C159 – OPE17

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

Zitting 2001-2002

12 maart 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een drugtest bij de aanwerving van chauffeurs voor De Lijn

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over illegale wapentrafiek

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zeescheldearm te Gentbrugge

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 het raamcontract afgesloten met de tijdelijke vereniging SAM

C159 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de windmolens in landbouwzones

Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het leerlingenvervoer

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 de aanleg van fietshoofdroutes

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 12 maart 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.08 uur.*

Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de actualisering van het Sigmaplan.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het Sigmaplan, een plan dat werd opgesteld na de stormvloed van 1976, dateert ondertussen reeds van 1977. Doelstelling van het Sigmaplan was om het veiligheidsniveau tegen overstromingen te verhogen, tot op hetzelfde niveau als nagestreefd in het Nederlandse Deltaplan. Het plan berustte op drie peilers, namelijk 512 km dijkverhogingen en -verstevigingen, het realiseren van overstromingsgebieden en de bouw van een stormstuw op de Schelde ter hoogte van Oosterweel als sluitstuk van dit ambitieuze plan.

25 jaar later is het Sigmaplan voor het grootste gedeelte uitgevoerd voor wat de eerste twee peilers betreft, doch nog steeds niet volledig. Voor de eerste peiler sprak de minister twee jaar geleden over 75 percent. Van de geplande overstromingsgebieden werden er reeds twaalf gerealiseerd. Aan het dertiende, zijnde Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, wordt momenteel gewerkt. Als de eerste twee punten uitgevoerd zijn, is het Zeescheldebekken beveiligd tegen stormvloeden met een kans van voorkomen van 1 op 400 jaar. De beveiliging tegen stormvloeden met een kans van voorkomen van 1 op 10.000 jaar – dit was het ambitieniveau van het Deltaplan – kon alleen gerealiseerd worden indien ook punt 3, namelijk de bouw van een stormstuw naar Nederlands model, zou worden uitgevoerd. De bouw van de stormstuw naar Nederlands model in Oosterweel is echter in de lade blijven liggen. Een alternatief zou erin bestaan om meerdere kleinere stuwen stroomopwaarts op de Schelde te bouwen, alsook het hoger optrekken van de dijken.

Onder meer omwille van een gewijzigde visie op de stormstuw, maar ook omwille van nieuwe inzichten met betrekking tot waterbeheer in het algemeen, drong een actualisering van het Sigmaplan zich op. Ongeveer een jaar geleden werd een voorlopige actualisering voorgesteld op een studiedag van de AWZ. Sindsdien werd hierover niet veel meer vernomen.

Mijnheer de minister, enkele weken geleden heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over het onderhoud van waterlopen eerste categorie. Uit uw antwoord bleek dat 'eerstdaags' een actualisering van het Sigmaplan zou worden voorgelegd aan de regering. Dit antwoord vormde trouwens de inspiratie voor deze interpellatie.

De leidraad hiervoor vormt het zogenaamd 'integraal waterbeheer', waardoor het Sigmaplan niet langer enkel wordt bekeken vanuit veiligheidsoogpunt. Veiligheid moet blijven primeren, maar de beveiligingsmethode wordt aangepast aan de randvoorwaarden, stelde men op de studiedag.

De vraag is hoe ver men wil gaan met deze zogenaamde 'randvoorwaarden' bij de aanleg van nieuwe overstromingsgebieden Voor ons is en blijft de veiligheid van primordiaal belang. De vraag is of meer ruimte voor water vertaald moet worden in 'permanente ruimte' of ruimte wanneer dit echt noodzakelijk is voor de bewoners langsheen de waterlopen. Onderzoek heeft aangetoond dat maar

De Meyer

liefst 25 percent van het Vlaams grondgebied zich bevindt in van nature overstroombare gebieden.

De aangekondigde actualisering van het Sigmaplan roept de volgende vragen op.

Wanneer zal de actualisering van het Sigmaplan door de Vlaamse regering worden goedgekeurd ? Zal dit nieuwe beveiligingsplan voor het Zeescheldebekken ook aan het parlement worden voorgelegd ?

Hoeveel nieuwe overstromingsgebieden zullen opgenomen worden in het nieuwe Sigmaplan ? Waar worden deze gesitueerd ? Over welke oppervlakte spreekt men ? Wat is het huidige ruimtegebruik van deze gebieden ? Wat is de eventuele kostprijs van dit geactualiseerde Sigmaplan ?

Welk karakter krijgen deze nieuwe overstromingsgebieden ? Zullen deze permanent overstroomd worden volgens de getijdenwerking, dus tweemaal daags ? Betreft het gecontroleerde overstromingsgebieden ? Worden deze gebieden enkel bij uitzonderlijke waterstanden overstroomd ? Wat zijn de gevolgen voor de huidige ruimtegebruikers ?

De minister kondigde reeds enkele jaren geleden het 'Beleidsplan veiligheidsniveau Vlaanderen tegen wateroverlast' aan 'voor zeer binnenkort'. Bestaat dit plan reeds ?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het decreet Integraal Waterbeheer ?

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta me toe hierbij enkele bedenkingen te formuleren.

Er dient zo snel mogelijk een geactualiseerd Sigmaplan te komen. Het hoeft daarom nog niet tot in de kleinste details uitgewerkt te zijn. Dit is de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering, en van u in het bijzonder. Immers, het huidige niveau ter beveiliging tegen overstromingen door zeewater is nu onverantwoord laag. De kans op overstroming is dus onverantwoord hoog. Uit de laatste cijfers blijkt dat de kans daartoe op éénmaal om de 70 jaar zou liggen. Dat is dus mijlenver verwijderd van de 1 op 10.000, wat misschien ooit realistisch is geweest. 1 op 70 is in ieder geval maatschappelijk onverantwoord. Een actualisering van het Sigmaplan en maatregelen dringen zich dan ook op.

Er bestaan geen 75 manieren om ons tegen het zeewater te beschermen. Ofwel houdt men het water zo goed mogelijk binnen de perken via zo hoog mogelijke dijken, met dan wel het risico dat bij een dijkbreuk de chaos niet te overzien is, ofwel wordt weinig of niet beschermd en wordt de schade uitbetaald als zich een overstroming voordoet. Economisch is dat laatste misschien de beste en goedkoopste oplossing, maar maatschappelijk is dat onverantwoord. Een derde denkkader is datgene dat vandaag voorligt, namelijk meer ruimte geven aan water. Dat heeft uiteraard bepaalde consequenties.

Een tweede bedenking is dat men dat Sigmaplan niet alleen als een puur veiligheidsplan mag bekijken. Ik ga dan ook niet akkoord met de stellingname van de heer De Meyer. Men moet dit samen met de natuurontwikkeling, in de ruime betekenis van het woord, bekijken. Natuurontwikkeling gaat over meer dan natuurgebieden alleen. Ook landbouwgebieden kunnen perfect in het natuurontwikkelingsbeleid passen. In elk geval moet het worden gecombineerd met het herstel van de Schelde en de bijrivieren van de Zeeschelde. Naast de veiligheid en de natuurontwikkeling moet natuurlijk ook aan het economisch aspect worden gedacht. Ik hoop dat de actualisering van het Sigmaplan meer zal inhouden dan een zuivere beveiliging tegen overstromingen.

Tijdens de studiedag die vorig jaar in het voorjaar werd georganiseerd en ook uit andere informatie, heb ik geleerd dat er ontzettend veel studies worden uitgeschreven. Ik zou het een KBR in het kwadraat durven noemen. Misschien zijn ze nodig, maar ik vraag me af of er geen overbodige studies worden uitgeschreven als politiek glijmiddel om de zaak wat uit te stellen. Een aantal instituten voor natuurbehoud en universiteiten weten dikwijls veel meer dan alle studiebureaus samen en verstrekken hun informatie bovendien gratis. De studiebureaus gaan trouwens heel wat kennis daar halen en worden er uiteindelijk voor betaald.

Mijnheer de minister, ik vraag u om geen vier, vijf of zes jaar te besteden aan studiewerk. Er moet zo snel mogelijk een gedetailleerd plan komen, want de dag dat het gebied zal overstromen met zeewater, zal de Vlaamse regering, en u in het bijzonder, met een heel groot politiek probleem kampen. De kans op een overstroming met zeewater, is maatschappelijk onverantwoord groot. De verantwoordelijken moeten hun verantwoordelijkheid nemen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik ga eerst even in op de opmerkingen van de heer Stassen. Ik ben het eens met zijn analyse dat het model van de gecontroleerde overstroming het minst slechte van de drie modellen is. Bij een goede waterkwaliteit zijn gecontroleerde overstromingen bovendien wenselijk voor de natuurontwikkeling. Ze leiden niet noodzakelijk tot schade voor de landbouw.

