C257 – OPE27

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2001-2002

18 juni 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de conclusies die de regering trekt uit de Maatschappelijke-Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het winnen van waterkracht op het Zeekanaal Brussel-Schelde

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige communicatie bij de opmaak van de herinrichtingsplannen van de N60 en de gevolgen hiervan voor de kwaliteit van het voorliggend plan

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over stroom uit verbrandingsinstallaties

C257 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 'European Car Free Day' op 22 september in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over De Lijn-site in Anderlecht

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsparkoersen

Vraag om uitleg van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afsluiten van rijstroken bij wegenwerken

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis Lijn-abonnement voor inlevering van autonummerplaat

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zondagsvaart

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een stadsrandbos rond Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke inplanting van een windmolenpark in het Schelde-estuarium (Vlakte van Raan)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onveiligheid op de gewestweg N171

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 18 juni 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.29 uur.*

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de conclusies die de regering trekt uit de Maatschappelijke-Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de conclusies die de regering trekt uit de Maatschappelijke-Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, meer dan een jaar geleden had in deze commissie een boeiend debat plaats over de zogenaamde Maatschappelijke-Impactstudie of MaIS. Een aantal sprekers stelden toen voorop dat een nieuw kanaal graven geen goede optie zou zijn. Dit debat had echter geen grote inhoudelijke input omdat men toen nog niet over de studie beschikte. De minister heeft toen geantwoord dat hij : 'op een wetenschappelijk verantwoorde wijze ertoe wil komen een aantal zaken van de politieke agenda te laten verdwijnen. Op basis van een studie moeten we kunnen zeggen wat er wordt geschrapt. Er zijn een paar oude verhalen die steeds opnieuw worden opgerakeld en tot beroering leiden. Dat is niet goed. Als die voorstudie ons kan helpen om onrealistische voorstellen aan de kant te schuiven, dan hebben we vooruitgang geboekt.'

Nu we een jaar verder zijn, meen ik deze zaak opnieuw ter discussie te moeten stellen. Ik wil de minister vragen hoe hij gevolg heeft gegeven aan zijn antwoord van 3 mei 2001.

De parlementsleden hebben inmiddels de studie ter beschikking gekregen. Zij die zich erin hebben verdiept, zijn er een hele tijd zoet mee geweest. Uit de studie blijkt duidelijk dat de opties voor grote kanalen – ofwel een totaal nieuw noorderkanaal langs de N49, ofwel het fundamenteel vergroten van het Schipdonk- of het afleidingskanaal – grote maatschappelijke en ecologische gevolgen met zich mee zullen brengen. Regio's en gemeenten worden in twee gedeeld, met negatieve gevolgen voor de menselijke en economische leefbaarheid. Op ecologisch vlak zijn er zeer ernstige risico's. Het gaat immers onder meer over de aanpassing van drinkwaterwinningsgebieden. De studie stelt zeer duidelijk dat zowel het noordtracé als het tracé van het Schipdonkkanaal het waterwinningsgebied van Kluizen zou doorsnijden. Daarnaast is de verzilting van het oppervlaktewater en van natuurgebieden een reëel probleem. Wat gaan we overigens doen met het baggerslib indien we zo een groot kanaal graven ?

In de studie is ook sprake van een verhoogde aanvoer van vervuild slib. Ik citeer over de optie van het afleidingskanaal uit de studie : 'Het afleidingskanaal wordt immers gevoed door vervuild en slibrijk oppervlaktewater, rechtstreeks afkomstig van de Leie. Er zal zich dus meer en sterker vervuild slib afzetten dan in het kanaal langs de N49 dat niet rechtstreeks door rivierwater zal worden gevoed. Het bovenstaande wordt bevestigd door een recente studie naar de waterbodemvervuiling van de Vlaamse kanalen waaruit blijkt dat het afleidingskanaal van de Leie bij de sterkst vervuilde bodems van Vlaanderen behoort.' De studie toont duidelijk aan dat de optie voor een nieuw groot kanaal, hetzij op een totaal nieuw tracé, hetzij via het afleidingskanaal, heel wat maatschappelijke, eco-

Holemans

nomische en ecologische kosten met zich meebrengt.

In de studie wordt tevens uitvoerig aandacht besteed aan de problematiek van de hoge waterstanden in de winter. Dit is terecht, want mogelijke overstromingen vormen een probleem dat we serieus moeten aanpakken. De studie besteedt echter geen aandacht aan het probleem van te weinig water in de zomer, wat de scheepvaart ernstig zou kunnen belemmeren. Elke nieuwe sluis krijgt bij elke versassing extra water. In geval van droogte kan watertekort optreden. Als men zeewater toelaat, verzilt heel het watersysteem. De studie zegt zeer duidelijk dat bij elke versassing men heel wat meer zoet water nodig heeft dan nodig is om de schutverliezen tegen te gaan. Dit thema bestudeert de studie niet. Het zou dus wel eens kunnen dat een extra kanaal voor de verbinding van de haven van Zeebrugge ernstige problemen met zich meebrengt voor de haven van Gent.

Als gevolg van de rechttrekking van heel wat rivieren en kanalen krijgt men in de winter een grote en snelle toevoer van water en een sterke stijging van het waterpeil. Het water is in de winter niet in de bodem getrokken en er is dus heel weinig water in de zomer. Als men nog meer mogelijkheden toevoegt om het zoet water sneller naar zee te leiden, zou er in de zomer wel eens een tekort kunnen ontstaan.

Vorig jaar heeft de minister me in zijn antwoord gewezen op de onnodige beroering die ontstaat door het uitblijven van een beslissing. Deze beroering blijft echter bestaan in de betrokken gemeenten. Parlementsleden worden er regelmatig over aangesproken.

Een recent artikel uit Knack over de zaak heeft de betrokken bevolking evenmin gerustgesteld. Ik heb onlangs nog aan de minister een schriftelijke vraag gesteld over de toekomst van het Schipdonkkanaal. Daar is geen duidelijk antwoord op gekomen. Ik heb daarom mijn toevlucht tot deze interpellatie genomen. Het is de hoogste tijd om onrealistische voorstellen aan de kant te schuiven. Mijn fractie stelt dat Vlaanderen niet is gebaat bij een nieuw kanaal, dat Oost- en West-Vlaanderen zou openwerken en de concurrentie tussen de Vlaamse havens alleen maar zou doen toenemen. Wij zijn voorstander van het zoeken naar complementariteit.

Bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge moet meer aandacht gaan naar short-sea-shipping. Als de minister er duidelijk voor zou kiezen bepaalde scenario's uit het verleden te schrappen, zou de regering op zoek kunnen gaan naar een manier om short-sea-shipping te ondersteunen.

Hoe staat het met het wetenschappelijk onderzoek en de studie, die moeten toelaten onrealistische voorstellen aan de kant te schuiven ? Mijnheer de minister, hebt u reeds een beslissing genomen inzake de opties die in de MaIS naar voren zijn gebracht ? Bent u eveneens van mening dat een nieuw kanaal of een vergroting van het Schipdonkkanaal, zoals in de studie is onderzocht, niet te verantwoorden is om maatschappelijke en ecologische redenen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Maatschappelijke- Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens, afgerond in mei 2001, heeft geenszins tot doel om voorstellen voor een betere ontsluiting van de binnenvaart aan de kant te schuiven.

Het is de bedoeling om de positieve en negatieve effecten van de scenario's op een objectieve manier te bestuderen. Deze scenario's zijn opgenomen in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de ontsluiting van de kusthavens voor de binnenvaart.

In deze studie is uitgebreid ingegaan op alle aspecten die bij een dergelijke ingreep, zowel op economisch, maatschappelijk, milieu-cultureel, technisch als planologisch vlak, een rol spelen. De MaIS is slechts een stukje van een grote puzzel. Om een totaalbeeld te krijgen moeten tevens de andere transportmogelijkheden, zoals de weg en het spoor, worden onderzocht en moeten de strategische plannen voor de havens worden opgemaakt. Deze strategische plannen zijn in opmaak ; de studies over alternatieve transportmogelijkheden zijn nog niet gestart.

De afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch Onderzoek bestudeert ook de waterafvoerproblematiek verder. In een zopas afgeronde studie over het uitvoeren van kleine ingrepen op het afleidingskanaal van de Leie om de waterafvoer te optimaliseren, is gebleken dat geen enkele ingreep soelaas biedt. De enige oplossing om de waterafvoer op het afleidingskanaal van de Leie te verhogen is het verruimen van het gabariet. In de toekomst zullen nog studies volgen. Een beslissing

Stevaert

over de ontsluiting voor de binnenvaart van de kusthavens kan dus pas genomen worden zodra alle studies zijn afgerond en men een totaalbeeld heeft.

De Maatschappelijke-Impactstudie is in mei 2001 afgerond. Momenteel zijn de strategische plannen van de havens in opmaak. Uit de studie van de optimalisatie van de waterafvoer via het afleidingskanaal van de Leie via beperkt ingrijpen is gebleken dat alleen een verruiming van het gabariet soelaas kan bieden. Andere studies zijn er op dit ogenblik niet.

Een beslissing over de in de MaIS onderzochte scenario's, zoals de bindende bepalingen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, kan pas genomen worden na afloop van alle studies die nodig zijn om een totaalbeeld te verkrijgen.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik ben teleurgesteld over dit antwoord. Mijnheer de minister, vorig jaar hebt u gezegd dat er een aantal zaken van de politieke agenda moesten verdwijnen. Na een jaar lijken er nog altijd studies in de maak te zijn. Staat er een timing op de beslissing en de keuzes die u zult nemen ?

U zei dat een aantal projecten op het Schipdonkkanaal geen soelaas hadden geboden. U bedoelde hier waarschijnlijk dat een verhoogde watertoevoer een verhoogde slibaanvoer had veroorzaakt. Een andere oplossing bestond in het verruimen van het gabariet, of het aanmaken van een groter kanaal. Hoe ziet u deze keuze in het kader van een integraal waterbeheer ? Het verruimen van het gabariet is een verouderde opvatting. Integraal waterbeheer omvat een complexere financiële aanpak, waarbij water vroeger in het stroombekken wordt tegengehouden.

Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de waterhuishouding in de zomer. Men heeft een mogelijk watertekort in de zomer niet bestudeerd. Bij het vergroten van het gabariet kan dat probleem nog verergeren. Ik hoop te vernemen wanneer een beslissing wordt verwacht. Mijnheer de minister, bent u bereid de problemen in verband met de waterhuishouding in de zomer te laten onderzoeken ?

Minister Steve Stevaert : Ik ben bereid dit te laten onderzoeken, alhoewel u stelt dat de zaken niet snel genoeg vooruit gaan. Ik wil gerust een nieuwe studie aanvragen en pas dan een beslissing nemen om zo sommige punten van de agenda te laten verdwijnen.

Als men ooit de verbreding van dit gabariet zou overwegen, dan is het logisch dat er MER's moeten worden gemaakt over de invloed daarvan. De verdieping moet eveneens met de nodige omzichtigheid worden benaderd. Elk van die elementen moet worden bestudeerd. Voor mij mag dat zo snel mogelijk gebeuren. Ik laat me niet vastpinnen op een datum. Uw overwegingen over de invloed van dergelijke ingrepen op het watertekort zal ik zeker onthouden en laten onderzoeken.

Uiteraard is de context ruimer. Het tekort aan water is niet alleen het gevolg van deze ingrepen, maar deze ingrepen kunnen het tekort nog verergeren. We moeten dit probleem van verdroging bekijken vanuit een totaalvisie.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Als ik u goed begrijp, mijnheer de minister, houdt de huidige studie naar het eventueel vergroten van het gabariet van het Schipdonkkanaal een verdieping van het kanaal in, en geen verbreding.

Minister Steve Stevaert : Dat zijn twee mogelijkheden. Als we intellectueel correct willen zijn, dan moeten we in die studies alle mogelijkheden onderzoeken, zelfs al hebben we een lichte voorkeur voor het ene of het andere. We moeten de totaliteit bekijken om tot een uiteindelijke beslissing te komen. Dan kan men het debat op een serene manier voeren. Ik wil knopen doorhakken in dit dossier, en dat liever vandaag dan morgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het winnen van waterkracht op het Zeekanaal Brussel-Schelde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het winnen van waterkracht op het Zeekanaal Brussel-Schelde.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, gezien het vlakke bodemverloop in Vlaanderen is het niet evident hier waterkracht te exploiteren. Het potentieel terzake is relatief beperkt.

Het totale potentieel aan elektrisch vermogen van watermolens die zijn uitgerust met waterkrachtturbines bedraagt ongeveer 4 megawatt elektrisch. Het potentieel aan waterkracht uit stuwen is iets groter. Dat bedraagt 12,5 megawatt elektrisch. In de 'Duurzame Energiewegwijzer 2001', die werd opgesteld in opdracht van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, wordt benadrukt dat het zinvol en nuttig is dit potentieel te realiseren, ook al is het veeleer gering. Daartoe moeten bestaande installaties worden gerestaureerd of nieuwe uitgebouwd. Er wordt ook op gewezen dat het potentieel in de meeste gevallen zonder al te veel technische problemen kan worden gerealiseerd.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde, ter hoogte van de sluis van Zemst, staan momenteel al windturbines opgesteld. In de conceptnota 'Hernieuwbare energie uit waterkracht' van de afdeling Waterwegen en Zeewezen van februari 2002 lezen we dat het interessant zou zijn na te gaan in welke mate windenergie met waterkracht en de opslag van energie in een waterreservoir kunnen worden gecombineerd. Als er wind is, dan heeft men windenergie, maar dat heeft men niet steeds onder controle. Op ogenblikken dat er een overschot aan stroom is, kan men eventueel die windenergie gebruiken om water op te pompen. Wanneer er meer vraag naar stroom is, dan kan men die waterkracht gebruiken. Dit is bijzonder interessant omdat via de opslag van hernieuwbare energie de leveringszekerheid kan worden bevorderd. In dit stadium gaat het weliswaar over een zeer klein potentieel. Een onderzoek naar deze mogelijkheid is van wetenschappelijk belang, veeleer dan dat het een grote oplossing zal betekenen voor ons energieprobleem. Het waterverval aan de sluis van Zemst is evenwel voldoende groot om via een waterkrachtturbine op een rendabele wijze stroom te maken. Bovendien bevindt zich op de sluis ook een pompinstallatie en fungeert het kanaal op deze plaats als een afvoerweg van bovendebieten. Natuurlijk kunnen hier en daar problemen rijzen met de vismigratie, maar ik denk dat dit in de meeste gevallen kan worden opgelost via technische ingrepen. Dat moet natuurlijk geval per geval worden bekeken. Zeker bij de grotere, bevaarbare waterlopen zal men dit zo wel kunnen oplossen.

Mijnheer de minister, werd die mogelijkheid om een waterkrachtturbine op het Zeekanaal Brussel-Schelde ter hoogte van de sluis van Zemst te bouwen ondertussen al onderzocht ? Zo ja, wat is het resultaat van het onderzoek, en welk gevolg zal er eventueel aan worden gegeven ? Werd ook de combinatie van windenergie met waterkracht en de opslag van energie in een waterreservoir onderzocht ?

