

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1998-1999

7 oktober 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de wijzigingen aan het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren en de gevolgen hiervan voor de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de beleidsreactie op de stijging van de grondprijzen in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Etienne De Groot tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mogelijke komst van een Nederlands megatuincentrum in de gemeente Rumst

Vraag om uitleg van de heer Michel Doomst tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de werking van de onbemande camera's

Vraag om uitleg van de heer Filip Dewinter tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hersamenstelling van de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening en van de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herinrichting van de strook N42b (Gentweg) op het grondgebied Sint-Lievens-Esse (Herzele) en Steenhuize-Wijnhuize (Herzele)

Vraag om uitleg van de heer Leonard Quintelier tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herinrichting van de N42 in Wijnhuize-Herzele

Vraag om uitleg van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over bouw- en milieuvergunning voor windmolens

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het invoeren van een inhaalverbod op de A12 Antwerpen/Bergen-op-Zoom

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de aansluitingswegen tot de nieuw aangelegde brug over de E40 (gemeente Merelbeke - aansluiting Salisburylaan)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening Openbare Werken en Vervoer

Woensdag 7 oktober 1998

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.05 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de wijzigingen aan het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren en de gevolgen hiervan voor de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de wijzigingen aan het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren en de gevolgen hiervan voor de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en van de heer De Meyer tot minister Stevaert, over de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde.

Dames en heren, ik wil u even wijzen op artikel 83 van het nieuwe Reglement over de vragen om uitleg. De vraagsteller krijgt tien minuten, waarna maximaal vijf sprekers twee minutenlang kunnen aansluiten. De minister krijgt onbeperkt de tijd om te antwoorden. Bij samengevoegde vragen krijgt de eerste vraagsteller tien minuten en de tweede zes.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze morgen hebben we het naar aanleiding van de wateroverlast al gehad over de aanleg van een aantal overstromingsgebieden. Het ging weliswaar over een ander soort overstromingsgebieden dan in dit gebied. Ik heb aangekaart hoe moeizaam het dossier in Kruibeke-Bazel-Rupelmonde verloopt. Ik wil er graag een aantal opmerkingen over maken.

Bijna alle milieubewegingen in het Waasland en Agalev hebben steeds een consequente houding aangenomen. Reeds voor de gemeenteraadsverkiezingen van 1994 hebben wij gemeld dat we achter het systeem stonden, mits het aan een aantal voorwaarden voldeed. Dit was niet steeds makkelijk, we kregen zelfs met fysieke bedreigingen te maken. We blijven nog steeds achter onze ideeën staan. Dit alles zal de teneur van mijn betoog verklaren.

Er is reeds veel studiewerk gebeurd en ik heb vernomen dat net nieuwe studies klaar zijn over de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, dat in de wandelingen wordt afgekort tot GOGKBR. Ondertussen is er relatief weinig gebeurd. Uw voorganger, minister Baldewijns, heeft op 23 juli tijdens de laatste zitting van de Vlaamse regering voor het reces het gewestplan voor Lokeren ter herziening ingediend. Gisteren hadden we het over het gedeelte over Doel, en vandaag zullen we het gedeelte over Kruibeke-Bazel-Rupelmonde bespreken.

In dit dossier vallen twee belangrijke aspecten op. Als overdruk op de bestaande bestemming krijgt het gebied een bijkomende bestemming als gecontroleerd overstromingsgebied. Een paar kleine gebieden zijn nu reeds natuurgebieden, maar komen niet als dusdanig op het gewestplan voor. Al de rest van de ondergrond blijft behouden zoals

Stassen

voorheen : 300 hectare landbouwgebied en wat bos.

Het gebied viel onder de Habitat-richtlijn en werd ook erkend als vogelrichtlijngebied. Dit was een uitdrukkelijke compensatie voor het verlies aan natuurwaarde door de bouw van de containerterminal in Doel.

