C151 – OPE16

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

Zitting 2003-2004

9 maart 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, de toekomst van het Schipdonkkanaal en de overstromingsproblematiek rond Gent
Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de keuze van een energieleverancier voor en door de Vlaamse overheid

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het bevorderen van verplaatsingen per fiets en het verhogen van de veiligheid voor fietsers tijdens en na de werken aan de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afbakening van potentiële overstromingsgebieden in het Scheldebekken

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van een fly-over over de E313 en het Albertkanaal ter hoogte van Geel-Punt

C151 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beleidsplan voor recreatie op en langs de Vlaamse waterwegen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie van De Lijn

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 9 maart 2004

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Ludwig Caluwé

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.10 uur.*

Interpellatie van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, de toekomst van het Schipdonkkanaal en de overstromingsproblematiek rond Gent

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Matthijs tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, de toekomst van het Schipdonkkanaal en de overstromingsproblematiek rond Gent.

Minister Bossuyt antwoordt tevens in naam van minister Van Mechelen.

De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn interpellatie gaat over de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, de overstromingsproblematiek rond Gent en de toekomst van het Schipdonkkanaal. De discussie over de noodzaak van de verbreding van het Schipdonkkanaal en over de reservatiezone duurt nu al 30 jaar. De mensen zouden graag duidelijkheid krijgen hierover.

Ik heb over dit dossier al verschillende schriftelijke vragen gesteld. Op 21 november 2002 stelde ik een vraag aan minister Stevaert over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Op 5 mei 2003 stelde ik een vraag over de verbreding van het Schipdonkkanaal aan minister Van Mechelen en op 4 juli stelde ik u een vraag over de studies in verband met de ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

Het betreft hier een ingewikkelde kwestie waarbij heel wat studiewerk komt kijken. In hun antwoorden op mijn vragen hebben de verschillende ministers dan ook verwezen naar lopende studies. De belangrijkste studie is die in verband met het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge. Die studie zou klaar zijn tegen het begin van 2004.

Dit strategisch plan werd bij het begin van deze legislatuur aangekondigd. Het plan zou een visie geven op korte, middellange en lange termijn. Die visies zouden respectievelijk betrekking hebben op het eerste, het tweede en het derde decennium van deze eeuw.

Het ontwerp van streefbeeld werd op 5 september 2002 goedgekeurd door de stuurgroep die de studie over het strategisch plan uitvoert. In maart 2003 werden de eindrapporten over de natuur, de ontsluiting en de economische positionering afgewerkt.

In mijn interpellatieverzoek staat dat de werkgroepen daarna nog nauwelijks samenkwamen. Dat is echter niet helemaal juist. Ondertussen heeft studiebureau WES zijn website immers aangepast. Het adres van die website is www.wes.be. De laatste vergadering van de plangroep was dus niet op 5 december 2002, maar op 29 januari 2004. De werkgroep economische positionering, ruimtecapaciteit en ontsluiting vergaderde voor de laatste keer op 6 februari 2003. De werkgroep natuurlijke structuur, ecologische infrastructuur, milieu en veiligheid en baggerproblematiek vergaderde de laatste keer op 4 februari 2003. De werkgroep leefbaarheid, toerisme en landschap/beeldkwaliteit vergaderde de laatste keer op 20 februari 2003. De laatste verga-

Matthijs

dering van de maatschappelijke klankbordgroep was niet op 8 oktober 2002 of op 17 november 2003, maar op 1 maart 2004. In mijn interpellatieverzoek staat dat de laatste drie vergaderingen van de stuurgroep respectievelijk plaatsvonden op 5 september 2002, op 26 september 2003 en op 8 oktober 2003. De stuurgroep vergaderde echter nog eens op 19 december 2003.

De volgende plangroepvergadering zal plaatsvinden op 30 april 2004. Op 19 mei 2004 is er een nieuwe stuurgroepvergadering gepland. In de maand juni zal er nog een informatieforum plaatsvinden voor alle betrokkenen en voor de bewoners.

Mijnheer de minister, in juli 2003 dacht u dat het strategisch plan klaar zou zijn tegen het begin van 2004, maar ik stel vast dat er opnieuw sprake is van vertraging. Wanneer zal dat plan nu eindelijk klaar zijn, zodat de nodige beleidsconclusies kunnen worden getrokken en de nodige besluiten kunnen worden genomen ? Het nut op korte termijn van het strategisch plan is voorbijgestreefd door de lange duur van de studie daarover.

Het probleem in verband met de ontwikkeling van de haven is dat de omringende gebieden natuurgebieden of habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn. In 2000 werd reeds aangekondigd dat de achterhaven kon worden vrijgegeven indien er compensaties zouden worden voorzien voor het natuurgebied van 282 hectare. Op 31 augustus 2000 verscheen deze beslissing in het Belgisch Staatsblad. Daarin staat dat het compensatiegebied werd afgebakend op het grondgebied van De Haan, Jabbeke en Oudenburg, en dat het gebied aan het poldercomplex zou worden toegevoegd.

Het is mogelijk dat ik een en ander verkeerd interpreteer, maar ik denk dat die beslissing nooit werd uitgevoerd. Op 7 februari 2004 werd opnieuw gezegd dat de achterhaven zou vrijkomen voor havenontwikkeling, maar dit keer zonder concreet compensatievoorstel, wat de belofte minder geloofwaardig maakt.

Het is hoogst eigenaardig dat een beslissing van de Vlaamse regering die in 2000 in het Belgisch Staatsblad verscheen, 4 jaar later opnieuw moet worden bevestigd. Ook daardoor loopt de ontwikkeling van de haven vertraging op.

Mijnheer de minister, uw kabinet bevestigt dat de voorhaven de grootste economische troef is van de haven. In uw persbericht van 12 februari 2004 staat : ‘Uit onderzoek in het kader van het strategisch planningsproces voor de haven van Zeebrugge blijkt dat de voorhaven de grootste troef is van de haven. De verdere uitbouw van de voorhaven voor transport-economische doeleinden is echter onmogelijk zonder garanties voor de vogels en hun leefgebieden. Het staat echter vast dat wetenschappelijke studies, de voorziene procedures en de verplichte openbare onderzoeken tijd zullen vergen vooraleer er duidelijke besluiten kunnen worden genomen.’

Het enige wat u hier tegenover plaatst, is de beslissing dat het Sterneneiland omwille van de grote natuurwaarde zal worden uitgebreid met 2 hectare. Ik denk echter dat dat geen evenwichtige ruil is in de context van de habitat- en de vogelrichtlijn. De ontwikkeling van de voorhaven is dus ook nog niet voor morgen.

Op welke manier en op welke termijn de haven van Zeebrugge zich verder kan ontwikkelen volgens de economische noodzaak, is een open vraag. Eens te meer zien we dat het aanduiden van habitat- en vogelrichtlijngebieden, wat soms trouwens ondoordacht gebeurt, ernstige schade toebrengt aan of zorgt voor vertraging van de economische ontwikkeling. Bovendien is de ruilprocedure zeer omslachtig.

Wat eigenaardig is, is dat noch voor de ontwikkeling van de achterhaven, noch voor de uitbreiding van het Sterneneiland het planningsproces en de resultaten van de strategische studie worden afgewacht om een beslissing te nemen, terwijl dat wel gebeurt in verband met de verbreding van het Schipdonkkanaal. Vanuit de haven van Zeebrugge kwam er volgens mij tot nu toe nog geen signaal dat ze de verbreding van het Schipdonkkanaal zou vragen. Ik verwijs in dit verband naar de maatschappelijke impactstudie. Behalve de ontwikkeling van de voor- en de achterhaven, vraagt ze ook de aanpassing van het kanaal Oostende-Brugge-Gent en een onderzoek naar de mogelijkheden en de toekomstperspectieven van estuaire vaart. Vermits de haven van Zeebrugge de verbreding niet nodig vindt, moet er volgens mij niet langer worden gewacht op een beslissing daarover.

Een andere reden die men inroept om het Schipdonkkanaal eventueel te verbreden, zijn de overstromingen in het Gentse, die zich de voorbije jaren een viertal keren hebben voorgedaan.

Ik heb deze problematiek reeds meermaals aangekaart en oplossingen gesuggereerd. Ik heb gevraagd wat er nu gaat gebeuren met dat Schip-

Matthijs

donkkanaal en welke plannen er zijn voor die reservatiezone. Ik heb ook gevraagd om baggerwerken en baggerspeciestorten. Uw administratie heeft me gezegd dat er ondertussen werd gebaggerd in de Ringvaart. Ten tijde van het decreet integraal waterbeleid waren er ook tussenkomsten met als doel het aanpakken van deze problematiek. Verder was er de vraag naar betere internationale afspraken met Frankrijk en Nederland maar ook met Wallonië. Er zijn reeds afspraken met Frankrijk. Zo herinner ik me dat minister Dua destijds een akkoord heeft getekend in Gent. Als het er echter op aankomt snelle beslissingen te nemen, volstaat ook dit akkoord niet.

Dan wil ik het hebben over het beperken van de wateroverlast in de omgeving van Gent. Er bestaan hierover natuurlijk diverse meningen, maar volgens sommigen is een uitwateringsinstallatie in Terneuzen een goede oplossing. Volgens de gegevens waarover ik beschik, zou zo'n installatie 25 miljoen euro kosten. Dit werd door de minister van Openbare Werken beaamd in de commissie van 27 februari 2003. Volgens minister Stevaert was de programmering van deze constructie haalbaar tegen 2008. Hiervoor moeten echter de nodige politieke contacten worden gelegd met de Nederlandse overheid, zodat dit voorstel in ambtelijke werkgroepen kan worden uitgewerkt. Ten slotte moet er een overeenkomst worden gesloten over de financiering van die uitwateringsinstallatie in Terneuzen. De kostprijs daarvan is volgens mij zeker haalbaar, zeker als men die vergelijkt met de prijs voor het verbreden van het Schipdonkkanaal, die op 500 miljoen euro of 20 miljard frank wordt geraamd. Dat is een reusachtige investering waarvan het economisch rendement twijfelachtig is.

Mijnheer de minister, naar mijn mening moeten er dringend gesprekken worden gevoerd met de Nederlandse autoriteiten over zo'n uitwateringsinstallatie in Terneuzen. Misschien zijn deze gesprekken reeds gestart maar ik heb er alleszins geen weet van.