Ik ben me ervan bewust dat de NV Zeekanaal nog niet zo heel lang geleden het voorwerp uitmaakte van een debat in deze commissie. Ik was toen niet aanwezig en heb ook het verslag ervan niet gelezen. Ik weet dus niet in welke mate voornoemde zaken toen aan bod zijn gekomen. Als ze al aan bod kwamen, dan kunt u in uw antwoord verwijzen naar het verslag. Ik zal het daar dan wel lezen.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, ik wil me hier even bij aansluiten. Ik heb over deze problematiek immers een meer algemene, schriftelijke vraag gesteld aan de minister.

Ik werd benaderd door een man uit Antwerpen, die me op het eerste gezicht een fantast leek. Toen ik echter zijn redenering volgde, bleek die niet zo fantastisch als op het eerst gezicht. Hij stelde dat Vlaanderen geen groot waterverval heeft, aangezien het vlak is, maar dat we wel een enorme getijdewerking hebben. Dat kan men visueel vaststellen, ook diep landinwaarts en bij kleinere rivieren : denken we maar aan de Nete. Tweemaal daags komt het water er op, tweemaal daags daalt het peil opnieuw. Volgens hem is het dom om de vrijgekomen energie onbenut te laten. Wanneer sluizen werken, is er een enorm waterverval. Zo'n sluizen vind je niet alleen op het Zeekanaal, maar ook in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Er is natuurlijk een groot verschil tussen droom en werkelijkheid. Er moet misschien worden onderzocht of dit technisch haalbaar is. Ik heb die vraag

Penris

ook gesteld aan de technische dienst van het Havenbedrijf Antwerpen. Dat is al anderhalve maand aan het broeden op een antwoord, wat me doet vermoeden dat het niet zo eenvoudig is. In mijn schriftelijke vraag stond of bijvoorbeeld het waterbouwkundig labo in Borgerhout studies uitvoert over deze problematiek en wat het resultaat daarvan is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de Maatschappij Groen Water Front heeft een offerte ingediend naar aanleiding van de lancering door de NV Zeekanaal van het bestek nummer 971, concessie voor de bouw en uitbating van waterkrachtcentrales op het Zeekanaal Brussel-Schelde, het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal naar Charleroi. In het kader van de onderhandelingsprocedure die de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen thans voert met de inschrijver, wordt momenteel de mogelijkheid onderzocht om een waterkrachtcentrale te bouwen op het Zeekanaal Brussel-Schelde ter hoogte van de sluis van Zemst. Verwacht wordt dat het resultaat van dit onderzoek bekend zal zijn tegen het einde van dit jaar.

Aansluitend hierop zullen de NV Zeekanaal en de inschrijver onderzoeken of de combinatie van windenergie met waterkracht en de opslag van energie in een waterreservoir mogelijk is. Het resultaat van dit onderzoek wordt verwacht in de loop van het voorjaar 2003.

Elektriciteit opslaan, is bijzonder moeilijk. Windenergie wordt uiteraard alleen maar geproduceerd als het waait. Het koppelen van die twee factoren zou kunnen leiden tot systemen die al in Scandinavië bestaan. In de daluren wordt daar de energie opgeslagen door water op te pompen. Op die manier kan van dalurenstroom piekurenstroom worden gemaakt, wat financieel een groot verschil maakt.

Er zijn natuurlijk een paar praktische problemen. Als wordt beslist om dit op het Zeekanaal Brussel-Schelde te doen, moet daarvoor een grondige discussie worden gevoerd met alle actoren, ook over milieufactoren. Ik denk bijvoorbeeld aan het bos van Aa. Er zijn ook steeds discussies over het visbestand. Elke invalshoek moet op een serene manier worden benaderd. De NV Zeekanaal doet enorm veel inspanningen op dat vlak. We hopen dat er een goede overeenkomst uit de bus komt.

Mijnheer Penris, wat uw voorstel betreft, is er naar onze mening maar een goede plek in Vlaanderen om dat te doen, met name de Spuikom in Oostende. Ook daar moet rekening worden gehouden met ecologische en andere voorwaarden. Bovendien is het technisch bijzonder moeilijk omdat het gaat om zout en brak water. Dat werkt corrosie in de hand. Het is dan ook niet zo eenvoudig om een installatie te realiseren die functioneert en dat ook blijft doen. We moeten goed opletten dat we niet in fantastische verhalen vervallen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige communicatie bij de opmaak van de herinrichtingsplannen van de N60 en de gevolgen hiervan voor de kwaliteit van het voorliggend plan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige communicatie bij de opmaak van de herinrichtingsplannen van de N60 en de gevolgen hiervan voor de kwaliteit van het voorliggend plan.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, alhoewel dit een vraag om uitleg is, vind ik het toch een betekenisvol dossier. Verkeersveiligheid is een bekommernis van ieder van ons. Om verkeersveiligheid te bekomen, is een goede heraanleg nodig van de gewestwegen. Bij de planopmaak moet de ervaringsdeskundigheid van lokale gebruikers op een goede manier worden geïntegreerd. Ik stel vast dat dit in dit dossier niet is gebeurd.

De N60 is een drukke toegangsweg naar Gent. Er ligt een belangrijke school, namelijk Don Bosco met meer dan 1.000 leerlingen. Twee derde daarvan komt met de fiets naar school. Een niet onbelangrijk detail is dat de school naast de gebouwen van AWV-Oost-Vlaanderen ligt. Een dialoog zou toch mogelijk moeten zijn.

Holemans

Ik wil twee dimensies uit het dossier aanhalen. Ten eerste is er het dossier zelf of het voorliggend plan, want er zijn voldoende argumenten om te stellen dat de herinrichtingsplannen verre van optimaal zijn. Ten tweede is er de vaststelling dat de betrokken administratie niet in staat bleek om een doelstelling uit het Vlaams regeerakkoord te realiseren, namelijk de vlotte toegankelijkheid tot de administratie.

Reeds op 5 mei 1999 ging de Werkgroep Verkeer en Veiligheid van de school Don Bosco actief op zoek naar een manier om haar ideeën in te brengen bij de opmaak van de plannen voor de heraanleg. De werkgroep schreef onder meer een brief aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. In een schriftelijk antwoord aan de school was te lezen dat de provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid zich reeds akkoord had verklaard met de reductie van het aantal rijstroken en met de aanleg van een rotonde, en werd gesuggereerd dat een directe discussie met de betrokken administratie de meeste perspectieven zou bieden.

Jammer genoeg is er van die ruimte in het besluitvormingstraject geen sprake geweest. Vertegenwoordigers van de school hebben op 2 mei jongstleden noodgedwongen via de media aan de alarmbel getrokken. Ze hebben ook een brief gestuurd naar de lokale mandatarissen. Daarin uitten ze hun bezorgdheid over de nieuwe plannen voor de heraanleg van de N60. Ze vrezen dat de nieuwe situatie niet veiliger zal zijn voor de zwakke weggebruiker. Het is toch vreemd dat heel veel geld wordt gestopt in de heraanleg van een gewestweg, maar dat daarbij de belangrijkste instelling langs die weg erover twijfelt of de plannen zullen leiden tot een verkeersveiliger situatie.

De school heeft nochtans alle mogelijke inspanningen gedaan om op een ernstige manier te worden gehoord. In 1999 was er al een eerste contact. Toen werd aan de school verteld dat er niets kon worden beloofd omdat de plannen nog niet definitief waren en ze later zou worden gecontacteerd. De school heeft sindsdien niet vernomen, maar nu blijken de plannen plots wel definitief te zijn.

Na lang aandringen ontving de administratie op 19 november 2001 dan toch vertegenwoordigers van de school. Op die vergadering werd meegedeeld dat wel vragen konden worden gesteld, maar dat er geen kritische suggesties konden worden gemaakt omdat het plan in grote lijnen toch al vastlag. Tijdens een nieuw overleg in december noemden de ingenieurs de voorstellen zelfs onbespreekbaar.

Ten einde raad schreef de school op 19 januari een brief aan de minister met vijf suggesties voor het veiliger maken van de voorliggende plannen, maar ook om haar teleurstelling te uiten over de – ik citeer : ‘gebrekkige communicatie die er bestaat tussen uw diensten en de rechtstreeks betrokkenen’. De aanvang van de werken was gepland op 1 maart, maar voor die datum heeft de school geen inhoudelijk antwoord ontvangen. Dat gebeurde pas op 6 mei. Het is toch wel merkwaardig dat daarin staat dat de administratie meermaals overleg heeft gepleegd met de afgevaardigde van het oudercomité. Ik heb contact opgenomen met die persoon en hij spreekt dat tegen. De briefwisseling over dit dossier is dus nogal ongelukkig.

Ondertussen bleek dat de bouwvergunning nog niet in orde was. De start van de werken is verschoven naar 1 juni. Voor het bouwverlof zouden enkel de voorbereidende werken gebeuren, om nadien de echte heraanleg uit te voeren.

Mijnheer de minister, ik hoop dat dit oponthoud ruimte schept om in de mate van het mogelijke en zonder grote meerkosten, toch nog rekening te houden met een paar concrete vragen van de school waardoor de heraanleg verkeersveiliger wordt vanuit het perspectief van de vele verkeersdeskundigen die de 800 leerlingen toch wel zijn. Ze vragen onder meer een afscheiding tussen het fietspad en de rijweg. Ondanks veel aandringen wordt nu alleen in een aanliggend fietspad voorzien. Ze vragen ook een fietspad voor fietsers die vanop de N60 de R4 willen nemen. Nu is er enkel een trap die overwoekerd is door struiken en bezwaarlijk fietsvriendelijk kan worden genoemd. Ze vragen ook dat de situatie voor fietsers op de brug over de Ringvaart in de richting van Gent wordt beveiligd. Zelfs na de heraanleg wordt geen structureel antwoord gegeven op de vraag naar een oversteekplaats voor gebruikers van een grote supermarkt aan de kant van de Ringvaart in de richting van Gent. De bushalte is nochtans aan de overkant van de expresweg gelegen.

Mijnheer de minister, ik heb dit dossier op twee niveaus aangeklaagd : communicatie en inspraak van ervaringsdeskundigen en het concrete dossier. Welke maatregelen overweegt u om te garanderen dat bij gelijkaardige dossiers in de toekomst, de inbreng van de bevolking wel op een ernstige wijze in rekening wordt gebracht ? Welke van de 5 suggesties kunnen nog worden gerealiseerd tijdens de loop van de werkzaamheden ? Als ze niet worden

Holemans

gerealiseerd, wat is dan uw argumentatie daarvoor ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, het project voor de herinrichting van de N60 tussen de kruispunten De Sterre en Hutsepot te Gent is een convenantgebonden project dat na een aantal pré-audits werd goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie. De bouwvergunning werd afgeleverd door de administratie Ruimtelijke Ordening na een openbaar onderzoek en na een gunstig advies van de stad Gent. Er kan bijgevolg niet worden gesteld dat de herinrichting van de N60 geen behoorlijke kwaliteit zou hebben en dat er geen sprake is van overleg.

Mijn administratie heeft me meegedeeld dat de genoemde Werkgroep Verkeer en Veiligheid een initiatief is van twee leraars van de school. Volgens mijn administratie werd wel degelijk overleg gepleegd met de school en werd ook rekening gehouden met een aantal geformuleerde opmerkingen. Na overleg met het Don-Boscocollege werd trouwens in de dubbelrichtingsfietspaden voorzien tussen de school en Hutsepot aan weerszijden van de N60. Het is niet omdat er niet op alle opmerkingen van de twee leraars ingegaan werd, dat er sprake is van een gebrekkige communicatie.

Er is verder in december 2001 ook een informatievergadering gehouden op het Don-Boscocollege voor ouders en leraars, alsook een informatievergadering voor de bewoners en omwonenden. Op beide vergaderingen is het project toegelicht en werd ook gesteld dat er bij het openbaar onderzoek inzake de bouwvergunning opmerkingen of bezwaren konden worden ingediend. De Werkgroep Verkeer en Veiligheid heeft geen bezwaren ingediend binnen de procedure waarin wettelijk voorzien is. De procedures van overleg met lokale overheid, van goedkeuring door de Provinciale Auditcommissie en voor het bekomen van de bouwvergunning vormen voldoende garantie dat rekening gehouden wordt met de bevolking. Aanvullende maatregelen op dit vlak worden niet overwogen. De bestaande procedures maken de realisatie van een project immers al behoorlijk moeilijk.

De geopperde suggesties zijn reeds uitvoerig besproken met de twee eerder vermelde leraars, onder meer in aanwezigheid van ambtenaren van de dienst Mobiliteit van de stad Gent. Het project wordt dan ook onverkort uitgevoerd zoals vergund in de bouwvergunning. Het Vlaams Parlement is, wat mij betreft, niet de plaats om verkeerstechnische discussies op projectniveau te voeren, te meer omdat de Provinciale Auditcommissie het project goedgekeurd heeft en er een bouwvergunning werd afgeleverd. Ik zal u een afzonderlijke nota bezorgen met het standpunt van de afdeling Wegen en Verkeer over de geformuleerde voorstellen. Na uitvoering van de werken zal mijn administratie de verkeersveiligheid in elk geval blijven opvolgen en ingrijpen indien dit nodig zou blijken.

Deze commissie moet in dit verband duidelijke afspraken maken, zo niet wordt het voor mij onmogelijk om te functioneren. Als het parlement mij oproept en mij de mogelijkheden of een instrument geeft om in te grijpen, dan wil ik dat wel doen. Ik denk evenwel dat dit geen vorm van goed bestuur zou zijn. Immers, voor elke opmerking valt er wel een tegenopmerking te formuleren. Indien de minister en zijn kabinet voor elk project op basis van de opmerkingen van leerkrachten zouden ingrijpen tegen de administratie in, dan zouden we heel slecht aan het besturen zijn. We kunnen wel rekening houden met terechte opmerkingen, wat nog niet betekent dat aan alle opmerkingen moet worden tegemoetgekomen. Er kunnen immers heel specifieke problemen rijzen waarmee we ook rekening moeten houden.

De oversteekplaats in het verlengde van de schooluitgang in de bocht van het verkeersplein zou zeer onveilig zijn. De met lichten beveiligde oversteekplaats moet zich op het rechte gedeelte bevinden. Dit brengt slechts een beperkte verschuiving teweeg.

Ook de school heeft een rol in de afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer bij het verlaten van de school. Wachtende overstekers hoeven het doorgaand fietsverkeer niet te blokkeren.

Het is een algemeen principe om binnen de bebouwde kom de fietspaden aanliggend en verhoogd aan te leggen. De argumenten hiervoor zijn te vinden in het Vademecum Fietsvoorzieningen dat samen met de Fietsersbond is opgesteld. Voor deze schikking werd geopteerd voor het deel tussen De Sterre en de Ringvaart.

De aansluiting tussen de N60 vanuit Oudenaarde en de R4 – de buitenring – door middel van een trap is thans inderdaad niet optimaal. Dit knelpunt zal worden aangepast, maar staat los van de herinrichting van de N60.