Mijn verbazing over de teneur van de gewestplanwijziging was zeer groot. We volgen dit dossier reeds lang op de voet. Tijdens de voorbereidingen werd heel lang gediscussieerd over de bestemming van dit gebied. Er werden vele plannen uitgetekend. In de jaren zeventig bestond het oorspronkelijke idee eruit om er een potpolder van te maken en enkel wat dijken rond het gebied te plaatsen en de Barbierbeek te beschermen. Nu hebben we een plan om er een geïntegreerd natuurgebied van te maken. Het landbouwgebied en het bosgebied zouden natuurgebied worden.

De visie hierachter past in het beleid voor het integraal waterbeheer en kan worden toegepast op heel wat andere plaatsen aan de Schelde en bijrivieren waardoor wateroverlast kan worden voorkomen. De visie past ook in een win-winsituatie, want we kunnen proberen om de overstromingen beter te beheren – beheersen is immers onmogelijk – en tegelijkertijd zal de ecologische waarde van het gebied verhogen. Het gevolg is dat het soort landbouw dat er nu wordt beoefend niet langer mogelijk zal zijn. Het afgewerkte voorstel hield in dat de landbouwgebieden zouden worden onteigend. De landbouwers met gronden en pacht zouden hiervoor terecht een hele reeks tegemoetkomingen krijgen. Deze mensen zouden via het landbouwinrichtingsproject elders in de streek gronden krijgen.

Het nieuwe scenario ziet er heel anders uit. Uiteindelijk blijft de huidige bestemming als landbouwgebied behouden, op een paar hectare na. Rond de landbouwgebieden worden Sigmadijken gebouwd. De landbouwers verliezen enkel grond op de 50 hectare die nodig zijn voor de dijken, maar worden erg beperkt in hun mogelijkheden door het overstromingsgebied. We moeten dit realistisch bekijken. Als het gebied overstroomt in augustus of september, dan zal dit grote gevolgen hebben voor de maïsogst.

De belangrijke natuurwaarde van dit gebied zal voor een deel verloren gaan door de bouw van de dijken. Ons hart zal bloeden als deze grote werken

worden uitgevoerd, maar we stonden achter de bouw van de dijken omdat die werd gecompenseerd door het natuurconcept. Nu is de compensatie verloren gegaan.

Ik heb van op een afstand een analyse gemaakt van de situatie, omdat iemand die op een afstand staat de zaken wat rustiger en objectiever kan bekijken. Ik ben erg verwonderd over het laatste voorstel tot gewestplanwijziging. Door het vorige voorstel zou het hele gebied tot natuurgebied worden uitgeroepen. Ik meen dat de landbouwers, de landbouwlobby en de CVP hebben beslist om daar een stokje voor te steken. Ik herhaal dat dit volledig tegenstrijdig is met het voorbereidende werk van de administratie AWZ, de administratie Milieu, het Instituut voor Natuurbehoud en het ministerieel kabinet.

Mijnheer de minister, ik heb een rijtje vragen. Waarom werd het natuurconcept verlaten ? Hoe kan landbouw als overdruk bestaan in een gecontroleerd overstromingsgebied ? Wat is de compensatie voor het verlies aan natuurwaarde voor Doel ? Ik heb gehoord dat het bijkomend erkennen van dit gebied als vogelrichtlijngebied niet meer beperkingen oplegt dan de bestaande beperkingen van de habitat-richtlijn. Waarmee kunt u de milieubewegingen paaien die een klacht over de containerterminal hebben ingediend bij de Raad van State en op Europees niveau ? Ze worden immers met een kluitje in het riet gestuurd.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Stassen weet wanneer ik het met hem eens ben en wanneer niet. Dit debat zullen we hier echter niet voeren. Ik hoop dat de nieuwe minister de beleidslijnen van zijn voorganger zal naleven en de engagementen zal nakomen. Dat neemt niet weg dat ik mijn geduld in dit dossier verlies.