Mijnheer Stassen, ik ben het niet eens met uw analyse over de wetenschappelijke studies. De betrokken professoren zullen trouwens worden ingeschakeld. De studies zijn echt nodig. Natuurlijk moeten we ons ervoor hoeden om twee keer te betalen voor dezelfde informatie. Ik deel uw bekommernis dan ook volledig.

Mijnheer De Meyer, de administratie Waterwegen en Zeewezen legt momenteel de laatste hand aan de actualiteitsstudie van het Sigmaplan en aan de nota erover voor de Vlaamse regering. Ik hoop de nota zo spoedig mogelijk aan de regering te kunnen voorleggen. Nu bevindt die zich bij de Inspectie van Financiën. Ik zal de regering ook vragen om het plan voor te leggen aan het parlement.

Er is een studie lopende om na te gaan welke gebieden op een maatschappelijk verantwoorde manier kunnen worden ingeschakeld om een antwoord te geven op de overstromingsproblematiek. De studie is opgestart op het einde van 1999 en wordt afgerond tegen het begin van 2004. De eerste fase van de studieopdracht die bestaat uit de topografische opmetingen van de beddingen en waterkeringen, loopt nu ten einde. De tweede fase die bestaat uit de omgevingsanalyse en sectorale analyse, is momenteel bezig. Vervolgens zal een mathematisch model van het volledige Zeescheldebekken worden opgemaakt waarmee onder meer het effect van ontpolderingen en het inschakelen van nieuwe gecontroleerde overstromingsgebieden wordt bestudeerd. De volgende fase zal een maatschappelijke impactstudie zijn om na te gaan welke gebieden op een maatschappelijk verantwoorde manier kunnen worden ingeschakeld als beveiliging tegen overstromingen. Een eerste vooronderzoek leverde een benodigde oppervlakte op van ongeveer 4.000 hectare. Het gaat voornamelijk om natuurgebieden en landbouwgebieden.

In principe wordt in eerste instantie gedacht aan gecontroleerde overstromingsgebieden die statistisch gezien slechts enkele keren per jaar onder water zullen komen te staan. De hoogteligging van de overloopdijk wordt in die zin bepaald. Hierdoor kan in principe het huidig landgebruik zoveel mogelijk worden voortgezet.

Daar waar het maatschappelijk noodzakelijk of relevant kan zijn, zal eveneens een gecontroleerd, gereduceerd getij worden toegelaten. De functionaliteit van de gecontroleerde overstromingsgebieden kan namelijk een extra dimensie krijgen door de gebieden niet alleen bij extreme hoogwaters te laten overstromen, maar door ze ook gedeeltelijk onder de dagelijkse getijdeninvloed te zetten. Op die manier behouden ze hun veiligheidsfunctie en worden ze tegelijkertijd bij het estuarium betrokken. Een goede afweging van aanwezige waarden, mogelijkheden en beperkingen voor ieder terrein moeten garanderen dat de inrichting van een specifiek gebied op de juiste functies wordt afgestemd en dat de aanwezige kansen optimaal benut worden.

Het plan ‘Veiligheidsniveau Vlaanderen’ voorzag in de opmaak van verschillende waterbeheersingsplannen voor de verschillende bekkens of deelbekkens. Daarbij had men enkel oog voor het aspect veiligheid tegen overstroming. De waterbeheersingsplannen moeten dienen om het effect van bepaalde infrastructuurprojecten en menselijke ingrepen op het waterpeil en om de waterafvoer van de waterwegen te bestuderen, zodat de nodige beleidsbeslissingen kunnen worden genomen. Op basis van verschillende scenario's kan het risico van schade worden bepaald om zo de meest efficiënte en economisch verantwoorde infrastructuurprojecten te realiseren. De nieuwe waterbeheersingsplannen zullen dus worden ontwikkeld op basis van een risicobenadering. Dat wil zeggen dat een beveiliging tegen overstromingsschade als basis wordt gekozen in plaats van een bescherming tegen een bepaalde historisch opgetreden waterstand of afvoer, zoals men vroeger deed. Het uitgangspunt is dat overstromingen niet altijd kunnen worden vermeden. Daarom moet een gedifferentieerde veiligheid tegen overstroming worden verwezenlijkt waarbij overstromingen worden toegelaten op plaatsen waar geen of nagenoeg geen schade wordt toegebracht.

Ondertussen zijn aan dit plan twee aspecten toegevoegd : de studie over mogelijke verdroging en de voorspelling in verband met waterstanden op korte termijn. Door deze uitbreiding spreken we niet langer van het plan ‘Veiligheidsniveau Vlaanderen’, maar wel over het ‘Afstemmen van het waterpeilbeheer op de waterlopen en van het veiligheidsniveau van de zeewering op de principes van integraal waterbeheer en kustzonebeheer’. Het stap-

Stevaert

penplan of het beleidsplan om te komen tot het algemeen plan van afstemming van het waterpeilbeheer is ondertussen opgesteld en de verschillende afdelingen van de AWZ werken nu voort aan het opmaken van de hiervoor genoemde waterbeheersingsplannen voor de verschillende bekkens. Voor details hierover verwijs ik naar het antwoord dat ik op 26 februari heb gegeven op de interpellatie van de heer Loones in verband met het waterpeilbeheer in Vlaanderen.

In het kort kan ik hier nog de verschillende werkzaamheden opsommen die nodig zijn voor het opstellen van deze waterbeheersingsplannen : het verwerven en verzamelen van de nodige gegevens door het verder uitbouwen van het meetnet op de waterwegen, het opmeten van de waterwegen zelf en het uitvoeren van hoogtemetingen ter plaatse, het databeheer, het opstellen van hydrologische en hydraulische modellen, het uitwerken van verschillende scenario's en het bepalen van het risico van schade.

U zult begrijpen dat dit een vrij omvangrijke opdracht is. Voor verschillende bekkens of deelbekkens is zowel de hydrologische als hydraulische modellering reeds uitgevoerd zodat nu de risicoanalyse kan gebeuren op basis van verschillende scenario's. Inzake het Sigmaplan in het bijzonder kan ik nog melden dat begin 2002 een studie werd opgestart om vast te leggen hoe overstromingsrisico's effectief dienen te worden berekend.

Veiligheid staat steeds voorop, zowel in de actualisatie van het Sigmaplan, als in het decreet integraal waterbeheer. Dit decreet wordt uitgewerkt in overleg met de betrokken ministers, zijnde de minister van Leefmilieu en de minister van Openbare Werken. De verwachting is dat het decreet spoedig aan de regering kan worden voorgelegd.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord en neem kennis van het engagement om het parlement in te lichten als de actualiteitsnota van het Sigmaplan aan de regering wordt voorgelegd. Ik hoop nog steeds dat we hierover, nog voor het aan in de regering wordt voorgelegd, een debat kunnen houden, eventueel in deze commissie. Gezien het maatschappelijk belang van dit dossier, zou dat bijzonder nuttig zijn.

Mijnheer de minister, er is kennelijk sprake van 4.000 hectaren bijkomend overstromingsgebied. Voor Vlaanderen is dat geen kleine oppervlakte. Wat wordt echter het statuut van deze gronden ? U zei dat ze mogelijks een of enkele keren per jaar onderlopen, hoewel een deel ervan ook permanent overstromingsgebied wordt. De verhouding tussen die twee is voor de betrokken regio van uitzonderlijk groot belang.

Ik heb de teneur proberen te begrijpen van de woorden van de heer Stassen. Hij zegt dat we bijzonder bezorgd moeten zijn en al het mogelijke moeten doen voor de veiligheid. Uiteraard is dat ook mijn bezorgdheid. Als sommigen echter aansturen op de realisatie van 4.000 hectaren permanent overstromingsgebied, dan volg ik niet meer, en dan zal ik daar ten stelligste tegen reageren. Ik zal niet de enige zijn, want veel gemeente- en polderbesturen in de regio zijn uitzonderlijk ongerust over wat reeds werd gelanceerd. Goede informatie aan de bevolking en aan de betrokken besturen is dus zeer belangrijk.