De mensen die wonen en werken in de reservatiezone van het Schipdonkkanaal, wachten al dertig jaar. Hun gronden of huizen zijn onverkoopbaar. Al die jaren hebben ze hun woningen niet of bijna niet kunnen verbouwen of moderniseren. Bij een onteigening betaalt de overheid de meerkost van de gedane werken namelijk niet. Deze situatie ontlokte bij een inwoner de volgende reactie : 'Wij zijn zwaarder gestraft dan criminelen. Wie krijgt er nog een straf van meer dan 30 jaar ?' De inwoners vragen dringend duidelijkheid want ze leven reeds 30 jaar in onzekerheid. Ik hoef u niet te vertellen dat dit een pijnlijke situatie is. Ook de aangrenzende gemeenten willen duidelijkheid en vragen om de schrapping van de reservatiezone door middel van een GRUP, zoals dat gebeurde bij het duwvaartkanaal in Oelegem. Na 30 jaar wachten moet aan de bewoners van de reservatiestrook een perspectief worden geboden.

Dan wil ik het specifiek hebben over de gemeente in de streek tussen Gent en Eeklo die het meest is getroffen, namelijk Zomergem. Zomergem heeft in de gemeenteraad op 30 juni 2003 als advies voor de herziening van het ruimtelijk structuurplan het volgende gesteld. Ik lees eerst de considerans bij het besluit van de gemeenteraad voor : 'Overwegende dat in het RSV wel nog steeds is opgenomen dat het Schipdonkkanaal een hoofdwaterweg is zoals het kanaal Gent-Terneuzen of het Albertkanaal, terwijl de redenen om het Schipdonkkanaal aan te passen, zoals ontsluiting Zeebrugge, achterhaald zijn, maar zolang dit gecatalogeerd is, de gemeente Zomergem en de aangelanden in de rechtsonzekerheid leven.'

Daarom heeft de gemeenteraad – ik dacht zelfs unaniem – beslist om de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gunstig te adviseren. De gemeenteraad maakte wel de volgende opmerking : 'Het Schipdonkkanaal is gecatalogeerd als hoofdwaterweg. Er wordt benadrukt dat de visie van de gemeente hieromtrent is opgenomen in haar GRS, met name wordt door de gemeente Zomergem aangedrongen op het schrappen van het reservatie- en erfdienstbaarheidgebied. Een verbreding van het Schipdonkkanaal betekent een belangrijke inbreuk op het huidige ruimtelijk functioneren van de gemeente. Het verbrede Schipdonkkanaal zal immers een belangrijk barrière-effect teweegbrengen, en dit niet enkel op landschappelijk en ecologisch vlak, maar ook vanuit verkeerskundig en sociaal oogpunt.' De vraag om het reservatiegebied op te heffen wordt dus gesteund door de aangrenzende gemeenten.

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

De regering staat nu voor een keuze : ofwel de huizen onteigenen ofwel het reservatiegebied opheffen of op zijn minst bouwen en verbouwen toelaten volgens dezelfde voorwaarden als de oorspronkelijke bestemming. Bij een eventuele latere onteigening moeten de huizen naar hun reële waarde worden geschat.

Matthijs

Mijnheer de minister, wat is de visie van de Vlaamse regering op de ontsluiting van Zeebrugge ? Hoe zult u de verdere ontwikkeling ondersteunen ? Het is evident dat de resultaten van de studie worden afgewacht, maar werden er al opties genomen ?

Blijft de regering erbij te wachten op de resultaten van de diverse lopende studies vooraleer een beslissing te nemen over de afschaffing van de reserveringsstrook ? Wanneer zal het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge af zijn ? Wanneer zullen andere studies met een invloed op de toekomst van het Schipdonkkanaal worden afgerond ?

Overweegt de minister om een GRUP te laten opmaken om de reservatiezone te schrappen ?

Wat is de multidisciplinaire stand van zaken in de problematiek van de wateroverlast in het Gentse ? Zijn er al onderhandelingen begonnen over een uitwateringsconstructie in Terneuzen ?

Indien een beslissing wordt uitgesteld tot het resultaat van de studies bekend is, kunnen de bewoners dan dezelfde rechten krijgen als bewoners van een zonevreemde woning, en dus de noodzakelijke verbouwingen aan hun woningen laten verrichten ?

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mevrouw de voorzitter, ik ben blij met de interpellatie van de heer Matthijs en met de aandacht voor dit probleem. Ik heb op 18 juni 2002, namelijk reeds dezelfde problematiek aangekaart in deze commissie.

Ik denk dat het inderdaad belangrijk is om een aantal dingen op een rijtje te zetten. Ten eerste is er de MaIS, de Maatschappelijke Impactstudie. Bij het begin van de legislatuur zei uw voorganger nog het volgende : 'We zullen deze studie nog gebruiken om een aantal oude verhalen, die steeds opnieuw worden opgerakeld, definitief af te sluiten.' Ik stel vast dat dit tot nog toe niet is gebeurd. Ik denk dus dat er toch nog een aantal conclusies moeten worden getrokken uit die MaIS, want wie die studie heeft gelezen, weet dat de opties voor grote nieuwe kanalen grote maatschappelijke en ecologische gevolgen met zich mee zullen brengen. Zo worden onder meer belangrijke drinkwaterwinningsgebieden doorsneden en is er het reële probleem van de verzilting van het oppervlaktewater en van natuurgebieden.

Er blijkt nog een ander manifest probleem uit de studie. Als we het debiet van het Schipdonkkanaal verhogen door verdieping of verbreding, krijgen we een versnelde aanvoer van vervuild water uit Frankrijk met een versnelde slibafzetting. Deze optie zou dus zichzelf tenietdoen. Ik wil daarbij opmerken dat de bodem van het afleidingskanaal van de Leie een van de meest vervuilde van Vlaanderen is.

Een probleem dat te weinig aan bod kwam in de studie, is niet dat van de overstromingen in de winter, maar van een potentieel watertekort voor de scheepvaart in de zomer. Elke verbreding van een kanaal geeft een grotere uitstroming in de zomer.

Na de MaIS kwam de strategische studie van de haven van Zeebrugge. Die komt tot de conclusie dat er in de eerste 30 jaar geen kanaal nodig is. De studie pleit voor short sea shipping. De twee belangrijkste, dure studies geven allebei aan dat er geen nood is aan een nieuw kanaal. De verbreding van het Schipdonkkanaal zie ik ook als een nieuw kanaal. We kunnen ons dus afvragen of er nog wel een maatschappelijk draagvlak bestaat voor een dergelijk groot project.

In die zin komt de interpellatie van de heer Matthijs op het juiste moment. De regering moet nu grondig haar huiswerk maken en de mensen rechtszekerheid geven. Wat mij betreft, kunnen we de reserveringsstroken schrappen. Noch voor de toegankelijkheid van de haven, noch voor de afwatering in de winter, zou dat een goede oplossing zijn. Er zijn alternatieven. De mensen hebben na 30 jaar recht op rechtszekerheid. Als ze ooit onteigend worden, hebben ze recht op een billijke vergoeding van hun investeringen.

Deze vragen kwamen al aan de orde bij mijn interpellatie in juni 2002. Bijna 2 jaar later is het de hoogste tijd om de mensen een antwoord te geven.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Dames en heren, ik zal een antwoord geven voor zover mogelijk in de huidige fase. Ik kan niet in het ene geval pleiten voor – eventueel bijkomende – studies en in het andere geval dat het te lang duurt, naargelang het mij goed uitkomt. U interpelleert om bijkomende onderzoeken te vragen naar aanleiding van deze infrastructuurwerken. In het andere geval beweren sommigen dat het te lang duurt.

Ik hoop dat de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen mij nog een definitief eindrapport van

Bossuyt

het strategisch planproces zal kunnen aanbieden. Het moet alle elementen bevatten die noodzakelijk zijn voor de onderbouwing van de definitieve afbakening van het zeehavengebied Brugge-Zeebrugge. Mijnheer Matthijs, ik wil u erop wijzen dat hierbij alle noodzakelijke overwegingen en onderliggende objectiverende studies gemaakt moeten worden om alle beslissingen die de Vlaamse regering hiervoor neemt, te legitimeren ten overstaan van Europa en ten overstaan van alle hoven en rechtbanken. Dit verzuimen dreigt in de toekomst in deze kusthaven incidenten te veroorzaken in de uitvoeringsfase van infrastructuurprojecten, zoals we bij de bouw van Deurganckdok en in Vlissingen gekend hebben.

De ervaring leert dat dit ondoelmatig en tijdrovend is – ik ben het daar volledig mee eens –, dat daardoor zeer grote meerkosten ontstaan en dat het uitzonderlijke initiatieven van het parlement vergt die het best uitzonderlijk blijven. De gouverneur en alle betrokkenen beseffen dit en beschouwen dit als een dwingende kritische randvoorwaarde voor het strategisch planningsproces.

Ik zie erop toe dat dit dwingende aspect niet wordt verwaarloosd omwille van de belangen en de tijdsdruk die sommigen behartigen voor één deelfacet. Het lijkt me dan ook niet te verantwoorden om hier en nu een definitieve uitspraak te doen over uw vraag over één deelaspect. Daarmee zou ik vooruitlopen op het eindrapport en zelf verzaken aan de noodzakelijke onderbouwingen en overwegingen.

Ik kan u wel meedelen dat uit de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken in het kader van het strategisch planproces voor het havengebied Brugge-Zeebrugge en de eerder uitgevoerde MaIS betreffende de ontsluiting blijkt dat binnen de planperiode 2004-2020 met doorkijk tot 2030, de door de haven potentieel gegenereerde trafieken in functie van de binnenscheepvaart de bouw van een nieuw grootschalig kanaal in het noorden van de provincies Oost- en West-Vlaanderen niet geheel verantwoorden. Daarom spitsen de meest actuele onderzoeken inzake de binnenvaartbehoeften van de havens van Zeebrugge en Oostende zich meer toe op de opwaardering van de vaart over het kanaal Gent-Brugge-Oostende en op de estuaire vaart of de zogenaamde short sea shipping.

Momenteel kan niet worden uitgesloten dat uit het eindrapport van het strategisch plan zou blijken dat een toekomstige groei van de binnenvaart niet enkel te verwerken zal zijn via het bestaande kanaal Gent-Aalter-Brugge. De reservering waarnaar u verwijst, vandaag opheffen lijkt mij bijgevolg te voortvarend omdat het toekomstige keuzes van groot maatschappelijk belang geheel hypothekeert. Zo wordt vermeden dat door bijkomende bebouwing in het reserveringstracé, beslag wordt gelegd op een uniek bruikbaar en geschikt tracé voor de binnenvaart van en naar de kusthavens.