Stevaert

Het tracé van het fietspad voor de afslag van de R4 wordt gedeeltelijk bepaald door het dwarsprofiel op de Ringvaartbrug. Het aanliggend maken van het fietspad met de rijweg is om structurele redenen korter. Dit beïnvloedt echter geenszins het zicht op de fietsers voor afslaande voertuigen.

Er is niet in een supplementaire oversteekplaats voorzien ter hoogte van het grootwarenhuis. De N60 kan veilig gedwarst worden ter hoogte van het met lichten geregeld kruispunt aan de De Pintelaan of via de fietserstunnel nabij het grootwarenhuis. Het voorzien in een bijkomende oversteekplaats vlakbij de aansluiting met de R4 wordt als onveilig beschouwd.

In een rotonde is evenmin voorzien omdat daar thans geen behoefte aan is voor de verkeersafwikkeling. Er werd wel een rotonde gesuggereerd bij een definitieve aansluiting van de R4 met de N60 na het definitief afsluiten van alle op- en afritten van de E40 en het doortrekken van de R4 tussen Zwijnaarde en Merelbeke.

Ik heb de indruk dat dit stuk voor stuk indrukwekkende argumenten zijn. Ik roep het parlement dan ook op er zich voor te hoeden in de plaats van de administratie te treden.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik kan begrijpen dat u zich achter uw administratie schaart. Dit mag echter niet betekenen dat het eventuele niet optimaal functioneren van de administratie met betrekking tot het realiseren van inspraak hier niet ter sprake kan of mag komen.

Minister Steve Stevaert : Ik heb hier al duizendmaal gezegd dat wij juist via steden en gemeenten willen werken. In deze commissie zitten een aantal burgemeesters – waarbij ik er terloops op wijs dat u gekant bent tegen de aanwezigheid van burgemeesters in dit parlement. Welnu, burgemeesters haten dat de administratie zich rechtstreeks tot de inwoners richt. Ik denk trouwens dat dit ook de overtuiging van Agalev is. Mevrouw Pira, de Agalev-burgemeester van Mortsel, zou het ook niet fijn vinden dat we rechtstreeks contact zouden opnemen met de scholen en met de inwoners van de gemeente.

U mag mij oproepen en ik zal daar graag gevolg aan geven. Voor mijn eigen stad zou ik het echter niet aangenaam vinden indien een minister onaangekondigd op werkbezoek zou komen en de zaken zou komen bekijken en uitleggen. Dat is geen voorbeeld van goede democratie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over stroom uit verbrandingsinstallaties

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over stroom uit verbrandingsinstallaties.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb de problematiek van deze vraag reeds vaak – zij het minder gedetailleerd – aangekaart. Daarop werd telkens door de minister gunstig en begrijpend gereageerd.

Overeenkomstig het Uitvoeringsplan Huishoudelijke Afvalstoffen worden alle Vlaamse huisvuilverbrandingsinstallaties verplicht om de energie die vrijkomt bij verbranding zo veel mogelijk te recupereren. In uitvoering van deze bepaling werden de meeste van de twaalf Vlaamse restovens met een energierecuperatiesysteem uitgerust. Van die twaalf zijn er ook een aantal volop bezig met de betreffende energierecuperatie-investeringen, waarbij ik bijvoorbeeld aan de NOx-filter denk. Hiervoor zijn enorme investeringen noodzakelijk.

Het besluit van de Vlaamse regering inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen duidt het biologisch organisch deel in het restafval niet aan als hernieuwbare energiebron. De belangrijkste energie is windenergie en biomassa. Daarnaast is er nog energie uit water en zonne-energie. Biomassa is van groot belang en biedt een aantal mogelijkheden.

Elektriciteit opgewekt in de huisvuilverbrandingsinstallaties komt niet in aanmerking voor het verkrijgen van groenestroomcertificaten. Blijkbaar is dit in Denemarken, Nederland, Duitsland, en wellicht een aantal andere noordelijke landen, wel het geval. Europa beschouwt echter de biologisch af-

De Roo

breekbare fractie van het huishoudelijk afval ook als biomassa en dus als een hernieuwbare energiebron. Waarschijnlijk zal Europa zich hiertegen niet verzetten, anders moeten er immers maatregelen worden genomen tegen de toepassingen in Nederland, Denemarken en Duitsland.

Daarnaast kregen de exploitanten van de Vlaamse afvalverbrandingsinstallaties het aanbod om de door de Vlaamse verbrandingsinstallaties geproduceerde stroom te verkopen aan buitenlandse distributeurs, die als 'trader' willen optreden. De trader zou hier geld aan verdienen. Daarenboven zou hij voor een deel de exploitanten van de verbrandingsoven kunnen vergoeden. Daar tegenover zou een beperkte vergoeding staan ten voordele van de Vlaamse verbrandingsinstallaties, die praktisch allemaal worden gefinancierd door de steden en gemeenten. Deze vergoeding vertegenwoordigt slechts een fractie van de prikkel die wordt gegeven in het kader van de groenestroomcertificaten. Ze zou niettemin de kost van de energieproductie voor een klein deel helpen dragen. Als men voor stroom op het net bijvoorbeeld 5 frank per kilowatt per uur betaalt en er is een vergoeding via groenestroomcertificaten ten belope van 2 frank per kilowatt per uur, dan zou de prijs voor de gemeenten in belangrijke mate dalen. Dit zou betekenen dat de elektriciteit op de markt kan worden gebracht voor 2 frank per kilowatt per uur.

Bedrijfseconomisch gezien is het moeilijk om een meeropbrengst, hoe klein die ook is, te weigeren. Indien een dergelijke overeenkomst tot stand komt, zijn de gevolgen voor de Vlaamse overheid verregaand. De elektriciteit van de Vlaamse verbrandingsinstallaties voor huishoudelijk afval zou dan niet meer kunnen worden opgenomen in de rapportering aan Europa. Het zal dan een andere lidstaat zijn die deze vermogens in haar cijfers opneemt. Dit vormt een dilemma voor de exploitanten van de betrokken installaties.

We zullen steeds meer met die vraag worden geconfronteerd. De energiemarkt wordt immers geliberaliseerd. Indien men zoals elders overgaat tot de verbranding van huishoudelijk afval, dan zou men daar rekening mee moeten houden bij het afleveren van groenestroomcertificaten.

Mijnheer de minister, wat zijn de motieven van de Vlaamse regering om de energie die vrijkomt uit de verbrandingsinstallaties voor huishoudelijk afval niet in aanmerking te nemen voor het systeem van groenestroomcertificaten ? Zal de Vlaamse regering in een alternatief systeem voor financiële ondersteuning van energieproductie in afvalverbrandingsinstallaties voorzien ? Hoe staat u tegen het voorstel om de geproduceerde stroom te verkopen aan buitenlandse traders en de gevolgen die daaruit voortvloeien voor de rapportering ? Zo zijn er bijvoorbeeld vragen om huishoudelijk afval, dat in Nederland wordt opgehaald en van Zeeland naar een Rotterdamse verbrandingsoven wordt vervoerd, naar de installatie van bijvoorbeeld Eeklo te transporteren. Indien dit als groenestroomcertificaat wordt erkend, dan levert dit een belangrijk voordeel op voor de oven van Eeklo.

Indien daarover geen duidelijkheid wordt geschapen, dan zal dit allerlei transacties – ook internationale – tot gevolg hebben. Als de Vlaamse regering bij haar standpunt blijft, dan zal dit aan de gemeenten en steden heel veel geld kosten. We zullen in de eerstvolgende jaren huishoudelijk afval moeten blijven verbranden. Waarom zou die verbranding niet kunnen meetellen in de context van de groenestroomcertificaten ? In andere landen gebeurt dat.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik denk dat biomassa inderdaad belangrijke mogelijkheden biedt in de context van groene stroom. Er zijn natuurlijk andere methodes te bedenken dan verbranding. De verbranding van biomassa, vermengd met niet-biologisch afbreekbare afvalfracties vormt geen hernieuwbare energiebron. Dat is per definitie zo. Het lijkt me dan ook niet logisch om er het etiket groene stroom op te plakken. Dan zouden we ook voor een STEG-centrale een groenestroomcertificaat moeten afleveren. Een STEG-centrale gaat met de primaire grondstof aardgas op een veel rendabelere manier om dan een klassieke gascentrale.

Verbranding van gemengde restfracties levert geen groene stroom op. Ik vind het dan ook niet logisch om een groenestroomcertificaat af te leveren. Het past niet in de doelstellingen van groenestroomproductie.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Europese richtlijn van 27 september 2001 in verband met de bevordering van de elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen op de interne elektriciteitsmarkt catalogeert de biologisch afbreekbare fractie van industrieel en huishoudelijk afval als biomassa. Dat betekent dat

Stevaert

de elektriciteitsopwekking uit deze biologisch afbreekbare fractie in rekening wordt gebracht voor het halen van de Europese indicatieve doelstellingen voor groene stroom. Dat betekent niet dat deze vorm van elektriciteitsopwekking van dezelfde steunmechanismen moet kunnen genieten als hernieuwbare energiebronnen.

Vanuit het perspectief van het afvalbeleid worden preventie en recuperatie van afval nagestreefd. Om deze prioriteiten niet te doorkruisen, is ervoor gekozen om geen groenestroomcertificaten af te leveren voor de elektriciteitsopwekking uit restafval. Groenestroomcertificaten worden wel afgeleverd voor elektriciteitsopwekking uit organisch-biologische stoffen in het selectief ingezameld afval, indien die stoffen apart en dus niet samen met restafval worden verwerkt.

De Europese richtlijn bevestigt deze visie expliciet. In overweging 8 van de richtlijn staat dat 'steun voor hernieuwbare energiebronnen in overeenstemming dient te zijn met andere communautaire doelstellingen, in het bijzonder met de hiërarchie van de afvalbehandeling. Daarom mag verbranding van niet-gescheiden stedelijk afval in toekomstige steunregelingen voor hernieuwbare energiebronnen niet worden bevorderd indien de hiërarchie door de bevordering zou worden ontredderd.'

Het is dus niet aangewezen om elektriciteitsproductie uit restafval door middel van het groenestroomcertificatensysteem te ondersteunen. Bepalen of en in welke mate deze vorm van elektriciteitsproductie moet worden ondersteund, is een bevoegdheid van minister Dua. Zij is bevoegd voor het afvalbeleid.

De Europese richtlijn bepaalt in artikel 5, paragraaf 1 dat de oorsprong van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen moet worden gegarandeerd op basis van objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria die door elke lidstaat worden bepaald. Deze oorsprongsgarantie moet uiterlijk op 27 oktober 2003 worden afgeleverd door elke lidstaat. Ze moet mogelijk maken dat de handel in gegarandeerde groene stroom tussen de lidstaten mogelijk wordt.

Elektriciteit uit de organisch-biologische fractie van restafval zal dus eveneens een dergelijke garantie van oorsprong kunnen krijgen. Op voorwaarde dat de garantie van oorsprong kan worden voorgelegd, zal de hoeveelheid groene stroom kunnen worden opgenomen in de energierapportering van elke lidstaat die kan aantonen dat de groene stroom op haar grondgebied werd verbruikt. De Europese indicatieve doelstellingen zijn immers geformuleerd aan de vraagzijde.

Indien de groene stroom uit restafval in een lidstaat één of andere vorm van steun kan genieten, zoals bijvoorbeeld de vrijstelling van het betalen van bepaalde taksen, kan de uitvoer van deze groene stroom naar een lidstaat een bepaalde prikkel voor de Vlaamse elektriciteitsproductie uit restafval betekenen, op voorwaarde dat er is voldaan aan alle wettelijke voorschriften van de importerende lidstaat.

In Vlaanderen wordt de aanbodzijde gestimuleerd door het systeem van groenestroomcertificaten. In die context werden er productiedoelstellingen van 3 percent groene stroom tegen 2004 en van 5 percent groene stroom regen 2010 geformuleerd op basis van het in Vlaanderen aanwezige potentieel van hernieuwbare energiebronnen. De belangrijkste zijn wind en biomassa. Biomassa is hout en mest. Het is dus expliciet de bedoeling van de Vlaamse regering om doelstellingen te halen zonder te rekenen op de organisch-biologische fractie van restafval. De motivering daarvoor heb ik al vermeld.

Ik heb begrip voor een aantal opmerkingen die hier zijn gemaakt. Het dossier kan misschien nog evolueren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 'European Car Free Day' op 22 september in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 'European Car Free Day' op 22 september in Vlaanderen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat deze problematiek in de commissie aan

Decaluwe

bod komt. We hebben ook in het parlement al twee keer initiatieven in verband met deze kwestie genomen. Er is immers een resolutie in verband met het stimuleren van autoluwe initiatieven unaniem goedgekeurd door het voltallige parlement.

Op 10 juli 2001 is er ook een met redenen omklede motie goedgekeurd waarin werd gevraagd aan de Vlaamse regering om werk te maken van 5 zaken. De regering werd gevraagd om effectief werk maken van de volwaardige uitvoering van de door het parlement aangenomen resolutie van 24 mei 2000. Er werd ook gevraagd om alles in het werk te stellen om geïnteresseerde gemeenten die willen deelnemen aan de Europese autovrije dag van 22 september 2002, daadwerkelijk te ondersteunen. De regering werd ook aangemaand een actieplan 'autoluwe initiatieven' op te stellen voor de lokale overheden en dit actieplan ten laatste bij het begin van 2002 aan de Vlaamse gemeenten over te maken, zodat men de Europese autovrije dag van 22 september 2002 in heel Vlaanderen op een succesvolle manier kan voorbereiden. Ter ondersteuning hiervan moet de regering sensibiliseringscampagnes opzetten, bijvoorbeeld via de regionale omroepen.

De Europese autovrije dag is een jaarlijks weerkerend fenomeen. Ik denk dat deze dag een enorme verdienste heeft om de bevolking bewust te maken van de talrijke schadelijke effecten die files hebben op de gezondheid en zelfs op de economie. Een autovrije dag zou hiervoor een bijzonder belangrijke denkdag kunnen zijn.

Ik heb vastgesteld dat er vorig jaar bij de steden en gemeenten al wat meer succes was dan het jaar voordien, maar eerlijkheidshalve moeten we toch toegeven dat het resultaat ook toen nog bijzonder mager was. Nu valt die autovrije dag op een zondag, misschien is dat beter.

In het jongste nummer van 'Op 1 Lijn' heb ik gelezen dat de openbare vervoersmaatschappij De Lijn alvast een extra inspanning zal doen om een succes te maken van de European Car Free Day. Dat is opnieuw bijzonder positief. Alle bussen en trams zullen immers voor iedereen gratis toegankelijk zijn, en in 13 steden is er een extra aanbod. Dat is iets positiefs, op voorwaarde natuurlijk dat deze 13 steden ook effectief meewerken aan de Car Free Day.