Mijnheer de minister, hoe kan ik kennis nemen van de reeds uitgevoerde studies ? De parlementsleden moeten zich zo goed mogelijk kunnen informeren. Kan ik daarvoor terecht bij uw kabinet of bij de administratie ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik voel goed aan dat er nood is aan communicatie om eventuele desinformatie weg te nemen. We zullen daar dan ook voor zorgen. Vooraleer ik de zaak aan de commissie kan voorleggen, heb ik echter een machtiging van de regering nodig, maar als die er is, zal ik dat onverwijld doen. De studies zullen u door mijn kabinet ter beschikking worden gesteld.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Een tijd geleden hebben mensen van de natuurbeweging in Kruibeke opgemerkt dat we geen omeletten kunnen bakken zonder eieren te breken. Dat geldt zeker voor de beveiliging tegen overstromingen langs de Schelde. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Zelfs al zal er van de geplande 4.000 hectaren slechts 100 hectaren in Kruibeke permanent overstroomd worden door het gecontroleerd getijdenprincipe, dan nog zullen veel mensen zich benadeeld voelen.

Welke bestemming het gebied ook krijgt – permanent overstroombaar of alleen overstroombaar bij

Stassen

grote problemen -, dan nog zullen er heel veel dijken in het landschap moeten worden gebouwd. Het is belangrijk dat iedereen, ook de burgemeesters en de parlementsleden, duidelijk aan de betrokkenen uitleggen dat ze voor een bescherming tegen overstromingen moeten aanvaarden dat het water meer ruimte krijgt, zeker als de waterstand hoog is. Dat betekent ringdijken bouwen rond landbouw- en natuurgebieden.

Ik roep iedereen op om die verantwoordelijkheid te nemen, en er niet op aan te sturen dat het maar elders moet gebeuren, want zo geraken we er nooit.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer De Meyer werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Steve Stevaert, minister vicepresident van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een drugtest bij de aanwerving van chauffeurs voor De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een drugtest bij de aanwerving van chauffeurs voor De Lijn.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorig jaar werd nogal wat aandacht besteed aan een bericht van de NMBS dat de kandidaat-treinbestuurders systematisch aan een drugtest worden onderworpen. Niet dat feit op zich deed de wenkbrauwen fronsen – de meeste mensen vinden zo'n test normaal voor mensen die een grote verantwoordelijkheid dragen -, maar wel het feit dat liefst 17 percent van de kandidaten inderdaad sporen van drugs droegen. Die 17 percent werd door de NMBS terecht volledig geweerd.

Mijnheer de minister, ik meen dat de eisen die De Lijn stelt aan haar autobus- en trambestuurders zeker niet lager mogen liggen dan die van de NMBS, integendeel. Daarom heb ik u enkele maanden geleden de schriftelijke vraag gesteld of ook De Lijn zulke testen organiseert en of er ook nog na de aanwerving geregeld controles worden uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld bij atleten ook buiten de wedstrijden weleens wordt gecontroleerd of ze geen stimuli nemen.

In uw antwoord legde u uit dat de werknemers die een veiligheidspost bekleden, zich aan een verplicht medisch onderzoek onderwerpen. Eén van die onderzoeken betreft de opsporing van contra-indicaties, die op hun beurt aanleiding kunnen geven tot bijkomend onderzoek naar alcohol- of drugverslaving. De arbeidsgeneesheer kan daarop de kandidaten ongeschikt verklaren voor de functie van chauffeur. Beschikt u over cijfergegevens van het aantal malen dat zulks ook effectief is gebeurd ? We weten dat het bij de NMBS om 17 percent van de gevallen gaat.

Uit uw antwoord blijkt echter ook dat er niet echt doelgericht wordt nagegaan of kandidaat-chauffeurs bij De Lijn drugs gebruiken. Hoogstens mogen we hopen dat in de marge van het onderzoek blijkt of iemand al dan niet druggebruiker is. Zelfs dan lijkt het niet de regel te zijn dat een kandidaat desgevallend automatisch wordt geweerd, tenzij ik het antwoord verkeerd interpreteer. Dat hij spontaan zijn verslaving meedeelt, is ook een optie die wordt opengelaten, maar ze lijkt me weinig waarschijnlijk.

Mijnheer de minister, volstaan de onderzoeken die nu gebeuren ? Zou het niet beter zijn een specifieke en doelgerichte drugtest op te leggen, die bovendien bepalend is voor de aanwerving, zoals bij de NMBS ? Het gaat immers om mensen die door hun voortdurende aanwezigheid in het verkeer en door het feit dat ze derden vervoeren, een zeer grote verantwoordelijkheid dragen. Ik pleit hiermee niet voor een heksenjacht, maar ik dring er wel op aan dat de veiligheid maximaal wordt gegarandeerd. Er is immers een toenemend druggebruik, zodat deze vraag gerechtvaardigd is.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat er ook tussendoor geen systematische controles

Van Nieuwenhuysen

op druggebruik worden gehouden. Ook dat lijkt me nochtans aangewezen. Zou het niet goed zijn ook daartoe aanbevelingen te formuleren of richtlijnen uit te vaardigen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, zoals ik reeds heb gesteld in het antwoord op parlementaire vraag nummer 100 van 7 december 2001, moeten werknemers die een veiligheidspost bekleden, zoals werknemers wier functie het besturen van motorvoertuigen omvat, zich overeenkomstig artikel 124 van het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming bij hun aanwerving aan een verplicht medisch onderzoek onderwerpen.

Het ARAB bepaalt in artikel 125 gedetailleerd welke onderzoeken moeten worden gedaan. Een van de algemene opsporingen die moeten worden verricht, is de opsporing van contra-indicaties met betrekking tot de gevraagde post. Dat kan een bijkomend onderzoek of test naar alcohol- of drugverslaving verantwoorden. Als de arbeidsgeneesheer tot de bevinding komt dat een bepaalde persoon symptomen vertoont van alcoholisme of druggebruik, kan hij ongetwijfeld de persoon in kwestie niet geschikt verklaren voor die functie. De diagnose mag evenwel niet op de kaart van het medisch onderzoek worden vermeld, noch aan de werkgever worden meegedeeld. Bijgevolg beschikt De Lijn niet over percentages van kandidaatchauffeurs bij wie sporen van drugs zijn teruggevonden.

Voor de medische onderzoeken bij aanwerving doet De Lijn een beroep op een interbedrijfsgeneeskundige dienst. De wettelijk verplichte arbeidsgeneeskundige onderzoeken blijven een waarborg om in alle opzichten medisch geschikte chauffeurs aan te trekken.

Het omschakelen naar systematische steekproeven in verband met drugsgebruik kan een oplossing zijn, aangezien drugsgebruik relatief gemakkelijk op te sporen is met specifieke urinetesten. Rond het organiseren van systematische controles bestaat evenwel een zekere controverse. Er zijn zowel argumenten pro als contra, als een aantal ethische bedenkingen.

De consequenties van een drugsscreening zijn belangrijk. Ten eerste moet het beleid ter zake worden geformuleerd in overleg met alle partners : werkgever, medische dienst, veiligheidsdienst en werknemersorganisaties. Ten tweede moet het gevoerde beleid vooraf aan de werknemers kenbaar worden gemaakt. Ten derde moeten de technische procedure en de uitvoering van de urineonderzoeken kwalitatief bijzonder goed zijn. Zelfs als dat alles nauwgezet wordt nageleefd, blijven er ethische bedenkingen. De interpretatie van positieve resultaten blijft uitermate moeilijk. Er moet verder naar gepaste maatregelen worden gezocht bij de vaststelling van drugsgebruik. Tot slot moet de houding worden bepaald ten aanzien van 'burgerlijke' drugs, zoals alcohol en medicamenten.