Het MER dat voor deze grote infrastructuurwerken en ook over de wijze van de uitbating van het gecontroleerd overstromingsgebied voor einde 1997 voltooid zou zijn, is nog steeds niet conform verklaard. Daarenboven was er een afzonderlijke studie waarin de ALT de bijkomende gevolgen voor de land-en tuinbouw zou bestuderen. Dit rapport werd nog tijdens het reces verwacht. De voormalige minister heeft eveneens aan het begin van de legislatuur beloofd dat de studies in verband met de stormstuw zouden worden geactualiseerd. De overstroming van de voorbije weken onderlijnt

De Meyer

nogmaals het belang van het Sigmaplan en de bouw van deze stormstuw. Anderzijds verklaarde de minister dat in 1999 zou worden gestart met de realisatie van de ringdijken. Men laat over deze grootschalige infrastructuurwerken dure en belangrijke studies uitvoeren, maar nog voordat de resultaten ervan bekend zijn, neemt men reeds onherroepelijke beslissingen en start men met de uitvoering.

Wat is de juiste stand van zaken inzake het MER ? Is deze reeds conform verklaard en wat zijn de essentiële conclusies ? Hoe ver staat het met de studie van de gevolgen voor land- en tuinbouw ? Is deze studie afgewerkt en wat zijn de conclusies ? Zijn de vroegere ideeën inzake de stormstuw nu eindelijk geactualiseerd en wat zal daarmee gebeuren ? Is het niet wenselijk om een onderscheid te maken in verband met de dijkhoogte in de verschillende polders, zoals in een studie van professor Verheyen werd gesuggereerd ? Wat is de mogelijke invloed van het al dan niet aanwezig zijn van bodemverontreiniging bij de verdere uitvoering van de dossiers ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, aan de basis van het voorstel tot wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren-Kruibeke, ligt de beslissing van de Vlaamse regering van 19 februari 1994 over de instelling van het overstromingsbekken Bazel-Kruibeke-Rupelmonde. De Vlaamse regering besliste op dat moment om principieel over te gaan tot de inrichting van een gecontroleerd overstromingsgebied. Dit houdt maximaal rekening met de ecologische inpasbaarheid van de bestaande ecologische waardevolle sites, inzonderheid de Barbierbeekvallei en de Rupelmondse kreek.

Het voorstel tot wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren impliceert niet dat de gewone Sigmadijken in het gebied zullen worden behouden. Het aanvullend stedenbouwkundig voorschrift voor gecontroleerd overstromingsgebied houdt in dat in dat gebied alle werken en handelingen kunnen worden uitgevoerd in functie van natuurontwikkeling, landbouw en recreatief medegebruik. Ze mogen echter niet strijdig zijn met de werken en handelingen noodzakelijk om de gecontroleerde overstromingsfunctie van het gebied te realiseren.

Het MER dat momenteel in opdracht van de administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Zee-

schelde, wordt uitgevoerd, kan terzake maatregelen suggereren. Deze maatregelen variëren al naargelang de plannen, alternatieven of scenario's voor inrichting en beheer, waaronder deze gericht op natuurontwikkeling en/of -behoud van het huidig gebruik, hetzij bij gelijke dijkhoogte, hetzij bij getrapte dijkhoogte. Dit kan onder meer inhouden dat de dijken in die zin worden aangepast en dat er met een variabel overstromingsregime rekening wordt gehouden, waarbij de compartimentering van het overstroombare gebied kan worden ingetekend.

Het ontwerprapport van het MER werd op 7 mei 1998 besproken op de MER-cel van Aminal. Op deze vergadering werd een groot aantal opmerkingen op het ontwerprapport gemaakt en werden een aantal leemtes in de kennis aangegeven. In dit kader wordt momenteel een bijkomende studie gemaakt van de hydrologie van de Barbierbeek. Na het afwerken van deze studie en het aanpassen van het ontwerprapport aan de opmerkingen, zal het MER worden ingediend op de MER-cel voor conformverklaring. Zolang het niet conform is verklaard, mogen nog geen conclusies worden getrokken.

De administratie Land- en Tuinbouwstudie gaf opdracht voor en betaalde de studie over de gevolgen voor land-en tuinbouw. Deze studie is afgewerkt en beschikbaar bij de administratie, die dan ook beter is geplaatst om de gepaste conclusies te trekken.