Voor wat de waterbeheersing in het Gentse betreft, zullen vanaf april 2004 de opgestelde mathematische modellen van het Leie- en Scheldebekken worden gekoppeld. Zodoende zullen we kunnen nagaan of een uitwateringsconstructie te Terneuzen een alternatief kan vormen voor de verbreding van het afleidingskanaal van de Leie. Na het doornemen van een aantal scenario's moet het zodoende mogelijk zijn om in het najaar 2004 gefundeerde voorstellen te formuleren wat de opties voor de toekomst betreft.

Ondertussen is op het ambtelijke overleg Nederland-Vlaanderen reeds van gedachten gewisseld over de eventuele bouw van een uitwateringsconstructie in Terneuzen. De ruimte is in ieder geval aanwezig om een dergelijke constructie te bouwen. Indien grensoverschrijdend een gezamenlijke principiële beslissing in die richting zou worden genomen, kunnen formele onderhandelingen worden opgestart.

Ik heb overleg gepleegd met het kabinet van minister Van Mechelen om al uw vragen te kunnen beantwoorden. Ik lees zijn antwoorden voor.

Teneinde betreffende deelvraag 4 accuraat te kunnen beantwoorden moet in eerste instantie duidelijkheid worden gecreëerd omtrent het Schipdonkkanaal als waterweg en als afwateringsgebied voor het Leiebekken. Daarna pas kunnen we tot concrete actie overgaan. Dit is het al dan niet opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan ter schrapping van de reservatiestrook. Beide materies worden momenteel op initiatief van de minister van Openbare Werken onderzocht en overlegd. In het kader van de overstromingsproblematiek wordt bovendien de rol van het Schipdonkkanaal als afwateringsgebied voor het Leiebekken door Aminal, afdeling Water, onderzocht. De resultaten van laatstgenoemde studie worden naar verluidt verwacht eind 2004. Kortom, betreffend onderzoek werd nog niet afgerond. Zodoende dient de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan ter schrapping van de reservatiestrook zich nu niet aan.

Bossuyt

Indien beslist wordt om niet tot schrapping over te gaan, moet in elk geval de mogelijkheid worden onderzocht om meer woonzekerheid te geven aan de huidige bewoners. Dat impliceert mijns inziens flankerende maatregelen. Ik ben graag bereid in dat geval in samenspraak met onder meer minister Bossuyt de modaliteiten daartoe te onderzoeken.

Mijnheer Matthijs, ik hoop dat u apprecieert dat ik minister Van Mechelen heb geraadpleegd. Ik begrijp dat de betrokkenen snel een oplossing willen. In het geheel van de plannen en werken en studies stel ik vast dat we onze wetgeving enigszins zullen moeten aanpassen. We kunnen onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn, maar dat neemt tijd in beslag. De bestaande wetten en reglementen verzwaren de procedures. In afwachting van het legistieke werk zoeken we hier naar een concrete oplossing.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U hebt een helder overzicht gegeven van de stand van zaken. Ik begrijp best dat de studies eerst afgerond moeten worden. Ik begrijp dat dit een complexe zaak is die diverse beleidsdomeinen bestrijkt. Economie, Milieu en Openbare Werken zijn erbij betrokken. Zelfs Ruimtelijke Ordening komt erbij te pas want dorpskernen worden dwars doorsneden. U zult u samen met minister Van Mechelen inzetten om de problemen van de bewoners van de reservatiestroken aan te pakken. Dat waardeer ik.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Matthijs, dit is niet het eerste geval, vandaar de moeilijkheid om alles accuraat te omschrijven. U mag dat niet onderschatten. Wij zijn echter ten volle bereid om een oplossing te zoeken. We moeten dat onder goede voorwaarden kunnen doen.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Uw antwoord was zeer overzichtelijk, mijnheer de minister. U hebt ironiserend verwezen naar de visie op studies van sommige mensen. U moet dat niet aan het parlement verwijten. De regering is in hetzelfde bedje ziek. De Liefkenshoekspoortunnel is zonder al te veel studies relatief snel tot stand gekomen. We zijn soms inderdaad te veel met studies in de weer.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijn ironie was niet tegen deze commissie gericht, mijnheer Holemans. De afgelopen 5, 6 jaar werden de procedures bij infrastructuurwerken sterk verzwaard.

Er bestaan veel te veel onduidelijkheden over de visie van Europa. Dat is niet onze schuld. We moeten verder werken aan de verfijning. Soms is de verwarring groot. We moeten leren de procedureregels zoals het MER en dergelijke erbij te nemen. Dat is niet negatief bedoeld. Ze zijn soms noodzakelijk. Ze mogen niet dienen als een paraplu voor de administratie of voor Europa. We moeten daar rekening mee durven houden, zoals bijvoorbeeld bij de herstelwerken aan de Antwerpse ring. Ik krijg soms de indruk dat iedereen zijn paraplu opsteekt. Niemand neemt nog echt stelling in. Dat zou de overheid kunnen verlammen.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de minister, ik denk dat die flankerende maatregelen wat hoop kunnen geven. U zei ook dat u zou praten met minister Van Mechelen. Betekent dat dat er tijdens deze legislatuur nog iets zal gebeuren ?

Minister Gilbert Bossuyt : Sommige kwesties liggen politiek zeer moeilijk. De realiteit gebiedt ons om een en ander te bekijken. Dat is het gevolg van de zware procedures die in de praktijk voor situaties zorgen waarop we geen antwoord kunnen bieden. Soms is de toestand echt schrijnend en kunnen bepaalde onnozele maar levensnoodzakelijke aanpassingen niet gebeuren omwille van administratieve kwesties. We moeten dus zoeken naar oplossingen, en juridisch onderbouwde voorstellen formuleren.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Matthijs en door de heer Holemans werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de keuze van een energieleverancier voor en door de Vlaamse overheid

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de keuze van een energieleverancier voor en door de Vlaamse overheid.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, Vlaanderen maakte de keuze om vanaf 1 juni 2003 de energiemarkt vrij te maken voor alle afnemers. Daarnaast heeft de heeft de Vlaamse overheid ook groenestroomdoelstellingen vooropgesteld, en tracht ze de inplanting van parken voor het opwekken van hernieuwbare energie in Vlaanderen te bevorderen.

Zelf heeft de Vlaamse overheid een aanzienlijk aantal gebouwen en diensten die vanzelfsprekend ook energie verbruiken. Ik denk bijvoorbeeld aan de gebouwen van de administratie en aan alle instellingen van de Vlaamse overheid.

Ik heb u hierover in het verleden reeds vragen gesteld. Toen antwoordde u dat het criterium 'groene stroom' niet echt als criterium zou worden weerhouden bij de keuze van de stroomleverancier voor de Vlaamse overheid. Er zouden dan immers te veel leveranciers worden uitgesloten. Uiteindelijk hebt u in uw wijsheid beslist om het criterium 'groene stroom' toch te weerhouden, maar dan slechts voor een marginaal deel van de punten, namelijk 40 op 1000.

Heeft de Vlaamse overheid ondertussen een stroom- en gasleverancier aangeduid ? Indien het antwoord op deze vraag bevestigend is, kunt u dan zeggen om welke leverancier het gaat ? Indien er nog geen leverancier werd aangeduid, kunt u dan zeggen waarom dat nog niet is gebeurd, en wanneer er een zal worden aangeduid ?

De Vlaamse overheid heeft doelstellingen voor groene stroom opgelegd en promoot hernieuwbare energie. Ik sta daar uiteraard helemaal achter. Waarom hecht de Vlaamse overheid dan zelf niet meer belang aan het criterium 'groene stroom' bij de keuze van haar stroomleverancier ? Hoe valt dat te rijmen met de voorbeeldfunctie van de Vlaamse overheid ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de meer dan 500 gebouwen, de openbare verlichting, de sluizen, de bruggen en de tunnels van de Vlaamse overheid verbruiken samen jaarlijks 200 gigawattuur. Dat is evenveel als 50.000 gezinnen. De totale energiefactuur bedraagt ongeveer 20 miljoen euro per jaar. Om te kunnen profiteren van de voordelen van de vrijgemaakte energiemarkt, heeft de Vlaamse regering een offerte uitgeschreven voor de levering van elektriciteit aan al haar gebouwen en installaties.

De offerteaanvraag voor de levering van elektriciteit aan de Vlaamse Gemeenschap vond plaats op 9 februari 2004. De gunstigste offerte, rekening houdend met de gunningscriteria, werd ingediend door Electrabel Customer Solutions. Ik heb de inschrijving op 5 maart 2004 goedgekeurd. Het betreft een leveringscontract voor 1 jaar, dat kan worden verlengd tot maximum 3 jaar tegen dezelfde voorwaarden, indien het niet wordt opgezegd door een van beide partijen.

De energieprijzen in het nieuwe contract liggen 6 percent lager dan de prijzen op de niet-geliberaliseerde markt. Dat zal voor de Vlaamse overheid een jaarlijkse besparing betekenen van meer dan 1 miljoen euro. De mensen die dachten dat de energieprijzen niet zouden dalen, hebben dus ongelijk gekregen.

In de offerteaanvraag waren drie criteria opgenomen. Twee daarvan werden opgenomen met de bedoeling milieuvriendelijke energieleveringen te bevorderen.

Het criterium 'kostprijs' houdt in dat de kostprijs van de certificatenverplichting met betrekking tot de bevordering van milieuvriendelijke elektriciteitsopwekking en warmtekrachtkoppeling in het inschrijvingsbedrag inbegrepen moet zijn. Dit criterium heeft een gewicht van 81 percent bij de beoordeling van de offertes.

Het criterium 'milieuvriendelijke energieopwekking' houdt in dat de inschrijvers het percentage van de geleverde elektrische stroom opgewekt uit hernieuwbare energiebronnen moeten opgeven dat effectief wordt geleverd aan de diverse leveringspunten. De hernieuwbare energiebronnen die in aanmerking komen, worden omschreven in artikel 2, paragraaf 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 september 2001 inzake de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare ener-

Bossuyt

giebronnen. Dit criterium heeft een gewicht van 4 percent bij de beoordeling van de offertes.