In die optiek is De Lijn nog niet gestart met een systematische drugsscreening bij aanwerving. Elk personeelslid weet daarentegen dat er sinds 1 januari 2001 een duidelijke procedure van kracht is voor de vaststelling van alcoholintoxicatie of staat van dronkenschap bij de uitvoering van de arbeidsovereenkomst, en voor de vaststelling van toxicomanie, wat het gebruik van drugs en medicijnen inhoudt.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de minister, ik blijf bij mijn indruk dat de gehanteerde werkwijze van De Lijn minder waterdicht is dan die van de NMBS. Ik pleit ervoor om in die richting te werken in de toekomst. Wat systematische testen betreft, zijn er inderdaad pro's en contra's. Voor ons primeert echter de veiligheid van de reiziger.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik ben het ermee eens dat De Lijn even streng of strenger moet zijn dan de NMBS. De vraag is of dat nu al niet het geval is. Het is niet omdat percentages van testen worden bekendgemaakt, dat men daardoor strenger is. Ik wil de twee modellen nog eens vergelijken en kijken hoe ons model eventueel strenger kan worden gemaakt. Ik ga ervan uit dat de methodes van de NMBS rechtsgeldig zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Declercq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over illegale wapentrafiek

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

Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de minister, we vernemen via de pers dat op last van de Brusselse onderzoeksrechter de heer Freyne, Interpol een internationaal arrestatiebevel heeft uitgevaardigd tegen de Russische wapensmokkelaar Victor Bout. Het Brusselse parket bevestigde dat. De heer Bout bevindt zich waarschijnlijk in Rusland en wordt verdacht van het witwassen van de winst van wapensmokkeltransacties.

Het gerechtelijk onderzoek is al drie jaar aan de gang. Uit goede bron vernam de pers dat het parket duizenden verdachte transacties heeft blootgelegd via België naar Bulgaarse bedrijven en Afrikaanse regeringen. Tussen 1995 en 1997 opereerde Bout vanuit de luchthaven van Oostende. Toen het gerecht echter een onderzoek tegen hem begon, verliet hij ons land om zijn imperium verder uit te bouwen in de Verenigde Arabische Emiraten. Bout werd wereldwijd berucht na de publicatie van een aantal VN-rapporten over wapen- en diamantsmokkel in landen als Liberia, Sierra Leone, Angola en Kongo.

In antwoord op een actuele vraag in 1999 van de heer Hostekint deelt u mee dat voor het dossier-Oostende een veiligheidscomité is opgericht dat samenwerkt met alle betrokken politiediensten Het heeft de permanente opdracht gevoelige vluchten extra te onderzoeken. De federale overheidsdiensten zijn hiervoor bevoegd. Voor wapenhandel is een licentie nodig van het ministerie van Economische Zaken, na advies van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Als dat transport zich via de lucht verplaatst, is er ook nog een toelating van het ministerie van Verkeer nodig. Er zijn met andere woorden drie vergunningen nodig. De controle hierop gebeurt door de douane.

Ik wil met deze vraag de hele problematiek van de Oostendse luchthaven naar voren brengen. De laatste tijd gaat het economisch niet goed als gevolg van de gebeurtenissen op 11 september 2001. Na 1 april zouden ook bepaalde Russische vliegtuigen niet meer mogen vliegen. Onze fractie vraagt of er een evaluatie kan worden overwogen, rekening houdend met alle aspecten zoals veiligheid, lawaaihinder, enzovoort. Wat kan het doel zijn van de Oostendse luchthaven in de toekomst ? Bestaat de mogelijkheid om via de manager initiatieven te laten nemen die dergelijke transporten kunnen weren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, mevrouw Declercq verwijst terecht naar vroegere parlementaire vragen en de antwoorden daarop. Sinds 1997 worden op geregelde tijdstippen door de pers berichten verspreid over de illegale activiteiten van de heer Bout op het vlak van wapenhandel. In één adem wordt telkenmale de luchthaven van Oostende genoemd als draaischijf voor deze handel.

Tot op heden zijn er nog geen toestellen geladen met wapens in Oostende opgestegen naar één van de genoemde oorlogsgebieden. De overheidsdiensten op de luchthaven werken uitermate nauw samen en wisselen inlichtingen uit met de betrokken controlediensten, om alle transporten en zeker die naar ‘gevoelige’ bestemmingen te monitoren. Toestellen die gecharterd worden en leeg opstijgen om vervolgens in Oost-Europa diverse ladingen aan boord te nemen voor een derde bestemming, vallen buiten de controle van de Belgische overheid en het Vlaams Gewest.

Er is inderdaad voor legale in-, uit- of doorvoer van wapens binnen het rijk een vergunning vereist die door de belanghebbende persoon of firma wordt aangevraagd bij het ministerie van Economische Zaken. Na advies van het ministerie van Buitenlandse Zaken wordt al dan niet een vergunning verleend door de bevoegde federale minister. De aanvrager moet zijn licentie telkenmale voorleggen op het ogenblik van transport. De controle ervan berust bij de diensten van de administratie der Douane en Accijnzen. Deze controle moet de regelmatigheid van de vergunning enerzijds en de overeenstemming ervan met de vracht anderzijds nagaan. Naast de controlebevoegdheid van de douane op het vlak van de vergunde handel, is deze dienst samen met de federale politie, ook belast met de opsporing en beteugeling van wapensmokkel. Indien wapens waarvoor een legale in-, uit- of doorvoervergunning werd verleend als luchtvracht worden verscheept, is er ook een machtiging vereist van het federale Bestuur van de Luchtvaart. Deze machtiging beoogt alleen de bijzondere

Stevaert

maatregelen inzake de veiligheid van het vliegverkeer verbonden aan dergelijke vracht. De luchthaveninspectie controleert de regelmatigheid van de voorgelegde vluchtvergunningen.

In het kader van het lokaal veiligheidscomité van de luchthaven, werken de diensten van het Vlaams Gewest nauw samen met de federale politie, de Veiligheid van de staat en de douane met het oog op controle van de vluchten naar gevoelige bestemmingen.

In het managementcontract dat met de managers van de beide luchthavens wordt afgesloten, zal het principe van het ethisch ondernemen worden opgenomen. Ik heb dat al eerder toegezegd naar aanleiding van de toewijzing van de managementsovereenkomsten, zodat bij het afsluiten van commerciële contracten rekening wordt gehouden met een aantal morele waarden. De vraag is of de aanstelling van een manager in deze specifieke materie een meerwaarde zal opleveren, aangezien die persoon niet over enige openbare macht of gerechtelijke bevoegdheid beschikt. De opsporing en beteugeling van illegale wapenhandel blijven een federale bevoegdheid, waaraan de betrokken diensten van het Vlaams Gewest op het vlak van de inlichtingengaring, voluit meewerken.

De federale ministers van Buitenlandse Zaken, Economie, Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Financiën zijn allemaal bevoegd. Het Vlaams Gewest kan maar optreden als u ervoor zou pleiten, mevrouw Declercq, dat ik al die bevoegdheden krijg. Maar ik neem aan dat dat niet het doel van uw vraag is.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Kan het grondpersoneel niet snel de federale regering inlichten als een verdachte lading wordt opgemerkt ? Kan de luchthaven niet economisch, ecologisch en inzake veiligheid en lawaaihinder worden geëvalueerd ?

Minister Steve Stevaert : Het personeel heeft de opdracht om elke verdachte beweging te signaleren. Maar als iemand iets verdacht vindt, is het daarom nog niet verdacht, behalve als de federale regering verdacht zou zijn omdat ze bepaalde vergunningen aflevert. Als er iets verdachts wordt opgemerkt op de luchthaven en er is een vergunning voor, dan kan het Vlaams Gewest niets doen. We moeten daar heel voorzichtig mee omspringen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Isabel Vertriest tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zeescheldearm te Gentbrugge

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

Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag betreft een plaatselijk dossier, dat niet plaatselijk kan worden opgelost. Het gaat over de Zeescheldearm die door de bebouwde kom van Gentbrugge stroomt.

Deze getijdenarm is de afgelopen tien jaar helemaal vervuild en dichtgeslibd. De helft van de dag ziet het eruit als een zwarte plumpudding, de rest van de dag valt het nog mee. Dat is de situatie op dit moment. De omwonenden vinden dat niet zo leuk, vooral als de geuren bij warm weer welig uit de smurrie opstijgen. De stad Gent is op zoek naar oplossingen. De eerste vraag is welke functie die Zeescheldearm nog heeft. Vroeger vaarden daar plezierboten op, nu kan dat niet meer. Zal die arm worden uitgebaggerd, zodat het water opnieuw kan stromen en het slib alleen bij zeer laag tij zichtbaar wordt ? Een andere suggestie is om die arm vol riet te planten. Riet kan wel organisch zuiveren, maar ik vermoed dat de arm vol zware metalen zit, want vroeger heeft een leerlooierij in die arm geloosd. Ik heb daarom weinig vertrouwen in die optie.