Waarom andere deelnemende gemeenten niet kunnen genieten van een extra aanbod, is mij niet duidelijk, misschien komt dat door de kostprijs of door het aantal bussen. Het openbaar vervoer kan op een autovrije of -luwe dag alleszins bewijzen dat ze een valabel alternatief vormt voor de wagen. Een extra aanbod aan openbaar vervoer zou bovendien het maatschappelijk draagvlak vergroten om de auto die dag effectief niet te gebruiken. Sociaal-culturele manifestaties of familiebezoeken mogen volgens mij niet het slachtoffer worden van een autoloze dag doordat er geen alternatief is, namelijk openbaar vervoer. Ik denk dat dit ook een bijzonder belangrijk element is.

Mijnheer de minister, in opvolging van initiatieven uit het verleden en een aantal beloftes die u hier eerder deed naar aanleiding van resoluties en moties, is deze vraag om uitleg eigenlijk een vorm van parlementaire controle om na te gaan in welke mate de Vlaamse regering en de bevoegde minister hieraan opvolging geven.

Hebt u reeds een idee van het aantal steden en gemeenten dat deelneemt aan de European Car Free Day op zondag 22 september 2002 ? Hoe zal de Vlaamse overheid dit initiatief concreet stimuleren ? Welke ondersteuning mogen de lokale besturen verwachten van de Vlaamse regering ? Wordt er een sensibiliseringscampagne opgezet ?

Werd het aangekondigde actieplan 'autoluwe initiatieven' daadwerkelijk opgesteld en aan de gemeentebesturen overgemaakt ? Hoe zal de regering omgaan met de vragen van de lokale overheden om de gewestwegen autoluw te maken ?

De Lijn biedt een extra aanbod door in 13 steden volgens de zaterdagdienst te rijden op zondag. Zullen deze 13 steden effectief deelnemen aan de Car Free Day ? Over welke instrumenten beschikt u om de gemeenten te overtuigen om aan die dag mee te werken ? Waarom is er geen extra aanbod in alle deelnemende gemeenten ?

De voorzitter : Miniser Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, in februari 2002 heb ik een schrijven gericht aan de 308 Vlaamse steden en gemeenten, om hen uit te nodigen om op 22 september 2002 actief deel te nemen aan de Car Free Day. De steden en gemeenten werden bovendien op 28 maart 2002 in Brussel uitgenodigd om deel te nemen aan een studiedag over de Car Free Day. Deze studiedag was voor de afgevaardigden van de gemeenten gratis. Het doel van deze studiedag was om de steden en gemeenten aan de hand van een aantal concrete binnen- en buitenlandse voorbeelden mee te geven

Stevaert

wat de kritieke succesfactoren zijn bij de organisatie van zo'n dag, hen een aantal nuttige tips te geven, enzovoort. Heel wat steden en gemeenten zijn immers niet volledig op de hoogte van wat deze Car Free Day in concreto inhoudt.

Tot op heden hebben een vijftiental steden en gemeenten te kennen gegeven dat ze aan de Car Free Day willen meedoen. De ervaring van de vorige acties leert dat er heel wat gemeenten en steden op de valreep toch nog te kennen geven aan die Car Free Day te willen deelnemen, zodat dit aantal nog kan toenemen. Laten we echter eerlijk zijn, zelfs al neemt dit aantal nog drastisch toe, dan is het nog onvoldoende om van een massa-operatie te spreken.

De Car Free Day vormt dit jaar opnieuw de aanloop tot de 'Week van Vervoering' die elk jaar door Komimo in opdracht van het Vlaams Gewest wordt georganiseerd. Uiteraard zal Komimo ook dit jaar in haar berichtgeving aandacht besteden aan deze Car Free Day. Wat specifieke communicatie betreft, zal aan dit initiatief aandacht worden besteed in het mobiliteitsblad van de administratie Wegen en Verkeer, Uitweg. Ook De Lijn wijdde in haar blad 'Op 1 Lijn' reeds een artikel aan deze Car Free Day.

In mijn brief aan de Vlaamse steden en gemeenten wordt ook melding gemaakt van de nieuwe module-15 van het mobiliteitsconvenantenbeleid, die handelt over flankerende maatregelen. Gemeenten en steden die beschikken over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan, kunnen via die nieuwe module-15 duurzame initiatieven in verband met de dag 'Zonder auto mobiel in de stad' ten dele in aanmerking laten komen voor subsidies. De Vlaamse steden en gemeenten kunnen ook een beroep doen op een specifieke handleiding voor steden en gemeenten die willen deelnemen aan de dag 'Zonder auto mobiel in de stad', die te verkrijgen is via Komimo. Deze handleiding is trouwens door Komimo ontwikkeld in opdracht van het Vlaams Gewest.

Indien het Vlaams Gewest aanvragen van lokale overheden ontvangt om bepaalde gewestwegen tijdens deze dag autoluw te maken, zal het hier zijn medewerking aan verlenen.

Verder wordt op 22 september 2002 in heel Vlaanderen gratis openbaar vervoer met tram en bus georganiseerd. Het Vlaams Gewest vervult op dit vlak in België een voortrekkersrol. Het is op een dergelijke dag immers noodzakelijk om onder andere de leefbaarheid van onze steden en gemeenten te beklemtonen, en het openbaar vervoer kan hier een fundamentele bijdrage aan leveren. Bovendien wordt in de 13 grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden waar de mobiliteitsproblematiek het grootst is, door de vervoersmaatschappij De Lijn voorzien in een extra aanbod door op deze zondag te rijden volgens de zaterdagdienst. We kunnen niet verder gaan dan dat, en dat heeft te maken met de bussen en met het personeel, en niets met financiële middelen.

Dan was er nog uw concrete vraag of die steden en gemeenten allemaal meedoen aan deze actie. Ik ben daar nog niet officieel van op de hoogte, maar ik heb wel de indruk dat ze niet allemaal meedoen. We moeten er toch nog eens de nadruk op leggen dat het zou betamen dat die gemeenten die een extra aanbod krijgen, daar wél aan meedoen. Ik denk dat dit qua uitstraling het best zal zijn.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt gezegd dat het momenteel om een vijftiental gemeenten gaat. Op de valreep zullen er waarschijnlijk nog wel wat bijkomen. Hoe dan ook, in het beste geval zal het dan nog maar om 10 percent van het totale aantal gemeenten gaan. Dat blijft bijzonder laag. De vraag is in welke mate er nog eens een aanporring moet komen. U hebt inderdaad al inspanningen geleverd. Ik denk dat we er enkel voor kunnen pleiten om bijkomende inspanningen te leveren om deze European Car Free Day zo breed mogelijk in Vlaanderen te laten toepassen.

Het volgende is me echter nog niet duidelijk. Is het aangekondigde actieplan Autoluwe Initiatieven daadwerkelijk opgestart, of nog niet ? U had dat de vorige keer aangekondigd naar aanleiding van een of andere interpellatie.

Minister Steve Stevaert : We zijn daarmee bezig.

De heer Carl Decaluwe : Het evolueert.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over De Lijn-site in Anderlecht

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over De Lijn-site in Anderlecht.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over de site van De Lijn in Anderlecht. Het gaat meer bepaald om 16.000 vierkante meter Vlaamse grond in de Kuregemwijk, die door De Lijn werd verlaten in 2001. Ik voer al een aantal jaren actie – zowel ten tijde van de vorige regering als ten tijde van deze regering – opdat Vlaanderen in deze zaak zijn verantwoordelijkheid zou opnemen.

Er werd een studieopdracht verleend aan Cesso, waarbij op 18 mei 2001 een eindrapport werd goedgekeurd waarin een aantal actoren een consensus hadden bereikt. Sindsdien is de onzekerheid over die site echter met de dag groter geworden. De gebruiker, met name de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, heeft deze site vrij zwaar verontreinigd achtergelaten.

Mijnheer de minister, ik denk dat u de geschiedenis van het Ecolas-dossier kent. Er moest een saneringsdossier worden opgesteld. Er was een negatief advies van het Brussels Instituut voor Milieubeheer, zowel met betrekking tot de saneringstechnieken als met betrekking tot de termijn. Er werd een tweede versie gemaakt. Er zou ook een derde versie worden gemaakt vóór 28 februari 2002, maar tot op dit ogenblik heb ik daar geen kennis van kunnen krijgen. Ik ben dan ook nieuwsgierig om te weten of die al dan niet is opgemaakt.

Ondertussen zijn er onderhandelingen bezig over de toekomst van deze site tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Brussel. Die vallen echter stil omdat er een nieuw schattingsrapport komt. Er is een heel debat over de waarde van deze gronden.

De situatie wordt bijzonder schrijnend. Eigenlijk ben ik wat beschaamd om bij de mensen te moeten verwijzen naar dit Vlaams Parlement. Deze site is namelijk meer dan ooit de ontmoetingsplaats bij uitstek geworden van drugsdealers. Ik ben echt niet fier dat dit het resultaat is van het beleid dat dienaangaande werd gevoerd.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal dringende vragen. Het gaat daarbij zowel om technische als om politieke vragen. Ecolas werd aangeduid in dit dossier. Wat is nu de waarde van de tegenexpertise die in dat dossier werd gevraagd ? Hoe gebeurde de aanbesteding ? Wat bepaalde de beheersovereenkomst met de Vlaamse regering hierover ? Wordt dit door uw diensten nu werkelijk gevolgd ?

Wat waren de opmerkingen van het Brussels Instituut voor Milieubeheer ? Mijnheer de minister, ik wil u wel zeggen dat ik dezelfde vragen volgende week in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad aan minister Gosuin zal stellen. Ik probeer de krachten dus wat te convergeren. Is er nu een derde, herwerkte versie van het saneringsdossier ? Kan dit ter beschikking worden gesteld ? Werd het dossier eindelijk goedgekeurd ?

Men spreekt hier van een herstelperiode van 7,5 jaar, terwijl het eigenlijk volstaat om voldoende middelen ter beschikking te stellen om dit op zes maanden gesaneerd te krijgen. Het gaat hier om een enorm verpauperde wijk. Dit rijke Vlaanderen laat dat terrein daar zomaar liggen.

Werd er een derde versie door Ecolas ingediend ? Garandeert men nu een aantal saneringstechnieken ? Mijnheer de minister, onderschrijft u het belang van een snelle sanering ? Hoe zit het met de onderhandelingen tussen De Lijn en het BIM dienaangaande ?

Welke garanties met betrekking tot de kostprijs zijn er ? Ik geloof nooit dat dit terrein voor 80 miljoen frank kan worden gesaneerd. Welk verhaal hangt men hier op ? De kern van de vraag is : is het nu de bedoeling van De Lijn om de speculatieve meerwaarde te realiseren ? Zal de Vlaamse regering dit toestaan ? Er zijn drie maatschappijen die me hebben aangesproken en die me zeggen : 'Mijnheer Vandenbossche, als De Lijn het verkoopt tegen die prijs, kopen wij het in.'

Is het dus de bedoeling dat er wordt ingegaan tegen uw politieke wil ? Ik blijf erbij dat zowel uzelf als minister Anciaux het dossier correct hebben behandeld. Ik heb echter werkelijk het gevoel dat de beheerders van De Lijn een andere strategie aan het huldigen zijn, waarbij ze u compleet in de wind plaatsen om een speculatieve meerwaarde te realiseren.

Vandenbossche

Mijn volgende vraag betreft de onderhandelingen met de GOMB. Zullen de verkoopsvoorwaarden worden vastgelegd ? Zal de site een bestemming krijgen die overeenkomt met het door de verschillende actoren goedgekeurde project ?

Mijn laatste vraag betreft de resterende activiteiten van De Lijn. Eigenlijk zou ik deze vraag beter anders formuleren. Hoe belangrijk vindt Vlaanderen dit dossier ? Indien de Vlaamse overheid niet bereid is om haar verantwoordelijkheid op te nemen, zou het, in alle intellectuele eerlijkheid, beter zijn om dit dossier onmiddellijk naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over te hevelen. Dit zou van een politiek correcte ingesteldheid getuigen. Indien de Vlaamse overheid deze bevoegdheid niet wil overdragen, is ze eigenlijk verantwoordelijk voor de verkommering, voor de groeiende stadskanker en voor de strijd tegen het drugsgebruik die we in deze wijk moeten voeren. Ik vind dit een politiek onbehoorlijke situatie. Ik wil er tevens op wijzen dat De Lijn op dit vlak ook een belangrijke maatschappelijke en politieke verantwoordelijkheid draagt. Ik kan de huidige situatie niet langer aanzien.

Al de vragen die ik hier heb gesteld, kunnen eigenlijk op een eenvoudige manier worden samengevat. Wat wil de Vlaamse overheid met deze site doen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, aangezien Ecolas het prospectief en het nader bodemonderzoek heeft uitgevoerd, is deze firma als bodemsaneringsdeskundige voor de site Barastraat voorgesteld. Aangezien een bodemsaneringsdeskundige erkend is om dit onderzoek met de nodige bekwaamheid uit te voeren, is geen tegenexpertise uitgevoerd. Bodemsaneringsdeskundigen worden erkend door het departement Leefmilieu van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Volgens de beheersovereenkomst is De Lijn bevoegd om dergelijke beslissingen te nemen.

Een eerste versie van het saneringsdossier is op 5 oktober 2001 bij de BIM ingediend. Op 26 oktober 2001 heeft de BIM enkele opmerkingen bij dit ingediend dossier geformuleerd. Eind februari 2002 heeft Ecolas de BIM een aangepast dossier bezorgd. Op 19 maart 2002 heeft de BIM een gunstig advies voor dit onderzoek verleend. Ecolas heeft slechts twee versies van het dossier opgesteld. Aangezien de sanering van deze site dringend is, heeft de BIM duidelijk gesteld dat de saneringswerken binnen een termijn van vier jaar moeten plaatsvinden. Dit betekent evenwel niet dat de sanering binnen vier jaar moet voltooid zijn. Het goedgekeurde saneringsdossier stelt dat de saneringswerken 90 maanden zullen duren. Deze termijn is uiteraard een schatting. Alle betrokken partijen hebben er alle belang bij om de uitvoering zo snel mogelijk te laten verlopen. Niemand kan garanderen dat de kosten niet hoger zullen oplopen. Bij het opstellen van het saneringsdossier is zoveel mogelijk rekening gehouden met de resultaten van de analyse van de bodem en van het grondwater.

De saneringswerken zullen conform het saneringsdossier worden uitgevoerd. Hierbij zullen de meest geschikte saneringstechnieken worden toegepast. Het voorstellen van een snellere methode, zo deze al bestaat, zou een langere administratieve procedure vergen. Aangezien dit over het geheel gezien geen tijdwinst zou opleveren, is deze mogelijkheid niet onderzocht. In het najaar van 2002 zal de uitvoering van de saneringswerken door middel van een openbare aanbesteding worden toegewezen. De Lijn stelt het lastenkohier momenteel op. De werken zullen ten vroegste in het voorjaar van 2003 van start gaan. De Lijn zal de saneringskosten dragen. De bodemsaneringsdeskundige zal, in samenspraak met De Lijn, toezicht houden op de saneringswerken.

De vraag of de Vlaamse regering de mogelijke maatschappelijke meerwaarde van dit terrein voor de buurt en voor de hele stad onderkent, wil ik hier zonder aarzelen bevestigend beantwoorden. De door de stuurgroep uitgetekende bestemming is het vertrekpunt voor de verdere invulling van de site. Dit eindrapport is niet te nemen of te laten. Een volledig maatschappelijke invulling is trouwens niet haalbaar. De GOMB is bereid om de krachtlijnen van dit rapport maximaal in de studie op te nemen.