De aanbesteding voor de levering van aardgas aan de Vlaamse Gemeenschap wordt behandeld door minister Van Grembergen.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het bevorderen van verplaatsingen per fiets en het verhogen van de veiligheid voor fietsers tijdens en na de werken aan de Antwerpse Ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het bevorderen van verplaatsingen per fiets en het verhogen van de veiligheid voor fietsers tijdens en na de werken aan de Antwerpse Ring.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op vrijdag 20 februari vond er een dodenwake plaats op het kruispunt van de Noordersingel en de Buurtspoorweglei, waar een week eerder een 50-jarige fietser werd doodgereden. De Fietsersbond en het buurtcomité Hof Ter Lo vragen dringend om een aanpassing van dit kruispunt. Die aanpassing zou nog moeten gebeuren voor de werken aan de ring beginnen en de Singel tijdelijk tot een nieuwe ringweg en stadsautostrade zal worden omgevormd, want dan zal er nog veel meer verkeer zijn en zullen er nog meer vrachtwagens worden aangetrokken, waardoor de onveiligheid op dit kruispunt nog zal toenemen.

Uit de toelichting over het Minder-Hinderplan, die in deze commissie werd gegeven, blijkt overigens dat er bij de maatregelen die voor minder hinder moeten zorgen, nauwelijks wordt uitgegaan van het potentieel van mensen die overstappen op de fiets. Bovendien wordt er te weinig rekening gehouden met problemen van onveiligheid die kunnen ontstaan door maatregelen die voor minder hinder moeten zorgen voor de huidige en eventuele nieuwe fietsers. Er werd aangekondigd dat er zal worden geïnvesteerd in het beter onderhouden van bestaande fietspaden, en dat enkele missing links in het fietsnetwerk van de stad zullen worden aangelegd.

In verband met de problemen op de Singel en meer bepaald op de Noordersingel, hebben we vernomen dat er ondanks de verwachte bijkomende stroom van verkeer inderdaad weinig veiligheidsmaatregelen waren gepland, en dat het nu te laat was. Uiteindelijk bleek er dan toch ruimte te zijn voor nieuwe voorstellen.

Mijnheer de minister, wordt er gerekend op een percentage weggebruikers dat tijdens de werken aan de ring voor de fiets zal kiezen als alternatief ? Wordt dit percentage als verwaarloosbaar beschouwd ? Zijn de huidige maatregelen voldoende om een minimale modal shift in de richting van de fiets te realiseren ? Welke concrete maatregelen zullen er worden genomen om de veiligheid van de huidige fietsers te verzekeren, en om een nieuw potentieel van fietsgebruikers aan te spreken ?

Komen er nieuwe fietspaden ? Krijgen de grote invalswegen een veilige fietsinfrastructuur ? Hoe worden de kruispunten aan de Singel – een te verwachten snelweg in de stad – beveiligd voor overstekend fietsverkeer ? Wordt ervoor gezorgd dat de fietspaden langs de Noordersingel voldoende afgeschermd zijn van het toegenomen autoverkeer, en dat ze voldoen aan de criteria van het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen ?

De bewoners vragen al maanden om het pikzwarte kruispunt van de Noordersingel met de Buurtspoorweglei te Borgerhout aan te pakken. Wat is de stand van zaken in dat verband ?

Zullen er extra fietsstallingen komen aan het station Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem ? Zullen er fietsstallingen verdwijnen om de extra brug over de Singel ter hoogte van de Posthoflei aan te leggen ? Hoeveel stallingen komen er aan de kant van het Burgemeester E. Ryckaertsplein ? Wat is de stand van zaken in verband met de fietsstallingen in de ondergrondse parking van Berchem ?

In welke mate tracht de Vlaamse overheid de gewijzigde modal split na de werken te behouden ? Dreigt iedereen na de werken opnieuw te herval-

Malcorps

len in zijn oude gewoonten ? Welke mate van continuïteit hebben de voorgestelde maatregelen ? Dit is een algemenere vraag, maar ik denk dat we dezelfde bezorgdheid delen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal een heel duidelijk antwoord proberen te geven. Het is niet zo dat het percentage weggebruikers dat de fiets zou kunnen gebruiken tijdens de werken, als verwaarloosbaar wordt beschouwd, integendeel zelfs. Tijdens vergelijkbare werken in Rotterdam werden er immers 18.000 bijkomende fietsers geteld. Juist zoals de overstap naar het openbaar vervoer, is ook het aantal bijkomende fietsgebruikers zeer moeilijk in te schatten. Het is wellicht erg afhankelijk van bijvoorbeeld de weersomstandigheden.

Er werden geen percentages vooropgesteld voor het bijkomend fietsgebruik en het bijkomend gebruik van het openbaar vervoer. Het is immers zeer moeilijk om gedetailleerd en exact te voorspellen wie het openbaar vervoer zal gebruiken, wie zal fietsen en wie Antwerpen gewoon zal vermijden. Ik zal me daarom niet vastpinnen door percentages te voorspellen. Toch zal het voor iedereen duidelijk zijn dat de overstap naar het openbaar vervoer en de fiets een belangrijke factor zal zijn in het beperken van de verkeershinder. De buitenlandse voorbeelden tonen aan dat de overstap naar het openbaar vervoer en de fiets wel degelijk plaatsvindt.

Er zijn voorafgaand aan en parallel met de voorbereidingen van de werken aan de ring heel wat maatregelen doorgevoerd om het fietsen op de Antwerpse gewestwegen veiliger en comfortabeler te maken. Dat gebeurt onder andere in de context van het project in verband met de kleine ingrepen ten voordele van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker, een deelproject van het Masterplan Antwerpen.

Heel wat fietspaden werden heraangelegd en in goede staat van berijdbaarheid gebracht. Ik heb enkele maanden geleden in het Vlaams Parlement nog een overzicht gegeven van de gewestwegen die werden aangepast in de context van dit specifieke deelproject van het Masterplan Antwerpen. Dit programma werd trouwens uitgewerkt in samenwerking met de Fietsersbond. Bovendien is er in het Minder-Hinderprogramma getracht om juist die maatregelen te nemen en uit te voeren die nog haalbaar waren in de korte tijdspanne die de projectleiding had om de R1-werken voor te bereiden. Die maatregelen concentreren zich vooral rond de Singel.

Ik ben ervan overtuigd dat de maatregelen van het Masterplan en in het Minder-Hinderprogramma samen voldoende zijn om een groot aantal mensen op de fiets te krijgen, zeker nu er ook in de maand juni een communicatiecampagne volgt die speciaal is gericht op fietsen. De campagnes moeten natuurlijk aansluiten bij de realiteit. Het beste is dat een informatiecampagne in verband met fietsen wordt gelanceerd op het ogenblik dat het weer beter wordt. Te vroeg informeren kan verspilling van geld betekenen.

Om een overzicht te krijgen van alle maatregelen ten gunste van de fietser, moet er worden gekeken naar de projecten die zijn opgenomen in een van de volgende lopende programma's. Het eerste is de heraanleg van de doortochten. Dat is module 3 van het mobiliteitsconvenant. Het volgende is de aanleg van de fietsvoorzieningen langs gewestwegen. Dat zijn modules 11 en 13 van het mobiliteitsconvenant. Vervolgens is er ook programma TV 3V in verband met da aanpak van verkeersonveilige gevaarlijke punten. Er moet ook worden gekeken naar de aanpak van knelpunten voor zwakke weggebruikers en fietsers, wat een deelaspect is van het Masterplan Antwerpen. Verder moet er worden gekeken naar fietsvoorzieningen die werden gerealiseerd of geoptimaliseerd in het kader van het Minder-Hinderprogramma.

Voor elk van deze lopende programma's worden steeds de criteria van het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen als uitgangspunt genomen bij de uitvoering van de fietsvoorzieningen. Op die manier voldoen ze kwalitatief aan alle voorwaarden om de veiligheid van de fietsers te waarborgen.

Niettegenstaande het feit dat de aanpassingen van de Singel, als draaischijf voor het lokale autoverkeer met bestemming Antwerpen en de omliggende rand, slechts tijdelijke inrichtingsmaatregelen omvatten, wordt er toch maximaal over gewaakt dat fietsers op een goede en veilige wijze de Singel kunnen oversteken en dat veilig fietsen langs de Singel mogelijk is.

Daarenboven zal de situatie voor het fietsverkeer op diverse kruisingen in bijzondere mate worden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Op diverse kruispunten wordt tevens het aantal mogelijke bewegingen voor het autoverkeer ingeperkt, terwijl fietsers quasi overal de Singel kunnen krui-

Bossuyt

sen in de richting van het stadscentrum. Dat heeft enerzijds als voordeel dat het aantal mogelijke conflicten wordt beperkt en dat een veiligere situatie wordt bereikt en anderzijds dat de fietser de kortste weg naar zijn bestemming kan volgen terwijl het autoverkeer moet omrijden.

Op die wijze krijgt de fietser meer dan een wiellengte voorsprong en zal fietsen voor vele verplaatsingen ook de snelste verplaatsingswijze zijn. Er mag worden verwacht dat dit een stimulans is voor een wijziging in de modal split ten voordele van het fietsgebruik.

Ik geef nu een concreter overzicht van de lopende projecten met specifieke voorzieningen voor de fietsers. Wat de maatregelen in uitvoering betreft die kaderen in de globale heraanleg van belangrijke gewestwegen, hebben we de eerste fase van de heraanleg van de Leien, de heraanleg van de N1 Antwerpsestraat – Gemeenteplein en de heraanleg van de N148 Sint-Bernardsesteenweg te Hoboken.

In het kader van het deelproject 'Kleine ingrepen ten voordele van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker' van het Masterplan Antwerpen worden de knelpunten inzake fietsverkeer en openbaar vervoer systematisch weggewerkt op basis van een meerjarenprogramma. Een aantal projecten zijn reeds gerealiseerd en een aantal andere zullen nog worden gerealiseerd voorafgaand aan de R1-werkzaamheden. Het gaat dan over de N11 Kapelsesteenweg, de N130 Deurnsebaan – Merksemsesteenweg of de brug 'Azijn', de N12 Turnhoutsebaan vanaf de Singel tot Deurne-centrum, de N1 Mechelsesteenweg tussen de Leien en de Gounodstraat of de fietssuggestiestrook en het kruispunt N177 Boomsesteenweg – Jan Van Rijswijcklaan – Jan De Voslei – VII Olympiadelaan.

De administratie Wegen en Verkeer doet momenteel ook nog inspanningen om het fietspad langs de N177 Boomsesteenweg – tussen het Olympiadekruispunt en de Atomiumlaan te Wilrijk – te verbeteren.

In het kader van het Minder-Hinderplan zijn er eveneens een aantal bijkomende fietsvoorzieningen gepland. Vooreerst wordt er bij de nieuwe verkeerssituatie op de Singel naar gestreefd het fietsverkeer vanuit de rand op een veilige en vlotte wijze naar de binnenstad te leiden en vice versa. Voor het autoverkeer zullen verschillende bewegingen niet meer mogelijk zijn daar waar fietsers nog wel volgens de kortste weg hun route kunnen vervolgen.