Mijnheer de minister, welke optie zal de AWZ kiezen ? Is het ruimen van de oude arm noodzakelijk voor het waterbeheer ? De getijdenarm is belangrijk als buffer voor overstromingen in het stroomopwaartse gebied. Die functie kan op dit moment echter niet helemaal worden waargemaakt omdat het volume water dat bij hoogtij en zware regenval kan worden opgeslokt, niet erg groot is.

Mijnheer de minister, wat zijn de mogelijke oplossingen om aan de verschillende functies te voldoen en de hinder voor de buurtbewoners te verminderen ?

De heer Didier Ramoudt : Als er niet wordt gebaggerd, kan zich geen natuurlijke biotoop ontwikkelen in dat gebied.

Mevrouw Isabel Vertriest : De arm ligt naast een gebied waar veel eenden, ganzen en weidevogels huizen, maar hij is zo erg vervuild dat eerst een laag slib weg moet, voor zich een natuurlijke biotoop kan ontwikkelen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het aanslibbingprobleem is destijds ontstaan door het wegvallen van de scheepvaart. De sedimentatie is dermate geconsolideerd dat alleen een uitbaggering van meer dan 2 miljoen kubieke meter soelaas kan brengen. De specie werd al bemonsterd, maar is ingevolge de normen in de milieuwetgeving niet meteen herbruikbaar in bijvoorbeeld dijkwerken, zodat deze specie zal moeten worden geborgen in oude zandwinningsputten.

In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan, waarvoor de studie momenteel in uitvoering is, onderzoekt de administratie Waterwegen en Zeewezen de volledige uitbaggering van het kwestieuze riviervak met inbegrip van de nodige maatregelen om heraanslibbing onder controle te houden. Verder zal de mogelijkheid worden onderzocht om de aanpalende terreinen in de rivier te integreren. Indien deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd, zal op termijn het probleem van de geur- en zichthinder verdwijnen, zal het riviervak dynamischer kunnen worden ingeschakeld in de waterbeheersing en kan het functioneel gebruik voor de pleziervaart realistisch worden onderzocht.

Het riviervak Ringvaart-Brugge maakt deel uit van de Bovenzeeschelde. Het is onderhevig aan de getijdenwerking en heeft een belangrijke kombergingsfunctie. Baggeren is dan ook de meest aangewezen vorm in het kader van waterbeheer. Buiten het kombergend vermogen, dat belangrijk is bij bovendebieten en zware stormtijden en combinaties van beide, heeft dit riviervak thans nog twee bijkomende functies. Ten eerste is er de afvoer van waswaters uit de Gentse regio bij hoge bovendebieten op de Leie en de Schelde. Ten tweede is er de afvoer van diverse lokale lozingspunten.

Er wordt niet overwogen om riet aan te planten in dit vak, omdat het volledig uitbaggeren ervan wordt verkozen. Ik denk ook niet dat het aanplanten van riet, dat op het eerste gezicht vrij charmant lijkt, erg realistisch is in het licht van de vervuiling aldaar. Riet heeft een zuiverend vermogen wat water betreft, maar niet wat slib betreft. Ook is het maar de vraag of het riet er zou kunnen groeien. We moeten dus resoluut kiezen voor de beste, maar ook de moeilijkste oplossing, namelijk het uitbaggeren en het verwijderen van die specie en dit inpassen in een geactualiseerd Sigmaplan. Dat lijkt me de beste aanpak van dit dossier.

Ik vind het bijzonder charmant dat ik word uitgenodigd om ter plaatse te komen, maar ik ga liever niet naar stinkende plaatsen, dus ik zal nog een tijdje wachten. *(Gelach)*

De voorzitter : Mevrouw Vertriest heeft het woord.

Mevrouw Isabel Vertriest : Bij de mensen leeft de vraag op welke termijn dit probleem zal worden opgelost. Het bestaat al jaren en wordt elk jaar erger. Hebt u er een zicht op wanneer er zal worden gebaggerd ?

Minister Steve Stevaert : U mag me uitnodigen als het water daar zuiver is.

Mevrouw Isabel Vertriest : Ja, maar wanneer zult u dat zuiver maken ?

Minister Steve Stevaert : Daar kan ik nu nog niet op antwoorden. Ons grootste probleem is een geschikte locatie te vinden voor dat slib. We hebben vooruitgang geboekt op het vlak van bergingslocaties van slib, maar we moeten in dit geval nog een locatie vinden.

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 het raamcontract afgesloten met de tijdelijke vereniging SAM

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 het raamcontract afgesloten met de tijdelijke vereniging SAM.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik heb een

Helsen

vraag over het raamcontract dat werd afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (SAM) in verband met de mobiliteit.

Zoals u weet is die mobiliteit in en rond Antwerpen problematisch, en daarom juichen wij toe dat het Vlaams Gewest terzake actie heeft genomen door een contract af te sluiten met die tijdelijke vereniging SAM. Dit kan een positieve en nuttige bijdrage zijn tot het oplossen van de mobiliteitsproblematiek.

Het gevolg van die overeenkomst is evenwel dat er een grote inzet wordt gevraagd, zowel wat middelen als wat personeel betreft. De overeenkomst stipuleert dat specifiek het personeel van de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen daarbij actief zal moeten zijn. De vrees duikt op dat een aantal inspanningen inzake gewestwegen, die werden geleverd door deze afdeling, in het gedrang zullen komen. Er wordt gevreesd voor vertraging bij een aantal dossiers – investeringsdossiers en dossiers inzake wegenonderhoud -, zowel inzake de voorbereiding als inzake het opvolgen ervan. Aan diverse zijden hoor ik dat gemeentebesturen vrezen dat die dossiers op de lange baan zullen worden geschoven, in het voordeel van wat die studiegroep zal aanbrengen.

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn meer dan ooit actueel, en er worden steeds meer noden duidelijk op dat vlak. In dat licht hoop ik dat mijn vrees ongegrond is, en dat de noodzakelijke aanpassingen en verbeteringen van het wegennet vlot kunnen verlopen. Wat de afdeling in Antwerpen zelf betreft gaat het over heel wat personeelsleden, namelijk zo'n 120 à 130. Tellen we daar dan ook nog de buitenregies bij, dan hebben we het al gauw over 300 personen. In die hoek heerst ongerustheid en onzekerheid over die op te richten Beheersmaatschappij Antwerpse Mobiliteit, en de vraag welke personeelsleden naar die BAM zullen overgaan. Deze maatschappij vloeit terecht voort uit het project Masterplan Antwerpen. We hebben het dan over een bedrag van bijna 60 miljard frank.

Onder impuls van de gouverneur van Antwerpen heeft dit plan een goede aanzet gegeven tot het oplossen van een aantal knelpunten. We stellen echter vast dat een aantal personeelsleden de afdeling Wegen en Verkeer verlaten en naar de privé-sector gaan, op een ogenblik dat heel grote uitdagingen en projecten voor de deur staan.

Mijnheer de minister, wanneer zal die BAM worden opgericht ? Gaat die beheersmaatschappij nog dit jaar van start ? Zijn bij de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen de investeringen gegarandeerd voor de volgende jaren ? Beschikt deze afdeling over het nodige geld voor die investeringen ? Wat werd vastgelegd voor de volgende drie jaar ? Wat is de verhouding tussen de projecten die door de SAM zullen worden beheerd en die van de afdeling Wegen en Verkeer ? Werden terzake afspraken gemaakt ? Is er een percentage bepaald in de overeenkomst ? Heeft de afdeling Wegen en Verkeer in Antwerpen nog een toekomst, of wordt gedacht aan een fusie met de BAM, op termijn, en eventueel ook met de SAM ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, in antwoord op deze vraag om uitleg kan ik u mededelen dat de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen uiteraard nog zal blijven instaan voor investeringen en onderhoud van de Vlaamse gewestwegen.

Voor de geplande werken verwijs ik naar het meerjarenprogramma, dat jaarlijks aan het Vlaams Parlement wordt meegedeeld. De uitvoering van het Masterplan Antwerpen komt bovenop de normale investeringen. Hiervoor werd een extern studieconsortium aangetrokken, namelijk de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel. De SAM beheert dus geen wegen, maar voert enkel studies uit in opdracht van het Vlaams Gewest voor de projecten van het Masterplan dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. De projecten van het Masterplan werden reeds via diverse kanalen algemeen publiek bekendgemaakt. Ik zal ze hier nu dan ook niet meer herhalen.