De vroegere ideeën over de stormstuw zijn nog niet geactualiseerd. Momenteel voert het waterbouwkundig laboratorium Borgerhout de studie uit van de actualisatie van het Sigmaplan, in samenwerking met de betrokken afdeling van AWZ. Uit studies van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout en het Laboratorium voor Hydrologie en Waterbeheer blijkt dat het aanleggen van het gecontroleerd overstromingsgebied met een getrapte overlooppdijk minder effectief is. De beveiliging zou in dit geval minder groot zijn in vergelijking met een overlooppdijk op cota 6,80 m Tweede Algemene Waterpassing voor alle compartimenten.

De juridische diensten onderzoeken momenteel de invloed van mogelijke verontreiniging, kaderend in de bodemsanering. Het eventueel opstarten van de oriënterende bodemonderzoeken zal te gepasten tijde worden doorgevoerd in overleg met de bevoegde instanties van OVAM.

De overdruk op het ontwerp-gewestplan betekent dat er inderdaad voor wordt geopteerd om de hui-

Stevaert

dige bestemmingen – natuurgebied, bosgebied, agrarisch gebied met ecologisch belang, landschapelijk waardevol agrarisch gebied en agrarisch gebied – te behouden en een gecontroleerd overstromingsgebied in overdruk aan te brengen. Met deze wijziging heeft de Vlaamse regering er voor geopteerd om de bestaande ruimtelijke verweving van landbouw, natuur, bos en recreatief medegebruik in het gebied mogelijk te houden, voor zover dit verzoenbaar is met de gecontroleerde overstromingsfunctie en de aanduiding als vogelrichtlijngebied. Deze verweving draagt immers in belangrijke mate bij tot de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Ook hier zal het MER gerichte maatregelen kunnen suggereren.

Door het gecontroleerd karakter van de overstromingen is het behoud van landbouw in het gebied mogelijk. Iets meer stroomopwaarts langs de Schelde vormt het gecontroleerd overstromingsgebied te Tielrode-Temse een voorbeeld van hoe landbouwbedrijfsvoering en gecontroleerde overstromingen kunnen worden gecombineerd. Naast de erkenning van het gecontroleerd overstromingsgebied als vogelrichtlijngebied, werden verscheidene getijdegevoelige gebieden langs de rivieren van het Scheldebekken in het kader van de habitatrichtlijn erkend, namelijk in het Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Wetteren, in vogelrichtlijngebied 3.5 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde' en 3.4. 'Durme en middenloop van de Schelde'.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, u hebt niet gesproken over de stormstuw, die nog steeds in het Sigmaplan staat. Ik hoop dat die zo snel mogelijk wordt geschrapt. Het zou een ecologische ramp zijn voor de Schelde en een gevaar voor iedereen als die stormstuw ooit doorbreekt. Het hoogteverschil van deze stuw bedraagt 3 tot 5 meter. Geen enkele ingenieur durft beweren dat die nooit zal doorbreken. Het Sigmaplan zegt duidelijk dat zelfs met de bouw van een stormstuw de potpolders nodig blijven. Zo kan men het grote niveauverschil tussen het opkomende en teruglopende water beperken, zodat de stuw niet doorbreekt.

Het studiebureau dat het MER opstelt, levert bijzonder slecht werk. Het moet permanent worden bijgestaan door de administratie en allerlei instituten.

Veel interessanter lijkt me het plan dat ik gemakshalve naar zijn auteur het plan-Patrick Meire noem. Volgens dat plan, dat de volle klemtoon legt op natuurontwikkeling, krijgt de Kruibeekse polder een dagelijkse overstroming en creëert men er een slikken- en schorregebied. Dat plan wordt gedwarsboemd door het plan dat de minister ons voorlegt. Hij wil landbouw toestaan, voor zover de veiligheid en de natuur niet worden geschaad. Hij wil iedereen tevreden stellen. De landbouwlobby is hiermee misschien gesust, maar de landbouwers ter plaatse krijgen absoluut geen duidelijkheid. Ze willen weten of ze moeten verdwijnen of niet. Wanneer ze moeten boeren met een permanente dreiging van water, houden ze er liever mee op.