Geplande fietsvoorzieningen zijn het fietspad Linkeroever vanaf de Kennedytunnel naar de Blancefloerlaan en naar de Katwilgweg, het tweerichtingsfietspad langs de Singel van de Bolivarplaats tot de Kolonel Silvertopstraat, de aansluiting van het ringfietspad bij de Legrellelaan, de aansluiting Uitbreidingstraat – Berchembrug – Singel en de verbetering van het kruispunt Singel – Plantin en Moretuslei, namelijk vrijliggende paden omheen het kruispunt. Er is ook continuïteit gepland in de fietsroute die loopt via de Kempenstraat, het Asiadok, de Noorderlaan, de IJzerlaan, de Menneslaan en de Gildestraat in Merksem. Over de gehele route komt er een tweerichtingsfietspad waarbij op het viaduct over het Albertkanaal een rijstrook voor het autoverkeer wordt omgevormd tot dubbelrichtingsfietspad.

Daarenboven zullen diverse fietsstroken en fietsoversteken in de hele Antwerpse regio worden geaccentueerd door het aanbrengen van een rode slemlaag.

U stelde ook een vraag over de verkeerssituatie ter hoogte van de Noordersingel. Dit kruispunt zal in het kader van de R1-werken worden aangepast. Vanaf de op- en afrit E313/E34 aan de kant van de R1 wordt de bestaande smalle fietsstrook vervangen door een verhoogd en ruim aanliggend fietspad in de richting van Deurne-Noord met continuïteit op de Turnhoutsebaan tot Deurne-centrum. Ook het fietspad vanuit Deurne-Noord langs de Turnhoutsebaan wordt verbreed en geschikt gemaakt voor fietsverkeer in twee richtingen. De fietsoversteekplaatsen op de kruising Singel – Turnhoutsebaan – Buurtspoorweglei worden in aansluiting hierop aangepast aan tweerichtingsfietsverkeer. Ook de oversteekvoorzieningen op het Foorplein voor fietsers die langs de Singel in noordelijke richting rijden, worden verbeterd en verbreed. De Buurtspoorweglei krijgt eenrichtingsverkeer in de richting van de Singel. Autoverkeer zal de Singel vanaf de Buurtspoorweglei niet meer kunnen kruisen en wordt verplicht de Singel rechtsaf in zuidelijke richting te volgen. Ook verkeer vanuit Deurne kan – in tegenstelling tot het openbaar vervoer en de fietsers – de Singel niet meer kruisen en zal worden verplicht om rechtsaf te slaan in noordelijke richting.

Ter hoogte van de gebouwen van de hulpdiensten en het containerpark komt dan een keerpunt voor het verkeer. De fietspaden worden hier aan beide zijden verhoogd aangelegd. Op die wijze kunnen

Bossuyt

aanschuivende wagens voor het containerpark het fietspad niet langer belemmeren. Ik denk dat hiermee is aangegeven dat er wel degelijk concrete ingrepen worden doorgevoerd en dat er geen sprake is van vage, inhoudsloze programma's, zoals u wilt laten doorschemeren, mijnheer Malcorps. U vroeg of er geen plan was. Er is misschien geen plan maar er zijn wel heel wat maatregelen.

U stelde ook een vraag inzake bijkomende fietsstallingen. In het kader van het Minder-Hinderprogramma is het de bedoeling het aantal fietsstallingen bij treinstations, openbaarvervoerhaltes en diverse voorzieningen gevoelig uit te breiden en zonodig het comfort en de kwaliteit ervan te verbeteren.

Momenteel is er een inventarisatie in de maak van de situatie inzake de behoeften aan bijkomende fietsstallingen bij de NMBS-stations, bij de openbaarvervoerhaltes van De Lijn en bij diverse voorzieningen in de stad Antwerpen. Ook is het de bedoeling fietsstallingen te voorzien bij de diverse carpool- en park&ride-parkings die reeds zijn voorzien in het minder-hinderpakket.

Op basis van dit onderzoek naar de behoeften kan alvast worden gesteld dat de volgende NMBS-stations bij prioriteit in aanmerking worden genomen voor het plaatsen van aanvullende fietsstallingen : Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid, Duffel, Essen, Heide-Kalmthout, Kalmthout, Heist-opden-Berg, Herentals, Hove, Kapellen, Kontich, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Mortsel-Deurnesteenweg, Mortsel-Oude God, Turnhout en Wolfstee.

Antwerpen-Centraal wordt niet meteen voorzien van aanvullende stallingen, gelet op de bijzondere werkzaamheden in dit station. De bestaande bewaakte fietsstalling biedt tevens nog voldoende capaciteit.

In Antwerpen-Berchem is de gehele stationsomgeving in heraanleg. Momenteel zijn ongeveer 850 fietsstallingen beschikbaar, inclusief 200 bewaakte stallingen. Daartegenover staat een bezetting van een 1.000-tal fietsen.

Voor Berchem-station wordt de behoefte geraamd op minimaal 1.200 fietsstallingen. Hier zullen de volgende initiatieven worden genomen. Op het Burgemeester Ryckaertsplein voor Berchem-station plaatst de NMBS 650 nieuwe bijkomende fietsstallingen. De 110 stallingen van de stad Antwerpen blijven er behouden. De 200 bewaakte fietsstallingen in de ondergrondse fietsstallingsplaats blijven beschikbaar. Omwille van de heraanleg van de zone aan de achterzijde van Berchemstation en het plaatsen van de tijdelijke bruggen op het kruispunt Singel – Posthoflei zullen alle stallingen er tijdelijk verdwijnen. Ter vervanging van deze stallingen wordt momenteel onderhandeld met De Lijn en de stad Antwerpen over het plaatsen van fietsstallingen op een strook langs de spoorberm langs de Stanleystraat en onder de tunnel Uitbreidingsstraat. Minstens 250 van de bestaande stallingen kunnen hiertoe worden gerecupereerd en verschoven. Na afwerking van de heraanleg plaatst de NMBS 150 nieuwe stallingen aan de achterzijde. Op die wijze wordt een capaciteit bereikt van 1.360 fietsstallingen.

Uw laatste vraag betrof het behoud van de modal shift na afloop van de onderhoudswerken. De Vlaamse overheid is ervan overtuigd dat een aantal van de minder-hindermaatregelen een langer leven beschoren zal zijn dan de termijn van de werken aan de R1. Dit zal nuttig zijn omdat er na de werken op de R1 in Antwerpen nog andere grote werken met verkeershinder moeten worden uitgevoerd. Een aantal van de minder-hindermaatregelen zullen na de werken hun gunstig effect behouden, zoals bijvoorbeeld de bijkomende bussen en trams die zijn aangekocht in het kader van het Minder-Hinderprogramma.

Laat ons dus inderdaad hopen dat de enorme inspanningen terzake ertoe leiden dat heel wat mensen op een blijvende wijze gebruik zullen maken van de fiets om zich in de stad Antwerpen te verplaatsen. Zo'n mooie stad moet toch op een rustige manier kunnen worden bekeken.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Het is een indrukwekkende lijst. Als er op een even indrukwekkende manier over wordt gecommuniceerd, is er een reëel perspectief dat de modal shift die we nastreven tijdens de werken ook effectief wordt behouden en dat ook de fietsers echt aan bod zullen komen. Het wordt dus afwachten, maar het ziet er in elk geval heel goed uit. De projecten bieden alleszins mogelijkheden en dat zal ik ook zo overbrengen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afbakening van potentiële overstromingsgebieden in het Scheldebekken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afbakening van potentiële overstromingsgebieden in het Scheldebekken.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de beveiliging van het Scheldebekken tegen overstromingen is en blijft een belangrijke prioriteit. Een jaar geleden is er in de bevoegde commissie uitvoerig van gedachten gewisseld over de stand van zaken in het Sigmaplan. Uit deze debatten is gebleken dat de minister resoluut kiest voor meer ruimte voor water.

Dat betekent concreet dat er voor ongeveer 4.000 hectare bijkomende overstromingsgebieden moeten worden aangelegd om tot een aanvaardbaar veiligheidsniveau te komen. Studies hebben inmiddels al 15.000 hectare potentiële overstromingsgebieden of POG's opgeleverd.

Het debat ligt inmiddels al een jaar achter ons. Ik had dan ook graag een antwoord gekregen op de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoever staat het met de afbakening van de 4.000 hectaren extra die effectief als overstromingsgebied zullen worden ingericht ? Waar situeren deze gebieden zich in de regio Waas-Dender ? Hoelang zal het duren vooraleer die 4.000 hectaren effectief operationeel zullen zijn als overstromingsgebied, rekening houdend met de te volgen procedures ?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het is me niet helemaal duidelijk of de heer Cordeel voor of tegen deze overstromingsgebieden is. Ik heb vorige vrijdag met veel belangstelling naar het journaal op een regionale zender gekeken. Daarin kwam een schepen van de VLD-fractie aan het woord. Zij beweerde dat de VLD tegen de overstromingsgebieden in haar gemeente is.

We zijn allemaal voor veiligheid, maar hoe willen we die realiseren ? Mijns inziens moet het oorspronkelijke Sigmaplan worden uitgevoerd. Ik herinner u even aan de inhoud : dijkonderhoud en -versteviging en de geplande gecontroleerde overstromingsgebieden. Het 13e en laatste geplande overstromingsgebied wordt momenteel gerealiseerd. Ik ben het niet eens met de manier waarop dat gebeurt. De helft van het geplande overstromingsgebied op het grondgebied van Bazel, Kruibeke en Rupelmonde zal permanent overstromen, namelijk bij elke hoogwaterstand. Dat is voor de bewoners in de vallei hoegenaamd niet nodig. In het verleden was het sluitstuk van de plannen de stormstuw. We hebben nog altijd geen duidelijkheid over de uiteindelijke beslissing van de regering. We weten dat er op dit vlak verschillende scholen zijn.