Een erkend deskundige heeft de waarde van het terrein op 170 miljoen frank geschat. De GOMB heeft een tweede, veel lagere schatting gemaakt. De Lijn heeft een derde deskundige aangesteld om een definitieve schatting te maken. Het resultaat van deze schatting is nog niet bekend. De Lijn heeft met de GOMB enkel over een optieovereenkomst onderhandeld. Gezien de duur van het saneringsdossier en het BBP Bara II is het momenteel niet mogelijk om een prijsovereenkomst af te sluiten. Er is momenteel dan ook nog geen optieovereenkomst afgesloten, laat staan een verkoopsovereenkomst. Ik heb hierover al overleg gepleegd met minister Anciaux.

Stevaert

Zodra de verbouwingen aan het CCN zijn uitgevoerd, kan daar een nieuwe lijnwinkel worden geopend. Op dat ogenblik zal de Bara-site volledig worden verlaten. Volgens De Lijn zal dit in de loop van de tweede helft van 2003 gebeuren.

Ik denk dat de heer Vandenbossche hier een waardevolle suggestie heeft gedaan. Indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïnteresseerd zou zijn, zou ik deze gronden graag overdragen. Ik heb trouwens steeds gesteld dat De Lijn haar patrimonium als een goede huisvader moet beheren. Er kan hier geen sprake zijn van winstmaximalisatie. Er mogen hier ook een aantal maatschappelijke doelstellingen worden nagestreefd. De Vlaamse overheid is bereid om deze site tegen zeer correcte voorwaarden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over te dragen. De heer Vandenbossche zou als gangmaker van dit dossier in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad kunnen fungeren. Mijns inziens zou deze overdracht het dossier sterk vereenvoudigen.

Er zijn momenteel heel wat kooplustigen. Mijns inziens mag De lijn deze site niet tegen een speculatieve prijs verkopen aan mensen die op hun beurt een speculatieve meerwaarde zouden trachten te realiseren. Ik veronderstel dat iedereen het hiermee eens is.

Dit is een zeer complex dossier. De stedenbouwkundige voorwaarden vallen onder de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tegelijkertijd kampt de site met een ernstige milieuverontreiniging. De huidige aanwezigheid van De Lijn is een detail dat het dossier nog ingewikkelder maakt. Ik wil er echter de nadruk op leggen dat de buurtbewoners al een eeuwigheid met een verloederde toestand worden geconfronteerd. Bovendien lijkt het erop dat de werkzaamheden bijzonder lang zullen duren. Ik wil eens laten nagaan of het technisch gezien wel nodig is dat het zolang duurt, maar maatschappelijk is het alvast niet aanvaardbaar. Als er interesse voor is, willen we het graag overdragen aan het Brussels Gewest, onder één belangrijke voorwaarde, namelijk dat het dan ook wordt gebruikt als hefboom om de wijk te valoriseren. Er mag geen speculatief project van worden gemaakt.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, uw boodschap is bijzonder onduidelijk. Ik begrijp niet meer wat Vlaanderen wil. Ofwel willen we daar in samenwerking met andere partners een project ontwikkelen om onze aanwezigheid in Brussel in de buurt van de kansarme wijken te gebruiken, want het is een unieke kans, ofwel dragen we het over aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik wijs erop dat op dit ogenblik de Vlaamse Gemeenschapscommissie de gangmaker is van een project dat wordt ingediend bij het Stadsvernieuwingsfonds van Vlaanderen met betrekking tot de site van De Lijn. We kunnen op die manier de verschillende actoren samenbrengen. Als we ons volgens u daar niet mee bezig moeten houden omdat u alles wil overlaten aan het Hoofdstedelijk Gewest, dan is dat voor mij goed, maar dan is meteen ook de relatie tussen Vlaanderen en Brussel duidelijk.

We moeten elkaar niets wijsmaken. Ofwel is Vlaanderen bereid zijn verantwoordelijkheid op te nemen en dan doen wij mee, ofwel laat u het over aan Brussel, en dan zal men het nemen zonder dat u kunt bepalen wat men ermee mag doen. In Brussel zijn er genoeg volwassen politici die weten wat ermee moet gebeuren. De uitdagingen van deze wijk zijn immers bekend.

Ik heb gehoord wat minister Anciaux heeft gezegd, en vandaag heb ik uw antwoord gehoord. Daarmee is alleen bevestigd wat ik wil. Ik hoor echter geen uitspraak over de hypocrisie van die studie van Ecolas. Er wordt slechts in 80 miljoen frank voorzien voor werken die 7,5 jaar zullen duren. Hebt u al berekend wat u kunt doen met 80 miljoen frank, hoeveel mensen u daarmee kunt betalen, welke werken u ermee kunt doen ? Het is pure onzin. Ik ben geen ingenieur, maar even rekenen volstaat om te weten dat dit niet kan.

Ofwel zegt u dat uw administratie dit heel ernstig zal aanpakken en dat er een Vlaams project komt, ofwel zegt u dat Brussel het overneemt en dan koken we zelf ons potje. Dan moet Vlaanderen echter ook niet aan de zijlijn theorieën blijven verkopen over de hoofdstad en over Brussel waar we hoofdpijn van krijgen. De vlag dekt immers niet de lading.

Er worden dubbelzinnige boodschappen uitgestuurd. Ik vraag me af hoe Vlaanderen dat kan blijven verdragen. Laten we eens met de commissie op werkbezoek gaan, dan weet u waarover u praat.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vandenbossche, hier is sprake van een misverstand. Het gaat niet over de Vlaamse administratie BIM, maar die van Brussel die bevoegd is voor Milieu. De regering deelt uw stelling, en we zijn ook van die stelling uitgegaan. Vlaanderen heeft daar een verantwoordelijkheid. Als ze in Brussel echter vinden dat ze het beter zelf doen, dan willen we daarover praten. Dat is niet meer dan een open houding. We blijven er wel de voorkeur aan geven dat wij het doen.

Het overleg met het Brussels Gewest is niet zo gemakkelijk. Als we dit aan Brussel overdragen, dan willen we er voorwaarden aan verbinden, anders handelen we erg onverstandig. Het is niet omdat we iets aan Brussel overlaten dat we daarmee Brussel loslaten. Als de Vlaamse overheid iets overdraagt aan een of andere stad in Vlaanderen, dan laten we daarmee die stad niet los ; we helpen er haar misschien mee. Alleen moeten we dan randvoorwaarden opleggen, want anders kunnen we het wel overlaten voor 100 miljoen frank en kan Brussel het morgen verkopen aan promotoren voor 200 miljoen frank. Dat zou geen goed voorbeeld zijn van goed bestuur.

Wat we willen is niet de hoogste opbrengst. We willen ons aanpassen aan elk plan dat jullie wenselijk vinden. Natuurlijk zijn er promotoren die De Lijn een hoge prijs bieden, maar dat is ons punt niet. We moeten iets zinvols met die site doen. Ik ben ook geen ingenieur, maar ik weet dat BIM zijn werk daar moet doen. Het moet op veel kortere tijd aanbesteed worden. Het klopt dat met dit financieel plan slechts één of twee mensen per jaar kunnen worden tewerkgesteld. Laat BIM dus zijn werk doen. *(Opmerkingen van de heer Walter Vandenbossche)*

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vicepresident van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsparkoersen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsparkoersen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, afgelopen week vond in elke school de verkeersweek plaats. Tijdens deze week werden de kinderen gestimuleerd om met de fiets of eventueel te voet naar school te komen, in plaats van zich te laten brengen met de auto. Dat is een positief initiatief.

In de praktijk blijkt echter dat veel kinderen met de auto naar school worden gebracht omdat de verkeersonveiligheid zo hoog is. Ze worden dus gebracht met het oog op de veiligheid. Daardoor hebben de kinderen ook minder ervaring met fietsen, en bewegen ze zich minder vaardig doorheen het verkeer. Dat heeft veel te maken met de toenemende verkeersdrukte van de voorbije jaren, die ervoor zorgt dat vooral kinderen heel kwetsbaar zijn.

Enkele jaren geleden werd door de Vlaamse Stichting Verkeerkunde een fietsparkoers ontwikkeld, met de bedoeling het doe-onderwijs te stimuleren, en vooral de kinderen te leren zich veiliger met de fiets door het verkeer te bewegen. Onlangs werd nog een tweede fietsparkoers gemaakt, dat wordt uitgeleend aan scholen, oudervereningen en gemeenten.

Mijnheer de minister, bent u overtuigd van het nut van en de noodzaak aan zulke fietsparkoersen om vooral kinderen fietsvaardiger te maken en hen al doende wegwijs te maken in verkeerskunde ? Want dat is toch een heel zware opdracht. Is het ook niet nodig om dat project op grotere schaal uit te voeren ? En is daarvoor ook niet een grotere ondersteuning vanuit het Vlaams Gewest nodig ? Wat is de stand van zaken van het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen in de onmiddellijke nabijheid van gewestwegen, met behulp van milieuconvenants ? Moet men de andere schoolomgevingen niet verkeersveiliger maken door een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur in te voeren ? Hoe wilt u dat aanpakken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, het klopt dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een aantal jaar geleden een fietsparkoers heeft ontwikkeld. Dat wordt geregeld uitgeleend aan scholen of oudercomités in het kader van specifieke schoolactiviteiten.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is bezig met het uitwerken van concepten die de verkeersedu-

Stevaert

catie in het algemeen moeten verbeteren, voor zowel volwassenen als kinderen, en in geheel Vlaanderen. In de huidige fase worden verschillende procédés en concepten bestudeerd. In de toekomst kan de lijst nog worden uitgebreid. Een van de mogelijkheden zijn de zogenaamde 'mobiele verkeersparken'. Dat zijn lokale initiatieven die voornamelijk de jongere weggebruiker vertrouwd moeten maken met defensieve technieken die in het dagelijks verkeer nuttig zijn. Ook is de VSV betrokken bij een studie over de mogelijkheden om per provincie één groot verkeerseducatiepark uit te bouwen. Scholen en dergelijke kunnen daarvan dan permanent gebruik maken. Verder zijn met steun van de Vlaamse overheid ook verschillende acties rond fietspools en degelijke ontwikkeld, onder andere door de vzw Langzaam Verkeer.

Een groot aantal steden en gemeenten bestudeert momenteel projecten voor de herinrichting van schoolomgevingen langs en in de nabijheid van gewestwegen. De Vlaamse overheid stelt daarvoor subsidies ter beschikking, in het kader van het mobiliteitsconvenant, module 10. Bedoeling van deze projecten is om de omgeving van een school die langs een gewestweg gelegen is, te herinrichten tot een verkeersveilige omgeving om zo verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bevorderen. Gemeenten die een conform verklaard mobiliteitsplan hebben en dergelijke projecten willen realiseren, kunnen hiervoor een subsidie ten belope van 100 percent van de kostprijs aanvragen. Op 1 juni 2002 waren 4 modules afgesloten, met Hasselt, Maaseik, Merksplas en Herk-de-Stad. Voor dit jaar zitten er nog minstens een 20-tal in de pijplijn.

Wat de andere schoolomgevingen betreft, zal per geval worden bestudeerd welke maatregelen de meeste invloed hebben op de verkeersveiligheid. De instelling van een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in de schoolomgeving kan een van die maatregelen zijn.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik stel vast dat er een aantal initiatieven zijn genomen die de goede richting uitgaan. Ik denk wel dat in verband met het mobiliteitsconvenant, module 10, nog veel werk aan de winkel is. Veel gemeenten hebben nog steeds geen goedgekeurd mobiliteitsconvenant. In een andere vraag heb ik al het probleem aangekaart van de mobiliteitsstudies die bij de provincie blijven liggen. Die studies worden telkens opnieuw in vraag gesteld omdat het Vlaams Gewest steeds opnieuw nieuwe ingrepen plant. Ik zou willen vragen om daar werk van te maken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afsluiten van rijstroken bij wegenwerken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Malderen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het afsluiten van rijstroken bij wegenwerken.

De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Paul Van Malderen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wil me hier beperken tot het vermelden van enkele concrete voorbeelden, hoewel het probleem zich in heel Vlaanderen voordoet.

Sinds enkele maanden is men in de buurt van Gent met werken aan een brug aan de E17 begonnen. Dat leidt onmiddellijk tot een flessenhals. Men aanvaardt natuurlijk dat werken leiden tot hinder. Maar enkele weken later sloot men twee rijvakken af, over een afstand van 50 kilometer. Nadien bleek dat dit gebeurde om een betonnen berm van ongeveer 500 meter ter hoogte van Destelbergen te gieten. Het is moeilijk te begrijpen waarom men daarvoor 2 rijvakken over een afstand van 50 kilometer moet afsluiten. Ter hoogte van Lochristi wordt ook een slijtlaag vernieuwd. De werken op deze 3 plaatsen zorgen voor files van Gent tot Waasmunster, of nog verder. De E17 zit propvol. Iedereen vlucht naar de secundaire wegen, over Lokeren of Aalst, waar een chaos ontstaat. Men zit uren in de file. Het Rode Kruis moet soms zelfs water bedelen. Gisteren was het echt gratis puffen in de file.

In de Gazet van Antwerpen verscheen een artikel met de titel 'Geraken we nog aan zee ?' De vraag mag worden gesteld. Ik heb het zelf meegemaakt. Wegens de tunnelwerken in Zelzate is slechts één rijstrook vrij. In de lange weekends van mei moest

Van Malderen

men er aanschuiven. Nochtans is er daar in mei niet gewerkt. Ik heb nog even overwogen om te stoppen en de verkeerskegels weg te nemen. Misschien kan de minister ter plaatse afstappen en ingrijpen ?

Zo'n situaties roepen vragen op, in de eerste plaats over de coördinatie van de werken. In de jaren '30 heeft men in Duitsland snelwegen met 4 rijstroken aangelegd. In de jaren '50 heeft men daar 6-baanvakken van willen maken. Dat is echter systematisch gebeurd : zo mocht men elke 50 kilometer maar voor een korte tijd 1 afsluiting aanbrengen. Waarom worden signalisatieborden over een afstand van 10 kilometer opgesteld ? Dat dient tot niets. Op het moment van de hindernis of het gevaar is de aandacht weer verzwakt en rijden chauffeurs achteraan op de file in. Dit zien we de laatste tijd veel gebeuren.

Dezelfde vragen gelden voor de tunnel te Zelzate. Ik heb al aangehaald dat er de hele maand mei twintig kegels voor niets hebben gestaan.

Waarom wordt er niet dag en nacht gewerkt ? Dit is mogelijk, het werd enkele weken geleden nog bewezen bij een brug in Antwerpen. De werkzaamheden zullen misschien meer kosten, maar ze zullen economisch gezien ook meer opbrengen. Gisteren stonden de auto's om 17 uur aan te schuiven op de weg naar Gent, terwijl er niemand meer aan het werken was.