De heer Jos De Meyer : Ik wil me niet mengen in het debat tussen de heer Stassen en zijn burgemeester Denert. Maar we mogen studies die ons niet naar de mond praten, niet meteen slechte studies noemen.

Ik heb uit het antwoord van de minister vooral onthouden dat hij de mogelijkheid openlaat tot variabele dijkhoogten. Dit zal echter consequenties hebben voor het beheer en de uitbating. Dit debat wordt vervolgd als we de rapporten hebben gelezen.

Minister Steve Stevaert : De studies over de stormstuw zijn zeker niet rond. Ik wil daarop niet vooruitlopen.

Ik wil er wel op wijzen dat er volgens ons vormen van landbouw mogelijk zullen zijn. We zullen grondig onderzoeken waar gecontroleerde overstroming mogelijk is en wat de mogelijkheden en implicaties zijn van variabele dijken. Als de heer Stassen de studies in twijfel trekt, laat ik dat voor zijn rekening.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de beleidsreactie op de stijging van de grondprijzen in Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams

Voorzitter

minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening over de beleidsreactie op de stijging van de grondprijzen in Vlaanderen.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Voor het zomerreces bereikten ons een aantal studies die unaniem aangaven dat de prijs van de bouwgrond op één jaar tijd in Vlaanderen gestegen was met zo maar eventjes 13 percent. De verschillen tussen de diverse subregio's zijn groot. Leuven, Hasselt, Oostende en Tielt benaderden met 15 percent dit gemiddelde, maar in Veurne bedroeg de stijging 45 percent, terwijl andere streken amper of zelfs helemaal niet duurder werden.

Ik wil niet meehuilen met hen die de schuld hiervan integraal op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen afschuiven. Ik denk eerder dat het om een samenloop van omstandigheden gaat. Zo is er sprake van een inhaalbeweging. De bouwgronden stegen gedurende jaren immers veel trager in prijs dan de woningen. Voorts zijn er de lage rentevoet en de lage inflatie, waardoor de leenlast niet daalt met de jaren. Het valt niet te ontkennen dat deze lage rentevoet de prijzen de hoogte in jaagt. Op de derde plaats zijn er grote woonbehoeften. Er worden echter bijna geen woonuitbreidingsgebieden meer goedgekeurd.

Het RSV speelt naast deze drie factoren wel degelijk een rol : de minimale bouwdichtheden die men oplegt – vijftientig in stedelijk gebied en vijftien in het buitengebied – zouden wel eens voor een paniecreactie kunnen zorgen, zo blijkt uit een verklaring van de gedelegeerd bestuurder van Stadim. Ook in talloze gesprekken in mijn regio heb ik die paniek al menen aan te voelen. In Pittem bijvoorbeeld werd onlangs een sociale verkaveling vrijgegeven à 4000 frank per vierkante meter. Er moet dus zo snel mogelijk klaarheid komen over dat RSV.

Men kan de wetten van vraag en aanbod niet negeren. Als men systematisch alle woonuitbreidingsgebieden weigert, wordt dat spel van vraag en aanbod steeds harder gespeeld.

De Vlaamse regering heeft een sociaal grond- en pandenbeleid uitgewerkt, maar dat draait zeker nog niet op kruissnelheid. Uit het debat over de begrotingsaanpassing bleek dat amper één vijfde van de geplande kredieten werd vastgelegd.

Ik vrees dat de grondprijzen ten gevolge van de door mij opgesomde oorzaken zullen blijven stijgen en veel specialisten sterken me in die overtuiging. Nochtans moeten tegen 2007 400.000 nieuwe woningen worden bijgebouwd in Vlaanderen, terwijl er 300.000 moeten worden gerenoveerd. Veel van die te renoveren gebouwen zijn daarenboven zonevreemd.

Nog andere, meer technische elementen, spelen mee bij de evolutie van de grondprijzen. De verplichte gescheiden riolering jaagt de prijzen zeker met 100 à 150 frank per vierkante meter de hoogte in.