Mijnheer de minister, is het wetenschappelijk bewezen dat een bijkomend overstromingsgebied van 4.000 hectare noodzakelijk is ? Ik ben daar na lezing van de studies en na vele gesprekken nog steeds niet van overtuigd. Op welke manier zullen de gemeenten en de polders bij de keuze van de bijkomende gebieden betrokken worden ? Bij het proces betrokken worden betekent voor mij meer dan alleen maar informatie doorspelen over mogelijke en over genomen beslissingen. Betrokkenheid betekent dat er in overleg wordt gekozen voor die gebieden die noodzakelijk zijn. Momenteel wordt er enkel informatie doorgespeeld. Reële inspraak ontbreekt volledig.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Om de nodige onderbouwing te geven voor de actualisatie van het Sigmaplan, worden momenteel een plan-MER en een MKBA, een maatschappelijke kosten-batenanalyse, opgemaakt, waarin alle mogelijke planalternatieven met elkaar worden vergeleken. We moeten rekening houden met de procedures. Het opmaken van een plan-MER is een wettelijke verplichting vastgelegd in het MER-decreet van 13 februari 2003. Dat decreet is tamelijk recent, maar we moeten er leren aan wennen. Ter voorbereiding van deze studie werd een kennisgevingsdossier opgemaakt. Na de volledigheidsverklaring door de cel MER op 10 oktober 2003 werd dit kennisgevingsdossier ter inzage gelegd bij de betrokken gemeenten, provincies en administraties. Op basis van alle reacties heeft de cel MER op 26 januari 2004 de richtlijnen bekendgemaakt. De richtlijnen zijn bedoeld om richting te geven aan de inhoud van het op te stellen plan-MER. Het plan moet voldoen aan deze richtlijnen. Zowel het plan-MER als de MKBA zullen tegen september 2004 klaar zijn. Op basis hiervan zal de Vlaamse regering een beslis-

Bossuyt

sing nemen omtrent de inhoud van het nieuwe Sigmaplan.

Om planalternatieven te kunnen samenstellen, met behulp van hydraulische mathematische modellen, moesten eerst alle bouwstenen worden gedefinieerd. De bouwstenen zijn dijkverhogingen, stormvloedkeringen, gecontroleerde overstromingsgebieden en een Overschelde. Dit is de verbinding Westerschelde-Oosterschelde. Om dit te bereiken werden 182 potentiële overstromingsgebieden, POG's, met een totale oppervlakte van 15.000 hectare aangeduid. Ik wil wel benadrukken dat het hier nog maar over een tussenstap gaat in een proces dat moet leiden tot een nieuw Sigmaplan. Het is niet de bedoeling al deze POG's volledig en daadwerkelijk in overstromingsgebied om te zetten.

Ik geloof dat hier een plan is rondgedeeld. Momenteel is het moeilijk om hierover duidelijkheid te verschaffen omdat de uitvoeringstermijn in grote mate afhankelijk is van de jaarlijks beschikbare budgetten. We moeten wel rekening houden met een minimale uitvoeringstermijn van circa 15 jaar.

Intussen is ook gebleken dat het inzicht in deze problematiek wijzigt door wetenschappelijke inbreng. Niemand hoeft te allen prijze zijn gelijk te halen. Ook wij laten ons leiden door wetenschappelijke studie, al kan die geen allesoverheersende zekerheid bieden. Dit zal altijd een betwistbaar domein blijven.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer De Meyer, ik vind het jammer dat u iets aanhaalt waar ik niet direct zicht op heb. Het gaat over een ernstige collega. Zij is verantwoordelijk voor Milieu. Het is niet meer dan normaal dat zij haar zaak verdedigt.

De heer Jos De Meyer : Ik steun haar.

De heer Marc Cordeel : Ik ben voorstander van de stormstuw, maar dat is mijn persoonlijk standpunt. Ik besef heel goed dat dit momenteel financieel niet haalbaar is. Misschien kan het in de toekomst wel. Het is de beste oplossing. De wetenschappers komen met andere voorstellen. Ik heb nog altijd respect voor de wetenschap. Ik volg die mensen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van een fly-over over de E313 en het Albertkanaal ter hoogte van Geel-Punt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bouw van een fly-over over de E313 en het Albertkanaal ter hoogte van Geel-Punt.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de fly-over of de reuzenbrug is al meermaals aan bod gekomen. Ik heb op 2 maart 2001 een vraag gesteld aan toenmalig minister Stevaert. De fly-over werd voorgesteld als een oplossing voor de dagelijkse congestieproblemen op dit verkeersknooppunt.

De provinciale auditcommissie heeft het concept 13 van de fly-over in februari 2003 goedgekeurd. Tegelijk stelde men dat er een RUP moest worden opgemaakt. Daarover heb ik u al ondervraagd, mijnheer de minister. Intussen hebben we gemerkt dat de realisatie van de fly-over vertraging blijft oplopen, terwijl we ervan overtuigd zijn dat een snelle uitvoering noodzakelijk is. Een aantal bedrijfsleiders vrezen voor het voortbestaan van hun onderneming als het concept zou worden uitgetekend. Het aspect tewerkstelling speelt daarbij een grote rol natuurlijk. Ze hebben in de pers gedreigd met een aanzienlijke schadeclaim. Ze hebben een eigen concept naar voren geschoven. Nochtans, over het concept van de fly-over als dusdanig met het verkeer op drie niveaus bestaat over de partijgrenzen heen een akkoord. Er is een consensus. Alleen het tracé ligt nog ter discussie voor. Ze stellen natuurlijk een ander alternatief tracé voor dan dat wat bekend is als concept 13 en door de PAC werd goedgekeurd.

In juni 2003 werd hierover opnieuw een vraag gesteld, en toen bevestigde u dat uw keuze concept 13 blijft, zoals goedgekeurd door de PAC. U stelde ook dat de AWV moest zoeken naar een zo groot mogelijke consensus tussen de aangelanden, terwijl er weliswaar geen afbreuk kan worden gedaan aan de verkeerskundige principes en de veiligheidsvereisten.

Op een informatievergadering van de AWV in juni 2003 – enkele weken later dus – verklaarde de directie van de AWV dat tegen september 2003 een

De Cock

oplossing zou worden gevonden. Er zou dan een definitief ontwerp zijn.

Ondertussen weten we ook dat een van de betrokken firma's, namelijk Smet Jet een bouwvergunning heeft bekomen voor de uitbreiding van een bedrijfsgebouw op haar terrein, dat potentieel in de onteigeningszone valt volgens de visie van de AWV. De bouwwerken bevinden zich in de eerste fase.

Ik heb deze vraag ingediend omstreeks 19 februari 2004. Onlangs vernam ik via de pers dat er een compromis tussen de AWV en de betrokken bedrijven in de maak zou zijn in verband met het tracé. Daarbij was er op een bepaald ogenblik sprake van de onteigening van nog maar één bedrijf of gebouw. Dat gebouw staat op dit ogenblik al leeg.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken in verband met het compromis over het tracé dat in de maak zou zijn ? Wanneer moet dit compromis aan de PAC worden voorgelegd ?

In 2003 werd nog gezegd dat de aanbesteding voor het einde van 2004 zou kunnen aanvangen. In hoeverre is die timing nog haalbaar ?

In welke mate moet de Vlaamse Bouwmeester nog worden geraadpleegd in verband met de esthetische aspecten en de ruimtelijke inplanting, zowel voor de fly-over als voor de brug over het Albertkanaal ? Dit unieke project zal immers aan bijzondere eisen op esthetisch vlak moeten voldoen.

Is er een raming van het verschil in de onteigeningskosten tussen de twee voorstellen, namelijk concept 13 en het alternatieve plan van de bedrijven ? Wat is de huidige kostenraming van het project ? Vroeger werd er steeds gesproken over 12,5 miljoen euro. Is daar ondertussen verandering in gekomen ? Zijn die middelen ingeschreven op de begroting 2004 ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het is niet de eerste keer dat we van gedachten wisselen over dit onderwerp. Het gaat dan ook over een uitermate belangrijk project op de Kempische as N19-R14-N71 tussen de E313 en de N74. Voor projecten van dergelijke omvang en dergelijk belang is het belangrijk dat er grondige onderzoeken worden uitgevoerd en dat er degelijk overleg wordt gepleegd met alle betrokken partijen, alvorens een definitief standpunt wordt ingenomen.

Het project van Geel-Punt wordt door mijn kabinet van nabij opgevolgd. Ik ben dan ook blij dat ik u vandaag de meest recente stand van zaken mag meedelen. Er zijn immers een aantal evoluties geweest in het dossier sinds uw interpellatie.

Er is inderdaad een overeenstemming bereikt over het principe van de oplossing, namelijk een verkeerscomplex op 3 niveaus. De rotonde voor het autoverkeer bevindt zich op 3 meter boven het bestaande terrein. De fietsers blijven gelijk met de grond en rijden via fietsdoorgangen van de ene naar de andere kant van de rotonde. Het doorgaand autoverkeer op de N19 rijdt op 9 meter hoogte over de rotonde via een viaduct die de bestaande brug over de autosnelweg E313 en de nieuw te bouwen brug over het Albertkanaal met elkaar verbindt. In de volksmond wordt de viaduct nu al reuzenbrug of fly-over genoemd. De nieuwe brug wordt naast de bestaande brug gebouwd. Dat is een groot voordeel, aangezien er daardoor minder hinder zal zijn tijdens de werken. De nieuwe brug maakt het ook mogelijk om het Albertkanaal plaatselijk te verbreden tot 90 meter.

Over deze principes, ook bekend als concept 13, bestaat dus overeenstemming. Op 28 februari 2003 werd dit concept op de PAC van de AWV te Antwerpen goedgekeurd, onder voorbehoud van de precieze tracékeuze.

De vier omliggende bedrijven hebben in het voorjaar van 2003 protest aangetekend tegen het tracé en de grondinname van de infrastructuurwerken. Ze voelen zich immers bedreigd in hun uitbreidingsmogelijkheden en in hun toegankelijkheid. Drie van de vier omliggende bedrijven hebben daarom concept 14bis uitgewerkt. Dat is een alternatief plan.

Op 18 september 2003 vond op mijn kabinet overleg plaats over beide concepten met de AWV en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Op vraag van mijn kabinet werden beide voorstellen met elkaar vergeleken op basis van een lijst met criteria. Die criteria waren de verkeerskundige kwaliteiten zoals de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ; de planologische kwaliteiten ; de kostprijs en de te verwachten hinder tijdens de werken voor het verkeer en voor de nutsvoorzieningen zoals de waterbevoorrading, elektriciteit, gas en dergelijke.

Bossuyt

Omdat ik het erg belangrijk vind dat de AWV bij het ontwerpen en uitvoeren van haar projecten het minder-hinderaspect en de bereikbaarheid van bij het begin in rekening brengt, heb ik gevraagd dat de technische werkgroep die het rapport opmaakte, werd samengesteld uit vertegenwoordigers van de AWV, de Dienst voor de Scheepvaart, de gemeenten Geel en Westerlo en het bedrijfsleven, namelijk de Kempische Kamer van Koophandel.