Welke concrete maatregelen zult u treffen om dergelijke toestanden in de toekomst te voorkomen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Malderen, bij het uitvoeren van wegenwerken wordt in het algemeen gestreefd naar een maximale doorgang voor het verkeer door een inname van de minimaal noodzakelijke rijstroken, doch zonder de veiligheid voor zowel werfpersoneel als weggebruiker uit het oog te verliezen. Het coördineren van wegenwerken en het uitwerken en opstellen van de signalisatie gebeurt steeds in nauw overleg en samenwerking met de Federale Politie en het Vlaams Verkeerscentrum. Doch op onze oververzadigde wegen heeft de minste ingreep zijn repercussies. Het Vlaams Verkeerscentrum zal in de toekomst, nog meer dan nu het geval is, voor wegenwerken op autosnelwegen als centraal punt functioneren om deze enerzijds optimaal op elkaar af te stemmen en anderzijds een evenwaardige alternatieve route voor het economisch verkeer aan te bieden.

Op de E17 tussen Beervelde en Gentbrugge moest gestart worden met het uitvoeren van voorbereidende werken voor de vernieuwing van de waterafvoerinrichting langs de middenberm vooraleer met het betonneren van 5 kilometer veiligheidsstootbanden en het frezen van asfalt kon worden gestart. Voor de manuele uitvoering van de waterafvoerinrichting was de inname van de linkerrijstrook noodzakelijk en voldoende. Deze voorbereidende werken hebben slechts vijf dagen geduurd. De tweede week kon al definitief gestart worden met de grote frees- en uitbraakwerken.

De signalisatie werd in de eerste week reeds over de volledige lengte geplaatst om reeds een volledige opmeting door de landmeters te laten verrichten ter bepaling van de exacte freesdieptes. Het in het weekend opnieuw vrijgeven van de linkerrijstrook was om veiligheidsredenen niet verantwoord. Het ontbreken van enige vorm van veiligheidsinrichting, de aanwezigheid van vrijstaande openbare verlichtingspalen, uitstekende wachtwapeningen en blootliggende straatkolken langs de middenberm vormen al bij droog weer een onveilige situatie voor de weggebruiker.

In de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen worden dringende herstellingswerken aan een dwarse afvoergoot in de rijweg uitgevoerd. Een aantal roosterelementen werden door het verkeer stuk gereden en moesten dringend hersteld worden om ongelukken te voorkomen. Vermits deze werken het gevolg zijn van een onvoorziene breuk in de afvoerroosters konden deze werken ook niet op voorhand gepland worden. De herstelling wordt zodanig uitgevoerd dat er in de toekomst geen roosters meer moeten worden geplaatst. De werken omvatten het bekisten, wapenen en betonneren met hoogwaardig beton. Dit zijn werken die alleen handmatig kunnen worden uitgevoerd en dus tijd vergen. Daarenboven dient het beton één week uit te harden voordat het verkeer er terug over mag. De werken zullen dus in de loop van volgende week, na voldoende uitharding, voltooid zijn.

Het dag en nacht uitvoeren van wegenwerken wordt niet systematisch toegepast op de E17 omdat kwalitatief asfalteren slechts mogelijk is bij aanwezigheid van de geschikte omgevingsparameters die 's nachts meestal niet aanwezig zijn. Gelet op de zeer hoge verkeersbelasting op de E17 kunnen er op het vlak van kwaliteit geen risico's genomen worden en wordt er dan ook niet geasfalteerd tijdens de nacht. Verder impliceert nachtwerk soms

Stevaert

ook een hogere verkeersonveiligheid en indien dit systematisch opgelegd wordt, ontstaan er sociale problemen bij het uitvoerend en toezichthoudend personeel. De goodwill van de aannemer kan zeker bijdragen tot een veiligere en vlottere afwikkeling van het verkeer. Het is echter doeltreffender om reeds bij het ontwerp en de opmaak van het bestek voor de werken aandacht te besteden aan de organisatie en coördinatie van de uit te voeren werken.

Mijn diensten doen al het mogelijke, maar er zijn soms onvoorziene omstandigheden waarbij ingrepen niet kunnen worden uitgesteld. Ik vraag u om een beetje vertrouwen en om niet te snel conclusies te trekken. Ik ken het voorbeeld niet dat u aanhaalt, maar misschien is het op die plek nodig dat er gedurende een week of tien dagen beton moet harden op een verantwoorde wijze. Een automobilist kan dat niet zien, maar het heeft ongetwijfeld een doel. U zou kunnen zeggen dat men er een bord moet plaatsen om uit te leggen waarom die kegels daar staan. Men kan er echter ook van uitgaan dat die kegels er niet staan om de mensen te pesten maar omwille van het algemeen belang en voor de veiligheid. Ik krijg de ene vraag na de andere. Sommigen vinden dat we veel meer signalisaties moeten plaatsen, maar we doen dat al veel meer dan in het buitenland. Anderen zeggen dat we er minder moeten plaatsen, want te veel signalisaties doen files ontstaan, en de aandacht kan er zelfs door verzwakken. Dit is een eeuwige discussie met een oneindige rekbaarheid.

Ik wil de allernieuwste technieken laten gebruiken. Er zijn al realisaties gebeurd, zoals bruggen die in 48 uren worden geïnstalleerd. Deze moderne technieken mogen meer kosten want de economische schade die er tegenover staat is veel kleiner. Hoewel we in een federaal land leven, nemen we dit toch ten onze laste.

We moeten opletten met nachtarbeid. Als u morgen een opstand wil in de sector, zowel bij de werkgevers als de werknemers, dan moet u de stelling verkondigen dat wegenbouw een nachtberoep moet worden. Wij kunnen dit alleen maar doen op specifieke plekken in specifieke omstandigheden, met afspraken voor de werkgevers en werknemers zodat alles technisch veilig kan verlopen voor de werknemer en voor de automobilist. Er kan altijd wel iets verkeerd gaan, maar in het algemeen verloopt het goed. Er werden reeds try-outs uitgevoerd. Zo weten we dat bij nacht asfalteren niet de juiste timing is. Dan duiken er tal van problemen op. Het is niet correct dat de overheid de zaken op een domme manier organiseert en de administratie geen inzicht heeft in de situatie.

De heer Paul Van Malderen : Ik dacht aan de spoorwegen. Er zijn relatief weinig ongelukken aan de overwegen. Wat het nachtwerk betreft, hebt u ongetwijfeld gelijk, maar er bestaat ook zoiets als ploegwerk. Ik hoop dat deze zaken in de toekomst goed worden opgevolgd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis Lijn-abonnement voor inlevering van autonummerplaat

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Gryze tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over gratis Lijn-abonnement voor inlevering van autonummerplaat.

Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Tijdens het weekend van 8 en 9 juni vernam ik via de pers dat de minister van plan is om de mensen die hun auto aan de kant willen zetten gedurende 3 jaar met een gratis abonnement op De Lijn te belonen. Het openbaar vervoer is nog steeds niet voldoende uitgebouwd. Daar knelt het schoentje. Probeer ‘s avonds of tijdens het weekend maar eens ergens te geraken, of zelfs overdag. Ik denk aan sommige lezersbrieven. Iemand beschrijft bijvoorbeeld hoe hij vanuit Kinrooi rond 8 uur in Brussel tracht te geraken. Een andere lezersbrief gaat over een jongen die met het openbaar vervoer naar school gaat. Alleen de sterksten geraken aan een plaatsje op de bus. De anderen worden achtergelaten met de mededeling naar huis te bellen.

Zelf woon ik in Gent. Als ik de trein van 9.20 uur wil halen, moet ik om 8.55 te voet vertrekken, anders moet ik de bus van 8.30 uur nemen. Ik heb 20 jaar geleden bewust mijn auto aan de kant gezet. De toestand van het openbaar vervoer is in die tijd echter veel verslechterd.

De Gryze

Mijnheer de minister, hoeveel mensen denkt u met dit idee concreet te bereiken, zolang er geen openbaar vervoer is ? Hoe realistisch is dit voorstel om het verder dichtslibben van de autowegen tegen te gaan ? Wat met de discriminatie ten aanzien van mensen die reeds jaren bewust geen auto meer hebben ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De afgelopen jaren heeft De Lijn heel wat initiatieven genomen voor haar trouwe klanten. De abonnementen werden grondig hervormd en met de invoering van de Omnipas wordt vanaf 1 juli definitief komaf gemaakt met ingewikkelde tarieven. Vanaf dan zijn alle abonnementen, Buzzy Pazz voor jongeren en Omnipas vanaf 25 jaar, geldig op het hele net van De Lijn in heel Vlaanderen en aan een zeer voordelige prijs.

Daarnaast bestaan er ook tal van maatregelen die het openbaar vervoer toegankelijker maken voor specifieke doelgroepen die een extra steuntje in de rug kunnen gebruiken. De 65-plussers reizen gratis, net zoals personen met een handicap. Mensen die recht hebben op een leefloon reizen aan een zeer voordelig tarief, gezinnen krijgen korting als ze meer dan 1 Buzzy Pazz aankopen.

Steden en gemeenten kunnen derdebetalercontracten afsluiten met de Vlaamse Vervoersmaatschappij voor goedkopere of gratis tarieven. Naast de trouwe klanten en fervente aanhangers van het openbaar vervoer zijn er ook mensen die totaal onbekend zijn met bus of tram en voor al hun verplaatsingen de auto gebruiken. Om deze groep mensen te overtuigen is er meer nodig dan goedkope tarieven. Zij krijgen een gratis netabonnement als zij hun nummerplaat inleveren. Dit netabonnement moet dienen om hen kennis te laten maken met het openbaar vervoer en om de mogelijkheden ervan te ontdekken. Het gratis abonnement dient als aanmoediging, om de eerste stappen richting openbaar vervoer te zetten.

Het abonnement is niet meer dan een startpremie. Na een proefperiode van 3 jaar, eens ze overtuigd zijn van de mogelijkheden en de voordelen van het openbaar vervoer, zullen deze mensen ook hun abonnement moeten betalen. De problematiek van het aanbod wordt stelselmatig opgelost bij het invoeren van de basismobiliteit. Deze programma's lopen en worden onverdroten voortgezet. De uiteindelijke doelstelling, namelijk mensen overtuigen om over te stappen naar het openbaar vervoer, moet hierbij steeds voor ogen worden gehouden.

Ik kan wel melden dat het aantal brieven en e-mails van geïnteresseerden de afgelopen dagen explosief te noemen is. Het valt momenteel evenwel niet in te schatten hoeveel mensen hiervan daadwerkelijk gebruik zullen maken. Bovendien gaat het over een zeer oude maatregel. Ongeveer negen maanden geleden heb ik geantwoord op een schriftelijke vraag van de heer Bex terzake. Nu krijgt dit een enorme aandacht, waarvoor ik uiteraard dankbaar ben.

Ik heb in het verleden steeds gezegd dat het oplossen van de mobiliteitsproblemen een kwestie is van duizend en één maatregelen. Deze maatregel alleen zal dat zeker niet doen, maar het is het ene of het andere. Enerzijds stelt men dat ik nog meer mensen op de bus wil, terwijl er al te weinig plaats op de bussen is. Anderzijds stelt men dat niemand hier gebruik van zal maken, daar niemand zo gek is om zijn wagen weg te doen daarvoor. Ik denk dat de waarheid in het midden ligt. Een aantal mensen zullen – zeker hun tweede – wagen opgeven. We zijn bezig met een inhaalbeweging. Een paar jaar geleden waren er jaar na jaar minder gebruikers van het openbaar vervoer. Nu stijgt het aantal gebruikers jaar na jaar. Vanaf 1 juli zal dat aantal nog toenemen, omwille van het nieuwe product. Dit is een van de duizend en één maatregelen. Dit betekent niet dat we de kleine maatregelen ook niet moeten nemen. We zullen zien welke impact dit heeft. Bovendien is het niet zo creatief : als ik me niet vergis geeft Brussel taxicheques aan mensen die hun wagen wegdoen.

De voorzitter : Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb de indruk dat het vooral gaat over mensen met een tweede wagen. U wilt die mensen leren hoe interessant het openbaar vervoer is. Ik denk echter dat ze voortdurend zullen worden geconfronteerd met de problemen. Ze zullen dan niet geneigd zijn om hun andere wagen weg te doen.

De discussie is steeds wat er eerst moet gebeuren. Ik blijf er bij dat er eerst degelijk en goed openbaar vervoer moet worden uitgebouwd. Dan zullen mensen het automatisch beu zijn om in de files te staan en zullen ze meer overstappen naar het openbaar vervoer.

De Gryze

Verder las ik nog dat u zei dat, indien er te weinig plaats is in de bussen, De Lijn gewoon grotere bussen zal inzetten. Bij ons zijn er nu grotere bussen, maar slechts om het half uur. Dat volstaat niet, in een stadsagglomeratie. Ik blijf er dus bij dat die uitbouw eerst moet komen.

Minister Steve Stevaert : Naar aanleiding van het Vlaams Mobiliteitsplan is duidelijk gesteld dat er voor de steden Gent en Antwerpen nog een extra verdichting van het net zou komen. Dat was, geloof ik, een voorstel van de heren Malcorps en Holemans. Eerst maken we de bussen groter. Nadat dit is gebeurd, kunnen we de frequentie opdrijven. Als er toch mensen overstappen naar het openbaar vervoer, dan is er misschien wat minder file. Iedereen gaat er van uit dat de kwaliteit van het openbaar vervoer slecht is. Wij hebben echter studies waaruit blijkt dat de kwaliteit van het openbaar vervoer de voorbije jaren is toegenomen. Dat kan men moeilijk zeggen van het autovervoer.

Mevrouw Niki De Gryze : De situatie in Gent is de volgende. Er worden lijnen vervangen, bijvoorbeeld door een tramlijn met een eigen bedding. Dan neem ik het voorbeeld van de 22. Dat gaat heel vlot. Maar het zijn bestaande lijnen. Op de Voskenslaan wordt er nu een lijn bij gemaakt naar Flanders Expo. Die mensen hebben echter al een lijn. Wij hebben slechts één verbinding om het half uur, en daar wordt niet naar gekeken. Ik heb daar al voor gebeld, maar dat lost niets op.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zondagsvaart

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zondagsvaart.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in uitvoering van een Europese richtlijn zou de zondagsvaart op proef worden ingevoerd door de Dienst voor de Scheepvaart, vanaf 1 oktober, op het Albertkanaal en de Kempische kanalen. Na vijftien maanden zou dit dan in een definitieve vorm worden gegoten, dus vanaf 1 januari 2003.

Eigenlijk komt het erop neer om ‘s zondags de sluizen te bemannen. We zijn het volledig eens met dit plan, dat de bedoeling heeft de binnenvaart nieuwe kansen te geven in haar ontwikkeling, als alternatief voor het vrachtvervoer over de weg. Mijn vragen gaan veeleer over de wijze waarop dit zal worden ingevoerd. Nu kan men een speciale aanvraag doen voor het varen op zondag. Na samenspraak met de sluisbediening en de watersportclubs zijn er dan weinig of geen problemen, zo vertelt men me. Met het invoeren van die zondagsvaart zouden echter een aantal duizenden watersportbeoefenaars in de problemen komen en sterk worden gehinderd. Dan denk ik meer specifiek aan roeiwedstrijden en de clubs die deze organiseren. Zo hinderen de boeien die worden aangebracht voor de wedstrijden de grote schepen. Ook veroorzaakt een groot schip op het Albertkanaal door de rechte kaaien een golfslag gedurende anderhalf uur.