Van zodra de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel operationeel is, zal het studieconsortium SAM worden aangestuurd door de BAM. Het is niet wenselijk, noch mogelijk om de BAM en de SAM te laten samensmelten van zodra de BAM opgericht is. De BAM is immers opgevat als een NV van publiek recht, terwijl de SAM een tijdelijke vereniging is van privé-studiebureaus die studies uitvoeren voor diverse publieke en privé-opdrachtgevers.

Als het decreet inzake de oprichting van BAM in het Vlaams Parlement wordt besproken, kan dieper worden ingegaan op de rol van de BAM en de SAM. Momenteel wordt het advies van de Raad van State over het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van

Stevaert

publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel afgewacht. Daarna kan het ontwerp van decreet voor bespreking worden ingediend.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, hebt u enig zicht op de werkzaamheden van de Raad van State ? Wanneer wordt dit ontwerp van decreet verwacht ?

Minister Steve Stevaert : Zo snel mogelijk. Ook wij wachten erop.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de windmolens in landbouwzones

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de windmolens in landbouwzones.

Minister Stevaert zal tevens in naam van minister Dua antwoorden.

De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de omzendbrieven van de Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen, meer bepaald in het afwegingskader en de randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines, heb ik het volgende kunnen lezen : 'Vlaams minister van Energie, de heer Stevaert, moedigt landbouwers aan mee te genieten van de mogelijkheden van windenergie, niet alleen door gronden te verhuren aan projectontwikkelaars, maar evenzeer door zelf windturbines te bouwen en zo duurzame elektriciteitsbronnen aan te wenden voor de ventilatoren in stallen, de melkmachine of pompen voor het irrigeren van tuinbouwgewassen.' Uiteraard kan ik me daar volledig bij aansluiten.

Op een studiedag van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap hoor ik de heer De Wilde, zowat de grootste expert in Vlaanderen op het vlak van windenergie, echter het volgende zeggen : 'België is zowat het enige land ter wereld waar de oprichting van windturbines in landbouwgebieden is uitgesloten. Enkel als een landbouwer 50 percent van de energie voor zichzelf gebruikt, kan sprake zijn van een bedrijfsgebonden activiteit'. U weet echter net zo goed als ik dat Vlaanderen wel 1.001 heel kleine landbouwbedrijven telt die niet erg veel energie behoeven. Volgens de heer De Wilde is de 50-percentregel niet relevant omdat de molens aan het net gekoppeld worden. Als het in een landbouwgebied om een goede locatie gaat die bovendien ook aan de randvoorwaarden voldoet, is het volgens hem een goed project.

Daarnaast is er de regel waarbij aanspraak kan worden gemaakt op het naastliggende landbouwgebied, een regel die echter nog nooit in de praktijk is toegepast, wat uiteraard aanleiding heeft tot niet optimale configuraties. Nochtans is dit volgens de expert een middel om aan landschapsopbouw te doen.

Mijnheer de minister, eigenlijk wou ik mijn vragen zowel aan u als aan minister Dua stellen. Aangezien zij hier niet aanwezig is, zal ik enkel de vragen stellen die uw bevoegdheden betreffen.

Bent u op de hoogte van het feit dat tot op vandaag geen gebruik gemaakt wordt van de regel om aanspraak te maken op naastliggend landbouwgebieden, waardoor de windmolenconfiguraties niet optimaal renderen ? Indien dit zo zou zijn, neem ik aan dat de betreffende aanvragen niet worden ingewilligd.

Zijn er plannen om de 50-percentregel, die verbonden is aan de bedrijfsgebonden activiteit voor landbouwbedrijven, op te heffen om op die manier sneller groene energie te kunnen produceren en zo ook sneller aan de Kyoto-akkoorden te voldoen ?

Mijnheer de minister, ik steek niet onder stoelen of banken dat ik windmolens op zee geen bijzonder warm hart toedraag. Om die reden probeer ik ze dus aan iemand anders door te spelen. In alle landen zijn landbouwgebieden prioritaire gebieden omdat ze de grootste flexibiliteit hebben inzake inrichting en de grootste waarborg bieden inzake optimale werking. Bent u van deze feiten op de hoog-

Ramoudt

te ? Zo ja, waarom wordt dan hier van dit beleid afgeweken ?

Ik verheel dus niet dat de problematiek van de windmolens op zee de voedingsbodem voor deze vraag vormde. Vlaanderen heeft daarover niets in de pap te brokken, want het federale niveau is zo snugger geweest een aantal voorwaarden uit de betreffende aanbestedingen te halen of bepaalde voorwaarden niet langer in aanmerking te nemen. Ik verwijs daarbij bijvoorbeeld naar de visserijcompensaties. Dienaangaande had ik een belangenconflict kunnen inroepen vermist het economisch belang van Vlaanderen geschaad zou worden, maar het federale niveau heeft me dat verhinderd. Ook de mogelijke compensaties voor de kustgemeenten zijn in rook opgegaan, waardoor ook die mogelijke inroeping van een belangenconflict verhinderd werd.

Mijnheer de minister, ik wens dus te vernemen waarom wij in Vlaanderen de landbouwers geen mogelijkheid geven om hun gronden beter te gelde te maken, wetende dat de landbouw zich in een precaire situatie bevindt. Zo zouden de landbouwers een andere inkomstenbron kunnen aanboren en tegelijkertijd een bijdrage kunnen leveren tot de groene energie.

Ik zie werkelijk het verschil niet in tussen een windmolen op een landbouwbedrijf dat wel 50 percent van de energie kan gebruiken een windmolen op een landbouwbedrijf dat geen 50 percent van die energie kan gebruiken. Dit is eigenlijk hetzelfde als zeggen dat er twee soorten landbouwers bestaan.

De voorzitter : De heer Demeulenaere heeft het woord.

De heer Julien Demeulenaere : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik begrijp ten volle de bekommernis van mijn Oostendse collega.

Ikzelf ben een voorstander van windmolens, of ze nu op zee staan of niet. Voor mij komt het erop aan dat de Kyoto-doelstellingen worden bereikt. Toch mag men onze zee niet vergelijken met bijvoorbeeld de zee die voor Denemarken ligt.

Hoe komt het toch dat zoveel aanvragen voor de bouw van windmolens op het vasteland geweigerd worden ? Indien al die aanvragen zouden worden aanvaard, dan zou reeds een eerste windmolenpark op zee geannuleerd kunnen worden.

Mijnheer de minister, de heer Verfaillie verwijst naar de minister Van Mechelen, maar ik denk dat naar de Arohm West-Vlaanderen moet worden verwezen. Kunt u mij zeggen hoeveel aanvragen in West-Vlaanderen reeds goedgekeurd zijn ? Hoe vaak werd daarbij gebruikgemaakt van artikel 20 met betrekking tot de uitbreiding van een bestaand industriegebied of van een bestaande ambachtelijke zone naar een landbouwzone om windmolens te kunnen plaatsen ?

Mijnheer de minister, het zou me bijzonder verheugen indien u daar iets aan kon doen. Ik besef wel dat hier bevoegdheden van minister Van Mechelen mee gemoeid zijn. Mijn collega had zijn vraag dus net zo goed aan hem kunnen stellen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik treed het eerste deel van de vraag van de heer Ramoudt bij. In het licht van het plattelandsbeleid moet de nodige steun kunnen gaan naar landbouwzones en landbouwbedrijven voor de verdere uitbouw van windenergie.

Ik ben het er niet mee eens dat moet worden gekozen tussen twee mogelijkheden. Beide moeten worden onderzocht. Bij inplantingsplaatsen op zee moet voldoende rekening worden gehouden met de terechte bezwaren die nu worden geopperd bijvoorbeeld door de visserijsector. Het advies van het PMM zal dan ook van groot belang zijn.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, Vlaanderen is niet bevoegd voor de zee. Dat is onze eigen fout, want we hebben er bij de staatshervorming niet op aangedrongen om deze bevoegdheid in handen te krijgen. We waren immers bang dat de bevoegdheid onmenselijk veel kosten met zich mee zou brengen. Tijdens de besprekingen gebeurde immers de ramp van de Mont Louis, als ik me niet vergis.

Het project op zee heeft in elk geval het positieve gevolg dat er op land meer windmolens komen. Het is zeker een goede zaak dat federaal minister Deleuze ervoor zorgt dat er in Vlaanderen meer windmolens komen. Of er op zee zullen komen, zal de toekomst uitwijzen.