Het rapport is besproken op de GBC te Westerlo op 28 januari 2004. De globale conclusie was dat concept 13 toch beter is op verkeerskundig vlak en ook duidelijk is op het vlak van de verkeersveiligheid, maar dat concept 14bis beter is voor de aangelanden omdat er geen onteigeningen zijn en omdat het zorgt voor een betere toegang tot de eigendommen.

De GBC beveelt aan dat er een definitief concept zou worden uitgewerkt dat de positieve elementen uit beide concepten combineert. Daarbij moet rekening worden gehouden met het standpunt van de gemeenten Geel en Westerlo, namelijk dat het kantoorgebouw dat eigendom is van de NV Promabo, alleen wordt onteigend indien nodig, en dat voor het overige het concept moet voldoen aan alle verkeerskundige kenmerken van concept 13. Het kantoorgebouw in kwestie staat op dit ogenblik leeg.

De bedrijfsuitbreidingen van de firma's Smet Jet en Ro-ro-haven kunnen worden uitgevoerd zoals gepland. De vlotte doorgang tot de commerciële zone Buga Autobedrijven kan eveneens gegarandeerd blijven.

Nu via de bovenvermelde vergelijkende studie de standpunten van de verschillende partijen voldoende bekend zijn, zal de AWV binnen afzienbare tijd een definitief tracé voorstellen aan de GBC. Indien hierover een akkoord wordt bereikt, kan dit definitieve tracé worden voorgelegd aan de PAC te Antwerpen voor de finale goedkeuring.

Ondanks de ruime inspraak van de betrokken handelszaken en industriëlen via het opnemen van de Kempische Kamer van Koophandel in de werkgroep, moet ik toch vermelden dat de NV Promabo, eigenaar van het leegstaande kantoorgebouw, het Vlaams Gewest heeft gedagvaard. De NV verwijt het Vlaams Gewest dat het gebouw onverhuurd blijft omdat de onteigeningsdreiging potentiële huurders afschrikt. De zaak is nog niet behandeld door de rechtbank. Dat maakt duidelijk dat het onmogelijk is om bij projecten van dergelijke omvang tot een algehele consensus te komen.

Als het tracé van de infrastructuurwerken eenmaal definitief vastligt, kunnen een aantal belangrijke administratieve procedures worden opgestart, zoals de onteigeningsprocedure en het opmaken van het GRUP en het MER. Dat zal tijd vergen. Ik hoop dus dat u me morgen niet opnieuw ondervraagt over deze kwestie.

Aangezien de brug over het Albertkanaal kan worden beschouwd als de poort tot de Kempen, zijn de gemeenten vragende partij voor een esthetisch hoogwaardige brug. Er is in het verleden reeds een eerste gesprek geweest met de Vlaamse Bouwmeester over de architecturale invulling van het project. Een tweede afspraak met de Vlaamse Bouwmeester is voorzien nadat het definitieve tracé vastligt. Ik wens nu echter al te benadrukken dat esthetiek en kostprijs gezamenlijk moeten worden bekeken. De begroting van Openbare Werken is gelimiteerd. Ik wil ook een mooie brug, maar die moet wel binnen het voorziene budget blijven.

De AWV raamt in een vergelijkende studie dat de kostprijs van de infrastructuurwerken van concept 14bis ongeveer 1,5 miljoen euro hoger ligt dan de kostprijs van concept 13. Dit komt voornamelijk door het feit dat voor concept 14bis een veel langere viaduct nodig is. Deze meerkost wordt niet helemaal gecompenseerd door de lagere onteigeningskost in concept 14bis. De totale kosten van beide concepten liggen in dezelfde grootteorde.

Ook voor het nieuwe tracé blijft de initiële kostprijsraming van 12,5 miljoen euro behouden. De AWV zal deze eerste ruwe raming nog verfijnen naarmate het project meer vorm krijgt.

Het zal ondertussen wel duidelijk zijn dat het project vertraging heeft opgelopen, maar dat dat ten voordele is van een consensusoplossing waarin bijna alle partijen zich kunnen terugvinden. Het zal niet meer mogelijk zijn om het project in 2004 aan te besteden. Het blijft uiteraard wel opgenomen in het meerjarenprogramma.

Ik ben ervan overtuigd dat deze goede samenwerking tussen de administraties en de bedrijfswereld het verdere verloop van de procedures zal kunnen versnellen, bijvoorbeeld door het feit dat er nu reeds rekening werd gehouden met bezwaren die anders tijdens het openbaar onderzoek zouden worden geformuleerd.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er is dus bijna een compromis. Er is ook een dagvaarding, maar ik neem aan dat ook dat euvel kan worden overwonnen, zodat de nodige procedures kunnen worden opgestart. Ik heb er vertrouwen in dat de AWV deze zaak snel tot een goed einde wil brengen.

Minister Gilbert Bossuyt : De procedure zal nog 2 tot 3 jaar duren. Er zijn nog drie belangrijke procedure-elementen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beleidsplan voor recreatie op en langs de Vlaamse waterwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het beleidsplan voor recreatie op en langs de Vlaamse waterwegen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, tijdens de krokusvakantie presenteerde u aan de pers uw beleidsplan voor recreatie op en langs de Vlaamse waterwegen. Vooral het gebruik van de jaagpaden langs de waterwegen kwam uitgebreid aan bod in de media. Dat was het gevolg van een uitspraak van een ingenieur van de AWZ over wielerterroristen. Naar aanleiding daarvan verschenen er een aantal lezersbrieven en kreeg ik een aantal telefoontjes.

Een grote groep van duizenden wielertoeristen was gechoqueerd. Ze wijzen er zelf op dat er inderdaad uitzonderingen zijn die zich effectief agressief gedragen, maar dit veralgemenen tot alle wielertoeristen is onaanvaardbaar. De duizenden wielervrienden die hun hobby in alle rust willen beoefenen en daarom de jaagpaden opzoeken, mogen niet worden gestraft.

De minister heeft, eveneens in de pers, getracht om deze uitspraak recht te zetten. Ik citeer de woordvoerder van de minister in de Gazet van Antwerpen : ‘De minister wil juist alle recreanten de kans geven zich langs de boorden van onze kanalen en rivieren te ontspannen, met zo min mogelijk conflicten. Harmonische jaagpadrecreatie, noemen wij dat. Een mogelijke maatregel is selectieve ontharding van jaagpaden, met een verharde oever voor wielertoeristen en een zachte oever voor wandelaars, hengelaars, ruiters en zondagsfietsers. Maar het is niet de bedoeling om bestaande asfaltstroken op te breken.’

Ondertussen heeft het hele incident tot gevolg gehad dat de minister met de Wielerbond Vlaanderen gaat samenwerken voor de realisatie van de doelstellingen inzake jaagpadrecreatie. De parlementsleden die worden geconfronteerd met vragen ter zake, hebben er ondertussen echter het raden naar waarover het precies gaat. We kunnen ons enkel beroepen op de berichten in de pers. Noch op de website van de Vlaamse overheid, noch op de website van AWZ kunnen we een spoor terugvinden van dit beleidsplan.

Mijnheer de minister, ik had daarom graag een antwoord gekregen op de volgende vragen. Hebt u de ambtenaar terechtgewezen voor zijn ongepaste uitspraak over de wielertoeristen op de jaagpaden ? Wat is het statuut van het beleidsplan voor recreatie op en langs de Vlaamse waterwegen ? Is dit een ontwerp of een voorontwerp ? Is het reeds definitief ? Welke maatregelen worden erin voorgesteld ? Wordt het beleidsplan aan het parlement voorgelegd ?

Wat zijn de concrete plannen die in het beleidsplan werden opgenomen met betrekking tot de wielertoeristen ? Zullen er nieuwe regels worden uitgevaardigd met betrekking tot het gebruik van de jaagpaden ? De woordvoerder stelt enerzijds dat het niet de bedoeling is om asfaltstroken op te breken terwijl anderzijds de selectieve ontharding van jaagpaden een mogelijke maatregel is. Wat moet hieruit worden geconcludeerd ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega’s, tijdens de hoorzittingen die in diverse Vlaamse steden werden gehouden voor het opstellen van het beleidsplan Waterrecreatie en Watertoerisme, bleek dat sommige wandelaars problemen hebben met snel fietsen op jaagpaden. De betrokken ambtenaar verwees tijdens zijn uiteenzetting naar deze discussie in de hoorzittingen en heeft hierbij inderdaad een ongelukkig woord gebruikt, waarvan ik mij volledig en onmiddellijk heb gedistantieerd. Ik heb dus niet geprobeerd het

Bossuyt

recht te zetten, ik heb het rechtgezet. De directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen heeft deze kwestie ook reeds besproken met de betrokken ambtenaar.

Bij het voeren van een beleid inzake recreatie langs de waterwegen moeten we effectief oog hebben voor de mogelijke problemen die kunnen optreden tijdens het beoefenen van gelijk welke vorm van waterrecreatie. Het was net de uiteindelijke bedoeling van het plan om dit alles op een harmonieuze wijze aan bod te laten komen. Dat gebeurde op een ogenblik dat er al veel zaken gebeurd waren : het plan is geen start, maar een voortzetting van iets. Het gaat nu goed, laat ons dat zo houden.

Om de waterrecreatie en het watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen in kaart te brengen, heb ik de administratie Waterwegen en Zeewezen opgedragen om zo'n beleidsplan op te stellen. Het is de eerste maal dat een uitgebreid plan werd opgesteld om het recreatieve gebeuren op en rond het water op elkaar af te stemmen.

Dit beleidsplan is een nuttig instrument dat aangeeft hoe de recreatieve functie van de waterwegen en van de kust via het beleid gestalte moet krijgen. Het beleidsplan geeft ook aan hoe andere maatschappelijke functies en de betrokken beleids- en plancontext rekening zouden moeten houden met waterrecreatie en watertoerisme. Enkele exemplaren van het beleidsplan worden ter informatie overgemaakt aan het Vlaams Parlement.

Inmiddels kan het beleidsplan ook worden geraadpleegd op de website van de AWZ, onder het item 'recreatie – beleid'. U moet er ook rekening mee houden dat het belangrijk was dat we dit plan opstelden omdat er in het verleden langs onze waterwegen altijd voorrang werd gegeven aan de diensten. Op sommige plaatsen werd dat nogal strikt toegepast. Naarmate er meer werken waren en naarmate het gebruik ervan toenam, hebben we de jaagpaden dus ook meer en meer opengesteld. Het gaat hier dus om een aspect van waterrecreatie waarmee ook de administratie rekening zal moeten houden.