De watersportsector heeft daarom het voorstel gedaan om die zondagsvaart gedeeltelijk in te voeren. Vanuit die hoek vraagt men of het niet mogelijk is te voorzien in de bediening van de sluis van zaterdag 22 uur tot zondag 6 uur, en vervolgens opnieuw van zondagavond 22 uur tot maandagochtend. De diensten voor de scheepvaart zouden daar positief tegenover staan. Dit zou erop neerkomen dat de scheepvaart op zondag stil ligt tussen ongeveer 8 uur en 20 uur ‘s avonds. Zo worden op zondag ook twee volledige ploegdiensten bewaard voor de sluisbediening. Ik heb me ook laten vertellen dat de rederijen in de haven van Antwerpen niet meteen vragende partij zijn voor een permanente zondagsvaart.

Wat is nu het exacte tijdschema voor de invoering van die zondagsvaart ? Is daar een tussentijdse evaluatie mogelijk ? Zijn er gesprekken geweest tussen de Dienst voor de Scheepvaart en de watersportverenigingen over de modaliteiten van invoering ? Hoe staat u tegenover het voorstel om de zondagsvaart gedeeltelijk in te voeren ? Is dat verenigbaar met de Europese richtlijn ? Zo niet, zijn er alternatieven om beide te verzoenen ? Is er overleg gepland tussen het regionale, federale en Europese niveau ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de Dienst voor de Scheepvaart heeft uitvoerig overlegd met de vertegenwoordigers van de schippers over de eventuele invoering van de zondagvaart voor de beroepsvaart. Uit dit overleg resulteerde het unanieme advies om gedurende een maand een proefperiode met de zondagsvaart te houden. Deze proefperiode zal dit jaar plaatsvinden in de maand oktober, en dit zowel op het Albertkanaal als op de Kempense kanalen. Deze proefperiode moet de dienst toelaten de impact en de gevolgen van de zondagvaart te kunnen vaststellen, en dit zowel voor de schippers, de verladers, voor het personeel van de Dienst voor de Scheepvaart en uiteraard ook voor de pleziervaart.

Het is de uitdrukkelijke bedoeling van de Dienst voor de Scheepvaart om de eventuele invoering van de zondagsvaart voor alle betrokkenen zo goed mogelijk te laten verlopen. In principe zou de zondagsvaart kunnen worden ingevoerd vanaf 2003 op de Europese hoofdvaarwegen. Het Albertkanaal behoort daartoe. Uit de proefperiode zullen de nodige besluiten worden getrokken over de modaliteiten en het tijdstip van de eventuele invoering van de zondagsvaart. Tot op heden is er geen overleg geweest met de watersportverenigingen omdat eerst de resultaten van de proef worden afgewacht. De Dienst voor de Scheepvaart is zeker bereid om overleg te plegen. Uit de resultaten van de proefperiode zal worden afgeleid of de zondagsvaart wordt ingevoerd en op welke wijze. Een vorm van gedeeltelijke zondagsvaart is inderdaad een van de mogelijke opties.

De Dienst voor de Scheepvaart heeft er steeds een erezaak van gemaakt om de watersportverenigingen de nodige ruimte te geven voor het beoefenen van hun sport. De dienst geeft aan de verschillende verenigingen de grootst mogelijke medewerking voor het beoefenen van hun sport en voor het inrichten van wedstrijden en manifestaties. Na de invoering van de eventuele zondagsvaart zal de Dienst voor de Scheepvaart met dezelfde positieve ingesteldheid de vragen van de watersportverenigingen behandelen en zullen de nodige toelatingen worden verleend, uiteraard rekening houdend met de vereisten van de scheepvaart.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat de proefperiode wordt beperkt tot een maand en dat er overleg zal zijn met de watersportverenigingen. Op die manier kan een goede oplossing uit de bus komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een stadsrandbos rond Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een stadsrandbos rond Antwerpen.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 13 mei 2002 werd een voorstel voor een groot stadsrandbos voor de gemeenten Kontich, Wilrijk, Edegem en Aartselaar voorgesteld door enkele Agalevgroepen. De indieners denken dat die gemeenten ideaal zijn om een stadsrandbos van 400 tot 500 hectare in te planten met sterke troeven naar natuurbeheer en -ontwikkeling, recreatie en educatie, én met mogelijkheden tot behoud van de bestaande landbouw.

De uitbouw en ontwikkeling van meer groen leeft fel in de rand rond Antwerpen. Het project werd bijzonder goed onthaald. De Edegemse burgemeester en de Kontichse schepen van Jeugd willen samen met de Agalevgroepen en de Vlaamse regering over dit plan verder nadenken. Ze stellen zelfs voor om het gebied nog uit te breiden en de 'Edegemse Bergen' – zandopspuitingen tussen de E19 en Prins Boudewijnlaan ter hoogte van de aansluiting van de grote Ring – op korte termijn in te richten als speel- en sportbos. In dit bosrijk gebied spelen nu al jeugdbewegingen en wordt er met de mountainbike gereden. Er wordt gewandeld en gepicknickt. Dit terrein doet met andere woorden nu al perfect dienst als speel- en sportbos.

Mijnheer de minister, is dit terrein volledig eigendom van het Vlaams Gewest ? Kunt u ermee akkoord gaan om het officieel toegankelijk te maken en ter beschikking te stellen als speelbos ? Op welke manier kunnen de gemeentebesturen van Edegem en Kontich samenwerken met uw bevoegde diensten om dit voorstel te realiseren ? Hoe kunnen Edegem en Kontich deelnemen aan de inrichting en het beheer van het terrein ? Kan er

Van Den Heuvel

worden overwogen om het toekomstige speel- en stadsrandbos met elkaar te verbinden via een fiets- en voetgangerstunnel onder de E19 ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik had liever gezien dat deze vraag in de commissie voor Leefmilieu werd gesteld. Het gaat immers over een stadsrandbos. Omwille van de locatie waarover mevrouw Van Den Heuvel het heeft, kan ik wel begrijpen dat ze haar vraag hier stelt. In de regio wordt al geruime tijd nagedacht over de aanleg van een stadsrandbos. Ik verwijs naar mijn vraag over de overvloedige regenval in de gemeenten Kontich en Duffel die volgens het KMI veroorzaakt zou kunnen worden door de industrie van de stad Antwerpen. Een stadsrandbos zou daar een oplossing kunnen bieden. Ook omwille van de economische expansie van de regio en met name van de zuidelijke rand van Antwerpen, zou een stadsrandbos van belang zijn. Het kan immers bijdragen tot een betere waterhuishouding van de regio.

Ik wil nog iets kwijt over het terrein waarnaar wordt verwezen. Ik meen dat het ook wordt gebruikt door motorcrossers en dat het wordt betwist tussen de provincie en het Vlaams Gewest. Minister Anciaux is op zoek naar een aantal plaatsen waar motorcrossbeoefenaars terechtkunnen. Ik dacht dat het terrein daarvoor in aanmerking kwam. Tegenvoorstellen moeten natuurlijk ook mogelijk zijn. Ik ben heel benieuwd naar uw antwoord, want daaruit zou duidelijk uw toekomstvisie over onze regio moeten blijken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Den Heuvel, de terreinen gelegen ten oosten van de autosnelweg E19 tussen de Edegemsebeek, de Prins Boudewijnlaan en de Groeningelei op het grondgebied Kontich, zijn eigendom zijn van het Vlaams Gewest in zoverre ze bij de aanleg van de E19 werden onteigend ten behoeve van het geplande knooppunt met de grote ring van Antwerpen.

Vermits de aanleg van de grote ring niet langer gepland is, werd een gedeelte van de oorspronkelijke onteigende percelen gelegen aan de Edegemsebeek reeds ter beschikking gesteld van de afdeling Financieel Management van het departement Algemene Zaken en Financiën voor overdracht naar een andere Vlaamse administratie of voor verkoop. Eventueel kan de afdeling Financieel Management het terrein overdragen aan de daartoe bevoegde administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer, afdeling Natuur, die een beheersovereenkomst kan afsluiten met de betrokken gemeentebesturen en organisaties. In geval van verkoop kunnen de betrokken gemeentebesturen zich kandidaat stellen voor de aankoop van de terreinen.

Volgens de interne instructies binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is enkel de afdeling Financieel Management bevoegd om te beslissen over de verdere bestemming van deze terreinen. Minister Van Mechelen is als minister van Financiën hiervoor bevoegd. Het aanleggen van een nieuwe tunnel onder de E19 is momenteel niet gepland. Een eventuele verbinding van dit terrein met het gebied ten westen van de E19 is reeds voorhanden via de ernaast gelegen Groeningelei : een brug met fietspad over de autosnelweg.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke inplanting van een windmolenpark in het Scheldeestuarium (Vlakte van Raan)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke inplanting van een windmolenpark in het Schelde-estuarium (Vlakte van Raan).

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, Seanergy, een consortium van Electrabel en het baggerbedrijf De Nul, beschikt over een domeinconcessie voor een windmolenpark voor de kust van Knokke-Heist en

Caluwé

Cadzand, in de Vlakte van Raan. De bevoegde federale minister, mevrouw Aelvoet, moet hierover voor 25 juni een beslissing nemen. We moeten hier de discussie niet voeren over het nut van windmolens en over de rendabiliteit van windmolenparken op zee, maar we moeten wel de gevolgen voor ogen hebben van de eventuele inplantingssites op het vlak van milieu, scheepvaart en visserij.

Ik breng even in herinnering dat we tijdens de discussie over de langetermijnvisie hebben gedebatteerd over de Vlakte van Raan. Professor Peeters, die hier al een aantal opvallende en deskundige uitspraken heeft gedaan, is spontaan aan onze commissie het volgende komen zeggen : 'Toen ik over dat windmolenpark las, kreeg ik rillingen : dat is nu wat men niet mag doen. In een dynamisch systeem als het Schelde-estuarium mag men niet zomaar ingrijpen. Ik zeg wel niet dat niets mogelijk is. Windenergie is belangrijk voor de toekomst, maar dat geldt ook voor de keuze van de locatie. De Vlakte van de Raan is immers een zeer delicaat systeem, dat reeds aan vele invloeden onderhevig is'.

In de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium die Vlaanderen en Nederland hebben goedgekeurd, staat uitdrukkelijk over de Vlakte van Raan dat er geen versnippering van het gebied mag zijn door nieuwe gebruiksfuncties. Vandaag zijn er geen windmolenparken. De inplanting van zo'n park zou dus een nieuwe gebruiksfunctie zijn en de federale overheid zou daarmee dus ingaan tegen de langetermijnvisie.

Natuurlijk kan worden nagegaan of de uitspraak van professor Peeters een uitvindsel is of niet, en of er wetenschappelijke studies zijn die kunnen aantonen dat er geen probleem is.

– *De heer Johan Malcorps treedt als voorzitter op.*

Er werd een MER opgesteld, maar dat is zeer summier op dit punt. Ik citeer : 'Tijdens de exploitatie verstoort de aanwezigheid van windmolens zowel de stromingen, de golven als het sedimenttransport. Alhoewel hierover weinig wetenschappelijke kennis bestaat, kan verwacht worden dat de storing lokaal zal zijn.'

We moeten er ook rekening mee houden dat het windmolenpark vlakbij Nederland zou worden gebouwd. De Vlakte van Raan ligt voor het grootste deel op Nederlands grondgebied en slechts voor een klein deel op Belgisch grondgebied. Het is precies op dat kleine stukje dat we de Belgische windmolens zouden inplanten. Er werd reeds vaak gewezen op de horizontstoornis vanuit Knokke-Heist. Welnu, die stoornis is groter vanuit Cadzand en heeft dan ook zwaardere gevolgen in Nederland.

We mogen ook niet uit het oog verliezen dat de langetermijnvisie en de desbetreffende afspraken met Nederland een aantal belangrijke voordelen inhouden voor Vlaanderen. Ik hou dan ook mijn hart vast indien België – niet Vlaanderen – plotseling eenzijdig zou ingaan tegen die langetermijnvisie en in strijd met die langetermijnvisie tot de inplanting van het windmolenpark zou overgaan. Dit zal in Nederland waarschijnlijk heel wat reacties teweegbrengen. Ik vraag me zelfs af of dit voor Nederland geen voorwendsel zou kunnen vormen om op andere punten van de langetermijnvisie af te wijken.

Ik heb begrepen dat er ondertussen vanuit Nederland ook formeel protest werd geformuleerd, naast het informele protest door Nederlandse milieu- en actiegroepen en dergelijke meer.

Vorige week heb ik over dit dossier ook een vraag gesteld aan federaal minister Aelvoet. Zij verwees in haar antwoord naar overleg met Nederland dat gisteren zou hebben plaatsgevonden, maar waarvan ik het resultaat nog niet ken. Ik verwijs hiernaar omdat 1 element uit haar antwoord van vorige donderdag mij erg geshockeerd heeft. Zij verklaarde immers dat zij zich als federaal of Belgisch minister niet gebonden voelde door de conclusies van de langetermijnvisie vermits deze tussen Vlaanderen en Nederland was afgesloten en derhalve niet bindend is voor België. Ik betwijfel echter of Nederland dat onderscheid wel zal maken. Nederland zou wel eens erg geshockeerd kunnen zijn te vernemen dat het federale niveau formeel tegen het met Vlaanderen gesloten akkoord zou ingaan.

Tot slot heeft ook Nederland verschillende mogelijke inplantingsplaatsen op zee voor windmolenparken onderzocht. De Vlakte van Raan was daarbij één van de mogelijkheden, zij het de laatste. De reden die daarbij werd aangehaald – en ik neem aan dat deze wetenschappelijk is onderbouwd – is dat er daar te weinig wind zou zijn.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

Caluwé

Mijnheer de minister, bent u formeel betrokken bij de federale besluitvorming ? Heeft de federale minister u hierover gecontacteerd ? Of hebt u, gelet op wat in de langetermijnvisie gestipuleerd staat, zelf het initiatief genomen om de federale minister te contacteren en haar te wijzen op de langetermijnvisie en de strijdigheid ervan met een eventuele inplanting van een windmolenpark op de Vlakte van Raan ? Indien dit nog niet gebeurd is, mogen we dan nog een initiatief in die zin verwachten ?

Ik wijk enigszins af van de eerder ingediende vragen, maar ik ben onthutst door het antwoord dat federaal minister Aelvoet mij donderdag gaf.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben sterk ontroerd door de plotselinge bezorgdheid van de heer Caluwé – en van nog anderen – voor het mariene ecosysteem. Zij voelen zich de laatste tijd blijkbaar geroepen om het mariene milieu te gaan verdedigen.