Ik eindig met een aantal concrete vragen. In welke mate is het huidige sociaal grond- en pandenbeleid gericht op de regio's waar de grondprijzen het sterkst stijgen ? Ik pleit dus voor een gedifferentieerd marktregulerend optreden. In welke mate is een selectieve politiek van aanwijzing van woonuitbreidingsgebieden een instrument om de grondprijzen in de gevoeligste regio's te temperen ? Ik pleit er dus voor dat men ook op het niveau van de Vlaamse regering tracht een aantal dingen te detecteren en er selectief op in te spelen. Dit element speelt een rol in het al dan niet goedkeuren van woonbehoeftenstudies.

Ten derde : kunt u de relatie laten onderzoeken tussen de stijging van de grondprijzen, de reserve aan grondgebieden van de overheid en de bouwmaatschappijen en de kwaliteit van de bestaande woningen ? Bij die drie elementen zijn er mijns inziens duidelijke indicatoren over mechanismen, zodat de overheid deze kan begrijpen en erop inspelen.

Ten vierde : in welke mate kan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen begeleidend optreden om binnen de hiërarchie van de kernen in te spelen op elke doelgroep, vooral dan de zwakste ? De autochtone bevolking is het zwakst en wordt het eerst getroffen door die scherpe stijgingen.

Ten vijfde : in welke mate acht de Vlaamse overheid de problematiek van de bodemattesten, onder andere het moeilijk aansnijden van nieuwe verkavelingen, verantwoordelijk voor de stijgende grondprijzen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, wat de globale problematiek betreft, kan alleen worden bevestigd dat een effectief grond- en pandenbeleid onontbeerlijk is om de

Stevaert

doelstelling van een goede ruimtelijke ordening, zoals vastgesteld in het RSV, te bewerkstelligen. In dit kader verwijs ik naar de maatregelen die in de gewenste ruimtelijke structuur van het RSV zijn opgenomen. Het voorontwerp van decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, zoals dat werd goedgekeurd op 7 juli, bevat een aantal duidelijke maatregelen over het grondbeleid.

Ik zal trachten een volledig antwoord te geven op uw vragen. Ten eerste is de huidige reglementering inzake grond- en pandenbeleid in het kader van de ruimtelijke ordening gericht op de verwerving van gronden voor sociale verkavelingen en koopwoningen. Dat is het zogenaamde decreet-De Seranno.

Ten tweede wil men de BPA's uitvoeren afhankelijk van het openbaar domein, de verbetering van de woonomgeving, de groenaanleg, maatregelen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. In 1997 werd 52,3 miljoen frank van het beschikbare budget voor 1998 vastgelegd. De sociale huisvestingsmaatschappijen doen vrijwel geen beroep op de kredieten in het kader van het decreet-De Seranno. Het voorontwerp van decreet inzake de ruimtelijke ordening voorziet in een aantal bijzondere instrumenten, zoals een voorkooprecht. Het grond- en pandenbeleid voor sociale huisvesting behoort tot de bevoegdheid van minister Peeters. In het kader van de Vlaamse Wooncode en de projectsubsidies heeft men maatregelen vastgesteld voor een grond- en pandenbeleid. Op het budget voor huisvesting is ook in kredieten voorzien voor grondbeleid in de Vlaamse Rand.

Op basis van de meest recente woonbehoeftenstudie blijkt dat voldoende woonzones in het perspectief van 2007 werden afgebakend in de gewestplannen. Een goed grond- en pandenbeleid betekent in eerste instantie dat gronden in het woongebied, die op de gewestplannen in het rood zijn aangegeven, ter beschikking moeten worden gesteld. Bijkomend kunnen op basis van een gemeentelijke woonbehoeftenstudie en indien noodzakelijk, woonuitbreidingsgebieden worden vrijgegeven, in het bijzonder voor sociale huisvestingsprojecten.

Ten derde behoort de beoordeling van de opportuniteit van een dergelijk onderzoek tot de bevoegdheid van Huisvesting. Wat de grondreserves van de sociale huisvestingsmaatschappijen betreft, worden sinds april van dit jaar op vraag van de Vlaamse regering besprekingen gevoerd tussen de VHM, de kabinetten bevoegd voor ruimtelijke ordening en huisvesting en hun respectievelijke administraties.