Het plaatsen van windmolens in Vlaanderen vormt een heel moeilijk verhaal. We mogen niet zomaar toegeven aan elke vergunningsaanvraag, want we moeten rekening houden met de draagkracht van onze ruimte. Het geschikte instrument voor de inplanting van een of meerdere windmolens is het

Stevaert

Ruimtelijk Uitvoeringsplan, het RUP. Gemeenten kunnen van dit instrument gebruikmaken.

Het tweede instrument is de 50-percentregel, die u positief moet bekijken. Dankzij mijn goede collega, de minister van Ruimtelijke Ordening, heb ik die regel kunnen invoeren, die overigens dient om de zaken makkelijker te maken, niet moeilijker. Door deze regel is er immers geen RUP nodig, maar wordt de windmolen beschouwd als een uitrusting van het landbouwbedrijf. Hetzelfde geldt voor grote silo's die de landbouwers nodig hebben. Ook die moeten niet worden getoetst aan de normale stedebouwkundige regels. Gelukkig maar, want anders zouden er niet veel silo's staan.

Omwille de koppeling van de windmolen aan het landbouwbedrijf moet er een link zijn met het verbruik van het bedrijf. Misschien kan het in de praktijk soelaas brengen om de 50-percentregel te behouden, maar om die ook te laten gelden voor een cluster van landbouwbedrijven. Ik zal deze mogelijkheid overmaken aan minister Van Mechelen en aan de gemachtigde ambtenaar.

Ik wil niet dat her en der solitaire windmolens worden opgericht. Windmolens kunnen wel worden geïntegreerd in een groot landbouwbedrijf of in een drietal landbouwbedrijven. Natuurlijk moet de inplanting verantwoord zijn. Het mag echter niet zo zijn dat een soort windboeren ontstaan die met de andere boeren concurreren. In Denemarken is bijna een dergelijk conflict ontstaan tussen landbouwers en windboeren die zich in het agrarisch gebied vestigen. De zaak moet aan de boeren worden overgelaten. Hun hoofdberoep moet landbouwer blijven, en het winnen van energie via windmolens kan slechts een bijactiviteit zijn.

Ik zal me ervoor inzetten om zo snel mogelijk zoveel mogelijk vergunningen op een correcte manier af te leveren. Landen zoals Denemarken hebben goed werk geleverd en zijn bijzonder streng opgetreden. Toch bevinden die landen zich nu in een tweede periode, want daar wil men de oude windmolens afbreken en een algemeen plan lanceren voor de upgrading van de bestaande windmolens. Het is belangrijk de bestaande molens te vervangen door een beter type, want het is niet goed om met afgeschreven windmolens in het landschap te blijven zitten. De nieuwe technologie moet worden toegepast.

Als we al deze punten in overweging nemen, zullen we er wel komen.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de minister, ik had ook twee vragen gesteld over de naastliggende landbouwgebieden. Die hebben niets te zien met de landbouwers, want het zijn gebieden die aansluiten op industriezones. De heer Demeulenaere is dieper op dit probleem ingegaan. In die gebieden worden blijkbaar geen vergunningen afgeleverd, al bestaat de mogelijkheid tot het oprichten van windmolens er wel.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Ramoudt, ik wil u niet ten onrechte doorverwijzen naar mijn collega-minister. Ik ben vragende partij en zal bij minister Van Mechelen aandringen op een doorbraak.

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de minister, er wordt dus een soort rem ingebouwd uit vrees af te glijden tot windboerderijen. Ik probeer de filosofie door te trekken. Wat wilt u eigenlijk ? U wilt wel groene energie, maar geen windboeren. Ik begrijp dat niet goed. Het spreekt vanzelf dat een aantal landbouwers beschikken over beter gelegen gebieden dan andere. Op die terreinen kunnen meer molens worden geplaatst, waardoor de boeren in kwestie een soort windboeren worden, want ze kunnen er een financieel voordeel uit halen. Het gaat toch niet op om meer groene energie te willen produceren zonder dat de landbouwbedrijven daartoe de mogelijkheid krijgen.

Ik blijf erbij dat de 50-percentregel opnieuw moet worden bekeken. De mogelijkheid tot clustervorming, waardoor een aantal landbouwbedrijven kunnen samenwerken, is reeds een stap in de goede richting. Voor degenen die over uitzonderlijke grondgebieden beschikken, moet het echter mogelijk zijn windmolens te plaatsen zonder zich te moeten houden aan de 50-percentregel, natuurlijk op voorwaarde dat de plaatsing niet in strijd is met het natuurbeleid. Ik denk aan gebieden waar reeds pylonen in de akkers staan.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Ramoudt, ik geef u het voorbeeld van Hoogstraten. Daar wordt nu een RUP opgesteld voor een zone die voor een deel uit landbouwgebied bestaat.

Ik denk trouwens dat we het met elkaar eens zijn : ik wil meer windmolens en ik wil dat ze op een verantwoorde manier worden geplaatst. We moeten echter voor één zaak goed opletten : we hebben het landbouwgebied voorbestemd voor de landbouwers. Dat houdt natuurlijk niet in dat landbouwers er mogen doen wat ze willen. Ook zij moeten zich aan regels onderwerpen. Als we nieuwe activi-

Stevaert

teiten toelaten in landbouwgebied, dan moet er een maximale link zijn met de landbouw.

Landbouwers mogen van mij wel windboeren worden, maar er rijst een probleem als andere spelers, zoals grote energiemaatschappijen, het landbouwgebied inpalmen ten koste van de landbouwers. We moeten ons hiervoor hoeden.

We moeten zeker uit deze patstelling geraken als het gaat over solitaire windmolens of over een paar windmolens. Voor grote groepen windmolens is echter een RUP nodig, en daarvoor is minister Van Mechelen bevoegd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het leerlingenvervoer

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

De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, aan de organisatie van het leerlingenvervoer zijn hier en daar scherpe kantjes.

Neem het voorbeeld van een gezin met twee mindervalide kinderen. Beide kinderen lopen school in een gesubsidieerde vrije school voor buitengewoon onderwijs. Aanvankelijk aanvaardde de Vlaamse Gemeenschap dat beide kinderen aanspraak maakten op gratis leerlingenvervoer van de buitendienst leerlingenvervoer Vlaams-Brabant. Beide kinderen zitten in dezelfde school, doch in een verschillende graad.

Voor één van hen is dat geen probleem, want de betreffende instelling is voor hem de dichtstbijzijnde school en hij kan aanspraak maken op gratis leerlingenvervoer van de buitendienst. Voor zijn broertje echter is het recht op leerlingenvervoer van de buitendienst ingetrokken omdat de dichtstbijzijnde school voor zijn graad dichter bij zijn huis gelegen is. Nochtans zal hij volgend jaar naar dezelfde school moeten gaan als zijn oudere broer, want alleen daar wordt de hogere graad georganiseerd.

Mijnheer de minister, u ziet wellicht de absurditeit in van deze situatie. De jongste ziet de oudste dagelijks vertrekken naar een andere school met het busje waarin plaats genoeg is om er zelf ook in te stappen. Het zou toch een eenvoudige uitzonderingsregel zijn de kinderen van dezelfde familie samen de bus te laten nemen naar dezelfde school.

In Vlaanderen zijn er inmiddels meerdere categorieën van personen die gratis of aan sterk verminderde prijzen met het openbaar vervoer kunnen rijden. Toch doen zich nog anomalieën zoals dit schrijnende geval voor.

Bovendien heeft de jongste recht heeft op gratis vervoer van De Lijn. Het probleem is echter dat de busverbinding in dit geval veel moeilijker is, omdat deze bus niet speciaal stopt voor de deur van dit mindervalide kind, terwijl de buitendienst leerlingenvervoer dit wel doet om zijn broer op te halen. Bestaat er dan echt geen mogelijkheid om dit gehandicapte kind op dezelfde leerlingenbus te laten stappen als zijn broertje, in plaats van hem de – weliswaar gratis – bus van De Lijn te laten nemen naar dezelfde school, terwijl er op het leerlingenbusje nog plaats is ?

Indien dit kind van hetzelfde busje gebruik wil maken als zijn oudere broer, kost dit zijn ouders tussen 250 en 500 euro per jaar. Dat is een aanzienlijke verhoging van de kosten die wegen op het budget van een gezin met twee gehandicapte kinderen. Er dient dus in samenspraak met de minister van Onderwijs te worden voorzien in de mogelijkheid om in bepaalde gevallen kinderen van eenzelfde gezin met hetzelfde vervoermiddel naar dezelfde school te laten rijden, waarbij dus uitzondering wordt gemaakt op de regel dat elk kind les moet volgen in de dichtstbijzijnde school.