Dat ontroert mij, maar tegelijk verwondert het mij. Immers, de Noordzee en het Schelde-estuarium worden al heel lang industrieel uitgebaat, waarbij ik vooral denk aan de lozingen van de bedrijven die langs de Schelde liggen en waardoor de Schelde de grootste vervuiler van de Noordzee is. Ik denk daarbij aan de zware metalen en aan andere giftige stoffen die zowel in de bodem als in de vissen terechtkomen, aan de baggerspecie die gedumpt wordt, aan de zandwinningen, aan het kaalzuigen van de zeebodem over heel grote oppervlakken, aan het dumpen van munitie en aan het feit dat België nog tot 1995 of 1996 als voorlaatste land radio-actief in zee is blijven dumpen. In het licht van al die vergeten zaken voelen nu plotseling heel wat mensen en collega's zich geroepen om, in het kader van de inplanting van offshorewindparken, het mariene milieu te gaan verdedigen. In het verleden heb ik bij hen nooit een proteststem of een stem van bezorgdheid gehoord over activiteiten die de Noordzee veel zwaarder belasten dan windturbineparken ooit zullen doen.

Mijnheer Caluwé, u zegt dat het MER de zaak minimaliseert. Ik wil dit met klem weerleggen. In het advies van de BMM worden de effecten van de Vlakte van Raan op het ecosysteem helemaal niet geminimaliseerd, integendeel. Minister Aelvoet vraagt juist omwille van de opmerkingen die de administratie heeft gemaakt, dat er een aantal belangrijke bijkomende garanties zouden worden geboden. Er wordt dus helemaal niets geminimaliseerd, ondanks het feit dat er geen wetenschappelijke bevestiging is van eventuele schade. Er zijn natuurlijk wel vermoedens en daarom kan het voorzichtigheidsprincipe worden gehanteerd. Juist daarom is het systeem van het proefpark zo interessant. Het is immers omkeerbaar. Andere methodes om energie op te wekken zijn niet omkeerbaar. Er is nog zeer veel afval dat gedurende duizenden jaren radioactief zal blijven. We weten ook dat het CO2 dat de lucht wordt ingestuurd, 100 jaar nodig heeft om af te breken. Een windmolenpark kan op korte termijn echter volledig worden ontmanteld zonder enige sporen achter te laten.

De Nederlandse regering heeft inderdaad beslist om haar grotere off-shore-parken buiten de 12-mijlzone te plaatsen. Om evidente redenen is dat in Nederland makkelijker te doen dan bij ons. Toch zal er voor de Nederlandse kust, op ongeveer 12 kilometer in zee, een proefpark worden aangelegd dat volledig te vergelijken is met Seanergy. Ik kan me ook voorstellen dat de mensen in Zeeland moeilijk doen omdat ze het beu zijn altijd te moeten opdraaien voor de economische expansieplannen van Vlaanderen. Ik denk echter niet dat dat veel te maken heeft met het project op de Vlakte van Raan. Het zal veeleer te maken hebben met de uitdieping van de Schelde en de havens.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, zoals terecht is gesteld, is het aanleggen van windmolensparken in de Noordzee een exclusieve federale bevoegdheid conform de federaal-gewestelijke bevoegdhedenverdeling. In verband met het windenergiepark op de Vlakte van Raan heeft de staatssecretaris van Energie reeds een domeinconcessie verleend op basis van het KB van 20 december 2000 betreffende de toekenning van de domeinconcessies voor de bouw en de exploitatie van installaties voor productie van elektriciteit in het Belgisch zeegebied. De domeinconcessie treedt pas in werking wanneer ook de milieuvergunning is afgeleverd. Een milieuvergunning is vereist op basis van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, en van twee KB's ter uitvoering van deze wet. Het eerste is het KB van 20 december 2000 houdende de procedure tot vergunning en machtiging van bepaalde activiteiten in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. Het tweede is het KB van 20 december 2000 inzake milieu-effectenbeoordeling.

Stevaert

De aanvrager moet zijn vergunningsaanvraag indienen bij de federale minister van Leefmilieu en de aanvraag moet een MER omvatten. De BMM evalueert het MER en adviseert de minister of het windmolenpark al dan niet aanvaardbaar is voor het mariene milieu. Op basis van het BMM-advies neemt de federale minister een besluit waarin desgevallend voorwaarden voor de realisatie van het project kunnen worden opgelegd. Artikel 6 van de elektriciteitswet van 29 april 1999 bepaalt dat de staatssecretaris van Energie op voorstel van de CREG domeinconcessies kan verlenen voor de bouw en de exploitatie van off-shore-windmolenparken op het continentaal plat of in de territoriale wateren. Het KB van 20 december 2000 betreffende de voorwaarden en de procedure voor de toekenning van domeinconcessies voor de bouw en de exploitatie van installaties voor de productie van elektriciteit uit water, stroom of wind in de zeegebieden waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht, regelt de uitvoering.

Het is de federale CREG die de concessieaanvragen ontvangt en behandelt en die een voorstel formuleert aan het adres van de staatssecretaris van Energie. Artikel 8 en artikel 9 van dit KB bepalen dat de betrokken administraties een advies moeten uitbrengen op basis van een evaluatie van de aanvraagdossiers. Zoals bepaald in artikel 1 van hetzelfde besluit, worden de betrokken administraties gedefinieerd als de administraties die vertegenwoordigd zijn in de raadgevende commissie die werd opgericht bij KB van 12 augustus 2000 ter uitvoering van artikel 3, paragraaf 2 van de wet van 13 juni 1969 inzake de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continentaal plat.

Hoewel de bevoegde gewestelijke energieadministratie niet vertegenwoordigd is in de bovengenoemde raadgevende commissie, vraagt de CREG toch, op basis van het reeds eerder vernoemde artikel 8, telkens een advies aan de Vlaamse minister voor Energie.

De adviezen die ik intussen aan de CREG heb bezorgd, beperken zich tot de selectiecriteria en de noodzakelijke voorwaarden tot concessietoekenning zoals die in het koninklijk besluit van 20 december omschreven staan. Vanuit mijn bevoegdheid hebben deze adviezen dan ook betrekking op de technisch-economische en de technisch-energetische aspecten van de aanvragen. Ik heb in mijn adviezen benadrukt dat het duidelijk is dat deze projecten een grootschalige toepassing van hernieuwbare energietechnologie zouden betekenen en tevens op wereldvlak uitermate innovatief zouden zijn.

De mogelijke impact op het Schelde-estuarium, veroorzaakt door de eventuele inplanting van een windmolenpark op de Vlakte van Raan, moet blijken uit het MER. Zoals reeds aangehaald, valt dit onder de bevoegdheid van de federale minister van Leefmilieu.

Voor het windmolenproject Vlakte van Raan moet rekening gehouden worden met het Verdrag van Espoo van 1991. Het verdrag van Espoo inzake milieu-effectenrapportage in grensoverschrijdend verband, in ons land goedgekeurd bij wet van 9 juni 1999, voorziet dat voor projecten met mogelijke grensoverschrijdende effecten ook de betrokken buurlanden moeten worden geraadpleegd. In deze context heeft de federale overheid dan ook een consultatieronde georganiseerd met Nederland.

Op initiatief van Nederland wordt eveneens tussen Nederland en Vlaanderen een bewindsliedenoverleg gevoerd. Nederland heeft hierbij een aantal opmerkingen gemaakt, onder meer inzake de Vlakte van Raan. Dit bilateraal overleg is nog niet afgerond.

Nederland stelt ook dat het milieu-effectenrapport onvoldoende duidelijkheid biedt over onder meer de morfologische en ecologische effecten. Met de veiligheid van de scheepvaart als invalshoek wordt tussen mijn administratie en de Nederlandse Rijkswaterstaat thans overleg gevoerd over de mogelijke effecten van een windmolenpark op de Schelderadarketen. Een studie daarover is aan de gang.

Gezien deze acties en rekening houdend met de gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse aanpak van de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium, acht mijn administratie bijkomende initiatieven niet direct noodzakelijk. Ik ga ervan uit dat de bevoegde federale ministers alle noodzakelijke overwegingen zullen maken alvorens een besluit te nemen.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Aangezien Nederland nu protesteert en verwijst naar de langetermijnvisie is het belangrijk dat u de federaal bevoegde minister hierover aanspreekt. Dat was ook de reden van mijn vraag. We hebben ons formeel geënga-

Caluwé

geerd dat er geen verdere versnippering zou plaatsvinden op de Vlakte van Raan. Vlaanderen moet zich daar garant voor stellen. De regering moet aan de federale overheid vragen hier niet tegen in te gaan. Indien België niet ingaat tegen het Nederlands protest, zou Vlaanderen wel eens met de gebakken peren kunnen zitten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onveiligheid op de gewestweg N171

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onveiligheid op de gewestweg N171.

Mevrouw van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de gewestweg N171 in Kontich is zeker geen onbekende. We hebben het al gehad over de doortrekking ervan naar de A12, de doortrekking van de tramlijn, de reserveringsstrook van de grote ring, de zware en zwarte kruispunten aan de Pierstraat/N171 en de Villermontstraat/N171.

Mijnheer de minister, over dit laatste kruispunt heb ik nogmaals enkele vragen. Zopas vond daar opnieuw een dodelijk ongeval plaats. De roep naar meer veiligheid op de gewestweg is dan ook eens te meer te horen. Eerder hebt u al een ingreep uitgevoerd waarbij het kruispunt werd hertekend met wegmarkeringen. Het is echter duidelijk dat deze ingreep onvoldoende is om de veiligheid te kunnen waarborgen.

Er zijn verscheidene redenen waarom er nog geen degelijke ingrepen zijn uitgevoerd. Zo wachten we nog steeds op de streefbeeldstudie over de doortrekking van de expresweg N171 naar de A12. Ook het dossier van de doortrekking van de tramlijn vormt echter nog een obstakel om dit kruispunt degelijk en definitief heraan te leggen.

Mijnheer de minister, bent u overtuigd van de noodzaak en de dringende uitvoering van nieuwe ingrepen op het kruispunt N171/Villermontstraat ? Zult u overgaan tot een tijdelijke maar toch degelijke ingreep om de veiligheid te verhogen in afwachting dat de nog lopende studies zijn afgerond ? Wat is de stand van zaken van de streefbeeldstudie ? U had aangekondigd dat die in de loop van 2002 zou zijn afgerond. Hebt u zicht op de ingrepen die nodig zijn op de gewestwegen indien de tramlijn langsheen deze gewestweg aansluiting zoekt naar de carpoolparking in Kontich ? Op welke termijn hoopt u een voorlopige oplossing te creëren en wanneer denkt u dat er een definitieve oplossing zal zijn gevonden voor de verkeersproblematiek op deze gewestweg ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we zouden misschien al lachend kunnen zeggen dat deze commissie een studiebezoek zou moeten afleggen aan dat gebied van een paar vierkante kilometer. Vandaag is die plek al 2 keer aan bod gekomen. De zaak is echter te ernstig om er de spot mee te drijven. Het gemeentebestuur van Kontich heeft de hogere overheid er al ontelbare keren op gewezen dat de situatie bijzonder gevaarlijk is. Er is opnieuw een dodelijk ongeval gebeurd. De aangeboden oplossingen bieden geen soelaas. Men zou nu wel tot een drastische maatregel overgaan. Het is enkel spijtig dat die zo lang is uitgebleven. Men had een aantal levens kunnen redden door die al eerder te nemen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, er zijn herhaaldelijk gesprekken geweest tussen de administratie Wegen en Verkeer, het gemeentebestuur van Kontich en de politie. Tengevolge van dat overleg werden reeds maatregelen getroffen, zoals de reductie van 2x2- naar 2x1-rijstroken, waardoor de veiligheid reeds beduidend is verbeterd. Dit betekent niet dat ongevallen uitgesloten zijn. Veiligheid is niet alleen afhankelijk van de infrastructuur zelf maar ook van de gebruikers en de mate waarin zij met voldoende oplettendheid de verkeersregels respecteren.

Dit betekent niet dat niet al het mogelijke moet worden gedaan om ongelukken te voorkomen door aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur. Er zijn aanpassingswerken gepland in het kader van de doortrekking van de N171. De definitieve herinrichting is afhankelijk van enerzijds de resul-

Stevaert

taten van de streefbeeldstudie voor de N171 en anderzijds de studie in verband met de doortrekking van de tram Mortsel-Kontich. Naar alle verwachtingen zal in het voorjaar van 2003 het definitieve concept van de doortrekking en dus ook van het kruispunt vastgelegd zijn. De realisatie van het project kan dan gebeuren in de loop van 2004. Belangrijke wijzigingen en investeringen aan het kruispunt zijn daarom nu niet meer opportuun.

Momenteel onderzoeken de administratie Wegen en Verkeer en het gemeentebestuur van Kontich welke supplementaire maatregelen op een snelle en redelijk eenvoudige manier kunnen worden uitgevoerd om een voldoende waarborg voor verbetering van de veiligheid te bieden. Het sluiten van de middenberm werd inmiddels overwogen maar lijkt hieraan niet te beantwoorden, aangezien het talrijke dwarsende verkeer dan andere wegen moet zoeken. Dit zou mogelijk elders nieuwe conflictpunten tot gevolg hebben.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil eerst nog even ingaan op het antwoord op de repliek van de heer Caluwé. Het is inderdaad een feit dat ik veel vragen stel over Kontich, maar uiteindelijk moet men maar de pech hebben om te wonen in een gemeente met veel gewestwegen, waarbij zich dan nog zulke toestanden voordoen.

Mijnheer de minister, ik betreur het dat u zegt dat er pas in 2004 verandering in de situatie komt. Dat duurt voor onze gemeente nog zeer lang, terwijl er zeer dringende maatregelen nodig zijn die geen weken meer op zich kunnen laten wachten. Ik heb zelf reeds contact opgenomen met de dienst Wegen van Antwerpen, waar men zegt dat er een aantal mogelijkheden zijn, waaronder het afsluiten van het kruispunt. Waarom worden zulke initiatieven dan niet gedurende een aantal weken uitgevoerd bij wijze van proef ? Ik denk dat zulke dingen toch mogelijk zijn : ik stel vast dat er op de ring van Lier bij wijze van proef een overgang wordt afgesloten met plastieken blokken. Waarom is het niet mogelijk om zoiets ook op dit kruispunt te proberen ? Op de wijze waarop het kruispunt er nu bijligt, kan het niet langer.

Als er geen initiatieven van overheidswege komen, denk ik dat er op den duur protest zal komen van de hele gemeente Kontich, want niemand in onze gemeente kan nog langer aanvaarden dat daar zo'n gevaarlijk kruispunt is.

Minister Steve Stevaert : Alle initiatieven worden wel genomen in overleg met de gemeente Kontich. Men moet er ook over waken dat men door het oplossen van het ene probleem geen andere problemen met meer drastische gevolgen veroorzaakt. Ik zal toch de administratie opnieuw opdracht geven om alles te doen wat mogelijk is.

Bij het genoemde kruispunt is er bovendien een probleem van onaangepast rijgedrag. Jullie wijzen steeds naar de weg en nooit naar de automobilist, zo raakt het probleem natuurlijk niet opgelost.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.58 uur.*