Mijn uitgangspunt is in ieder geval dat de diverse vormen van recreatie op en langs de waterwegen in harmonie moeten kunnen gebeuren. Hierbij is het geenszins mijn bedoeling bijkomende reglementeringen op te leggen voor het gebruik van de jaagpaden, ook niet voor wielertoeristen. Het is de bedoeling dat we rekening houden met de verschillende vormen van recreatie.

Het beleidsplan geeft een visie weer om op een duurzame wijze aan waterrecreatie en -toerisme te kunnen doen. Deze visie werd verder vertaald in een twaalfpuntenplan, waarvan nog acties moeten worden uitgewerkt. De concrete acties worden nu verder door de administratie uitgewerkt en zullen mij te gelegener tijd worden voorgelegd. Ik zal dit actieplan daarna ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse regering vermits er immers diverse beleidsdomeinen betrokken waren en zijn bij de opmaak en de uitvoering van dit actieplan.

Ik zoek dus zeker niet naar nieuwe regels maar eerder naar praktische maatregelen om het harmonieus samengaan van diverse functies op het jaagpad mogelijk te maken. Zo wordt de oprichting gepland van een overlegplatform waarin alle betrokken partijen, dus ook de wielertoeristen, zullen zetelen.

Ik wens in ieder geval duidelijk te stellen dat ik het fietsen op de jaagpaden alleszins wil bevorderen en dat ik zal blijven investeren in veilige jaagpaden voor iedereen. In concreto zal de Wielerbond Vlaanderen met adviserende stem worden betrokken bij de verdere beleidsplanning inzake waterwegen en recreatie. Ook bij de verdere planning en uitvoering van concrete ingrepen die een impact hebben op de recreatie-infrastructuur zal de Wielerbond Vlaanderen worden betrokken. De Wielerbond Vlaanderen zal door de inzet van de eigen leden op permanente wijze de fietsinfrastructuur langs de waterwegen monitoren en eventuele problemen signaleren. Dat is de overeenkomst die we hebben getroffen.

Tijdens het mooie weer van vorig jaar hebben we kunnen vaststellen dat vele tienduizenden mensen zich, vooral in de weekends, recreëren langs de oevers. Het gaat goed. Het moet echter ook de bedoeling zijn om samen te werken. Er moeten aanspreekpunten zijn zodat we eventuele problemen in de toekomst gemakkelijk kunnen opvangen. Dat was en is de bedoeling van het beleidsplan waterrecreatie. We proberen om iedereen daarin zijn juiste plaats te geven, niet via reglementen maar via ingrepen, via de aanpassing van de werken die normaal gepland waren, enzovoort.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben blij dat u bent ingegaan op mijn suggestie om het plan te publiceren

Caluwé

op de website van de AWZ. Ik zal het daar met belangstelling raadplegen.

De voorzitter : Het plan werd u gisteren ook verstuurd, mijnheer Caluwé. Voor de andere commissieleden ligt het ter beschikking bij het decreetgevend secretaris.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de financiële situatie van De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, momenteel interpelleert de heer Van den Brande minister Van Mechelen over een kwestie die aanleunt bij wat ik hier wil aankaarten. Mijn vraag om uitleg focust zich vooral op de beslissingsprocedure bij De Lijn op zich.

Uit onderzoek van het Rekenhof is gebleken dat De Lijn in 2003 slechts een beperkt deel van haar dotatie heeft gekregen. Hierdoor was de Vlaamse Vervoermaatschappij genoodzaakt een vrij grote lening aan te gaan om haar kassituatie in evenwicht te brengen.

Op 29 december 2003 heeft de VVM-De Lijn een kredietovereenkomst gesloten met KBC voor een tijdelijk exploitatiekrediet, waardoor een dag later 217 miljoen euro beschikbaar werd. Begin januari 2004 werden nog enkele bijkomende bedragen opgenomen, zodat het krediet opliep tot 228,4 miljoen euro. De door de Vlaamse regering toegezegde maar niet tijdig uitbetaalde dotaties dienden als onderpand voor de kredietovereenkomst.

Mijnheer de minister, het valt me wel op dat van de ondertekenaars van het contract wel de naam, functie en handtekening te zien is van de mensen van KBC terwijl er namens de VVM slechts een onleesbare handtekening werd gekrabbeld. Ik weet dus niet wie dit contract namens de VVM heeft ondertekend.

Het exploitatiekrediet dat de Vlaamse Gemeenschap nog verschuldigd was aan De Lijn voor 2003 werd uiteindelijk betaald bij het begin van het begrotingsjaar 2004, meer bepaald op 16 januari 2004. Ondertussen was de verschuldigde rente van De Lijn voor het aangaan van de lening opgelopen tot 291.208 euro. Of voor de lening een marktraadpleging heeft plaatsgevonden, is me niet duidelijk. In ieder geval lijkt 0,65 percent me nogal aan de hoge kant, aangezien er toch een duidelijke borgstelling was van de Vlaamse overheid.

Volgens artikel 19 van de statuten van De Lijn is het de raad van bestuur die de leningen en aanvragen voor kredietopneming moet machtigen. Voor zover bekend, werd de vermelde lening niet geagendeerd op een bijeenkomst van de raad van bestuur.

We weten ook dat de effecten van dit alles op de Vlaamse begroting reeds elders in dit parlement werden behandeld. Het is in ieder geval duidelijk dat deze hele financiële doorschuif- en opsmukoperatie toch gevolgen heeft of heeft gehad voor De Lijn.

Mijnheer de minister, ik zou u dan ook de volgende vragen willen stellen. Was er voorafgaandelijk een marktraadpleging voor het aangaan van de kredietovereenkomst ? Werd het aangaan van de kredietovereenkomst voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn ? Door wie werd dit beslist ? De VVM-De Lijn heeft sinds augustus geen exploitatiedotatie meer gekregen. Wat waren de gevolgen voor de maandelijkse kassituatie en de dagelijkse werking van De Lijn ? Hoe verliep dit de voorgaande jaren en is dat een gebruikelijke manier van werken ? Wordt de rentelast van 291.207,89 euro door de Vlaamse begroting gedragen of moet De Lijn die kosten zelf financieren ? Waar is dit opgenomen in de begroting van De Lijn ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : De Lijn maakt deel uit van het cash-poolingsysteem van de overheid, waardoor De Lijn wordt verplicht om al haar kasmiddelen op korte termijn hierin onder te brengen, en waarvoor een kassier wordt aangesteld door de overheid. Binnen het Centraal Financieringsorgaan wordt een kredietlijn ter beschikking gesteld van de VOI, de driepartijenovereenkomst, artikel 6. Die kredietlijn is gelijk aan een vierde van het jaar-

Bossuyt

lijks bedrag eigen ontvangsten en wordt verhoogd met de ontbrekende subsidies.

Indien de subsidies, 224,7 miljoen euro, waren gestort, dan had de kassituatie van De Lijn op 31 december een positief saldo vertoond van 7,7 miljoen euro in plaats van een straight loan van 217 miljoen. Die kredietlijn verviel omdat De Lijn tijdelijk uit het CFO werd gelicht. De reden hiervoor is dat De Lijn in ESR-termen een onderneming is. De Lijn beschikt door dit cash-poolingsysteem niet meer over straight-loanfaciliteiten bij andere kredietinstellingen.

Gezien de hoogdringendheid – betaling van leveranciers en lonen – heeft De Lijn zijn verantwoordelijkheid genomen. De concrete gegevens over het definitief niet doorstorten van dotaties en straight loans werden pas bekend op 24 december 2003. Een machtiging van de raad van bestuur op 17 december 2003 of op 21 januari 2004 was ofwel niet mogelijk ofwel achterhaald. Het opnemen van de straight loan had overigens geen enkel financieel gevolg voor De Lijn. De extra rentelast wordt door de Vlaamse begroting gedragen.

Het ontbreken of laattijdig storten van de exploitatiesubsidies heeft geen financiële gevolgen voor De Lijn, aangezien binnen het CFO de afrekening van de interesten op het kaskrediet, gezien de speciale berekeningswijze, de al of niet gestorte exploitatiesubsidies volledig uitsluiten. Ook de dagelijkse werking van De Lijn wordt door het ontbreken van de exploitatiesubsidies niet bezwaard, aangezien de kredietlijn binnen het CFO wordt opgetrokken a rato van de maandelijkse ontbrekende subsidies.

Vroeger, vóór de organisatie van het CFO, werd de kassituatie beheerd door de opnames van straight loans of de beleggingen op korte termijn. Dit zijn hiervoor de aangewezen instrumenten.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, dit antwoord voldoet niet. U stuurt het parlement met een kluitje in het riet. Er was een raad van bestuur op 17 december. Toen wist men blijkbaar niet dat men heel veel geld nodig had. Ik zou de namen willen kennen van de ondertekenaars. Dat is cruciale informatie.

Op de raad van bestuur van 12 januari was er zelfs geen mededeling. Ik heb een jarenlange ervaring als bestuurder van dergelijke vennootschappen. In de statuten van De Lijn staat dat de raad van bestuur de leningen aanvraagt voor een kredietopening. Het bedrag is zo belangrijk dat op 28 december een bijzondere raad van bestuur werd samengeroepen om het vast te leggen.

Mijnheer de minister, u schuift de verantwoordelijkheid door naar een of andere ambtenaar, die er zijn handtekening onder heeft gezet. Ik hoop dat u en uw regeringscommissaris dat contract hebben gezien. Die handtekening is hoogstwaarschijnlijk van de adjunct, de heer Minnaert, die heeft getekend zonder dat de raad van bestuur ervan afwist. Ofwel moet u uw verantwoordelijkheid nemen en zeggen dat de rode ambtenaar zijn maatschappij heeft gebruikt, zonder zijn raad van bestuur te raadplegen, voor een opsmukoperatie van de Vlaamse begroting, ofwel moet u nu zeggen hoe de vork in de steel zit. Ik eis een duidelijk antwoord.

Het gaat over een lening van meer dan 9 miljard frank. Dit moet voor een raad van bestuur komen. Waarom hebben we anders een raad van bestuur nodig ? Maak dan een IVA van De Lijn, dat is het gemakkelijkste. Maar u neemt uw verantwoordelijkheid niet. U schuift die door naar een adjunct-administrateur-generaal van De Lijn. Die handtekening is gewoon een krabbel. Er staat geen naam bij. Ik dring erop aan dat u daarover duidelijkheid verschaft. Als dat niet gebeurt, dan moet die ambtenaar worden ontslagen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.03 uur.*