Mijnheer de minister, wilt u zo'n uitzonderingsregeling overwegen ? Indien u daartoe bereid bent, wil ik graag de betrokken familie in contact brengen met de bevoegde administratie.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Vlaamse Vervoermaatschappij, in haar hoedanigheid van rechtsopvolger van het leerlin-

Stevaert

genvervoer dat door het departement Onderwijs werd georganiseerd, is ertoe gehouden de terzake geldende regelgeving te respecteren. De wet van 15 juli 1983 houdende de oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer regelt de organisatie van het zonaal leerlingenvervoer. In deze wet staat duidelijk gestipuleerd dat de leerlingen in het buitengewoon onderwijs steeds recht hebben op gratis vervoer naar de dichtstbijzijnde school van het net van hun keuze, rekening houdend met het type van buitengewoon onderwijs en de onderwijsvorm.

Tevens wordt benadrukt dat een niet-rechthebbende leerling van het buitengewoon onderwijs enkel van het zonaal leerlingenvervoer gebruik kan maken mits aan de volgende voorwaarden is voldaan : er moet een schriftelijk akkoord zijn van de dichtstbijgelegen school, er moet een bijdrage in de kostprijs worden betaald, er moet voldoende plaats zijn op de bus en ten slotte mogen er geen omwegen worden gemaakt.

Met betrekking tot dit concrete probleem van de twee gehandicapte broertjes die, om gratis gebruik te kunnen maken van het leerlingenvervoer, naar verschillende scholen dienen te gaan, kan ik u het volgende melden. Uit sociale overwegingen en zonder een precedent te willen scheppen, is de Vlaamse Vervoermaatschappij, mits schriftelijk akkoord van de dichtstbijgelegen school en mits voldoende plaats op het aangeboden voertuig, bij wijze van uitzondering bereid beide kinderen gratis naar de school van het oudste kind te vervoeren. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat beide kinderen vanaf volgend schooljaar in dezelfde school de lessen dienen te volgen.

Graag ontving ik de concrete gegevens over dit probleem, zijnde de namen en het adres van de betrokken leerlingen en de betrokken scholen, evenals de karakteristieken van de rit die beiden wensen te maken.

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mijnheer de minister, ik dank u hartelijk voor uw antwoord. Ik heb reeds dezelfde vraag gesteld aan minister van Onderwijs Vanderpoorten. Toevallig ontving ik vandaag haar antwoord. Ze treedt onze stelling bij, maar besluit : ‘De huidige wetgeving laat toe dat verschillende kinderen uit hetzelfde gezin bij het bezoeken van dezelfde school in een andere graad of een ander type niet altijd allemaal rechthebbend zijn. In een nieuw ontwerp van decreet op het leerlingenvervoer moeten deze aspecten mee in beschouwing worden genomen. Zolang de bestaande regelgeving geldt, moet ze worden toegepast.’

Ik stel vast dat u wat soepeler bent.

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 de aanleg van fietshoofdroutes

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 de aanleg van fietshoofdroutes.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega’s, het Vlaams Gewest heeft met de vijf Vlaamse provinciebesturen een overeenkomst gesloten over de opmaak van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op provinciaal niveau. Zo'n fietsroutenetwerk verbindt kernen en attractiepolen met fietsvoorzieningen, en is in eerste instantie bestemd voor de afwikkeling van woon-werk-, woon-school- of woonwinkelverkeer.

Tussen de grote centra worden er hoofdroutes voorgesteld. Die lopen meestal langs kanalen of spoorwegen. Zo voorziet de provincie Antwerpen in een hoofdroute vanaf het centrum van de stad langs spoorlijn 25 tot aan de Leuvensevaart in Mechelen. Vanaf het station Antwerpen-Berchem werd al een aanzienlijk gedeelte van deze route aangelegd. Dat wordt ook al goed gebruikt.

Het eerste grote knelpunt echter bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Hove tussen de Groenstraat en de Edegemsestraat. Aan de oostzijde kan de fietsroute moeilijk worden aangelegd. Daarvoor moet immers een brug worden aangelegd over spoorlijn 27. In de Statielei kan bovendien moeilijk een breed fietspad worden aangelegd, terwijl de straat veel te druk is om zonder extra beveiliging deel uit te maken van een hoofd-

Van Den Heuvel

route. Ter hoogte van het station moeten de drukke Edegemsestraat en spoorlijn 25-27 worden gekruist. Zonder bijkomende infrastructuur kan dit niet op een veilige wijze.

De meest aangewezen route bevindt zich derhalve aan de westzijde van spoorlijn 25. Vanaf de Groenstraat kan er eerst gebruik worden gemaakt van een doodlopende straat. Vervolgens kan de route worden aangelegd aan de achterzijde van het domein Hoveberg. Het college van burgemeester en schepenen van Hove heeft in december 2001 een regularisatie van een bouwmisdrijf goedgekeurd en voorgelegd aan de bevoegde administratie. In dit regularisatiedossier werd geen rekening gehouden met de aanleg van de provinciale hoofdfietsroute.

Ik wil de minister dan ook enkele vragen stellen. Werd Arohm ingelicht over de tracés voor deze fietshoofdroutes ? Moet Arohm hiermee rekening houden bij het beoordelen van dossiers in zones waar in deze fietshoofdroutes werd voorzien ? Zal men bij de beoordeling van het dossier-Hoveberg eisen dat toelating wordt gegeven om aan de achterzijde van het domein een fietsweg aan te leggen van een bepaalde breedte ? Er moet uiteraard rekening worden gehouden met het feit dat het college een voorwaarde heeft ingelast in het regularisatiedossier : het domein moet gedeeltelijk voor het publiek worden opengesteld. Deze route dient ook rekening te houden met de in deze zone nog aanwezige hoogstammige bomen. Voor de kruising van de Edegemsestraat is een fietstunnel de veiligste oplossing. Uiteraard betekent dit een serieuze hap uit een gemeentelijke of provinciale begroting. Is het Vlaams Gewest dan ook bereid bij te springen bij de investering van dergelijke fietsroutes in het algemeen en bij de bouw van een fietstunnel ter hoogte van de Edegemsestraat in het bijzonder ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik ben eigenlijk niet bevoegd om te antwoorden op deze vraag, vermits de fundamentele vraagstelling betrekking heeft op ruimtelijke ordening.

Bij de beoordeling van een vergunningsaanvraag gaan de diensten van Arohm na of de vergunningsaanvraag verenigbaar is met de bestemmingsvoorschriften en met de goede plaatselijke ordening. Het decreet ruimtelijke ordening stelt echter dat de ruimtelijke structuurplannen op de diverse niveaus geen beoordelingsgrond kunnen vormen voor het verlenen of weigeren van vergunningen. Een vergunning wordt dus al dan niet verleend in functie van de bestemmingsvoorschriften, en niet in functie van een algemeen beleidsplan. Wel is het zo dat de bestemmingsvoorschriften een concrete vertaling op het terrein zijn van de meer algemene beleidsplannen. De opmaak van bestemmingsvoorschriften moet dan ook worden aangestuurd vanuit beleidsplannen zoals gemeentelijke structuurplannen, mobiliteitsplannen en dergelijke meer.

Een fietsroutenetwerk vergt een beleidsplan. De uittekening ervan is immers een middel om de behoeftes aan bepaalde utilitaire fietsrelaties te kennen en een zekere prioriteit te geven aan bepaalde fietsroutes als insteek voor de gemeentelijke, provinciale en gewestelijke investeringsprogramma's. Een fietsroutenetwerk vormt daarom op zich geen juridische basis om een vergunning te verlenen of te weigeren. Maar nogmaals, ik ben hiervoor niet bevoegd. U dient deze vraag eigenlijk te stellen aan de minister van Ruimtelijke Ordening.

Tot slot zijn de wegen die u opsomt gemeentewegen. De subsidiemodules bij het mobiliteitsconvenant zijn bedoeld voor de subsidiëring van een fietsinfrastructuur ter hoogte van gewestwegen. Ik heb dit al dikwijls gezegd. Het is dus de gemeente die een keuze moet maken voor de aanleg van een fietspad ten oosten of ten westen van de spoorlijn en hiervoor de kosten moet dragen. Het Vlaams Gewest kan dan ook niet tegemoetkomen in de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van de Edegemsestraat.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

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

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.43 uur.*