Op vraag van de VHM werden een aantal prioritaire projecten op hun ruimtelijke opportuniteit beoordeeld door de afdeling Ruimtelijke Planning van AROHM. De VHM werd op 31 juli op de hoogte gebracht van de resultaten. Daarnaast wordt een globale ruimtelijke screening uitgevoerd van de grondreserves van de VHM. Hiervoor werd zelfs een extern studiebureau ingeschakeld. De resultaten hiervan moeten het mogelijk maken om op regionaal vlak conclusies te trekken. Dit werk wordt evenwel bemoeilijkt en vertraagd door de grote foutenmarges op de gegevens die de VHM heeft geleverd.

Ten vierde : het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt alleen het globale kader en de doelstellingen vast op Vlaams niveau. Het onderzoek van doelgroepen kan, indien nodig, worden opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Uiteraard moeten die rekening houden met de doelstellingen van het RSV en de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

Bovendien behoort de differentiatie van het woonbeleid in functie van specifieke doelgroepen tot de bevoegdheid van minister Peeters. De woonbehoeftenstudies worden systematisch ter advies voorgelegd aan de afdeling Woonbeleid van AROHM, die specifiek voor de sociale woonbehoeften een advies verleent.

Ten vijfde : de problematiek van de bodemvervuiling doet zich vooral voor wanneer men aan een leegstaande bedrijfsruimte een herbestemming, bijvoorbeeld voor sociale woningen, wenst te geven, en de voormalige activiteit sterk bodemvervuilend was. De saneringskosten hebben natuurlijk een weerslag op de kostprijs van een huisvestingsproject, maar het verband met de stijging van de grondprijzen in een regio is tot nu toe niet aangetoond.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, ik heb enige reserves bij het antwoord van de minister op een aantal punten. Mijnheer de minister, u verwijst naar het voorontwerp. De discussie terzake zal waarschijnlijk nog worden gevoerd in dit parlement. Maar ik meen niet dat dit voorontwerp veel bevat over het grondbeleid : het is alleszins onvoldoende om als het instrument bij uitstek tot bijsturing te worden beschouwd.

Op het decreet-De Seranno wordt niet ingespeeld. Moet men dan niet onderzoeken waarom dat zo is ?

Decaluwé

U verwijst naar de sociale woningbouw, maar de vraag om uitleg handelde over de globale stijging van de grondprijzen. Men krijgt eenvoudig geen projecten goedgekeurd, omwille van een heel pak procedures, omwille van de bodemsanering, omwille van het gebrek aan behoeften. Ook is de grond nu niet goed gelegen in het kader van de huidige gewestplanwijziging en het structuurplan. Om die reden zijn er momenteel hectaren uitgeruste grond die waarschijnlijk nooit meer kunnen worden aangesneden. Ik bedoel met die voorbeelden dat men, door een aantal mechanismen, nu niet snel en accuraat kan ingrijpen om marktregulerend te werken : men wil wel, maar kan niet. Die analyse moet worden gemaakt.

Dan een derde punt waarop ik geen duidelijk antwoord kreeg. Bent u bereid om een wetenschappelijke studie te maken om een aantal mechanismen bloot te leggen, zodat daarop effectief kan worden ingespeeld wanneer een grond- en pandenbeleid wordt gerealiseerd ? Nu heb ik immers de indruk dat men dit beleid niet echt operationeel wil maken, misschien omdat de druk vanwege bepaalde immobiliënberoepen tegen marktregulerend optreden te groot was. Dit moet dus wetenschappelijk worden gefundeerd, zodat het parlement sterker staat om dit aan te pakken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Men moet een verschil maken tussen subjectieve en objectieve factoren. Als iedereen blijft zeggen dat de gronden in prijs stijgen, dan zullen ze dat uiteindelijk doen. Als iedereen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op een bepaalde wijze naar voren brengt, dan zal dat uiteraard een invloed hebben.

Wat de objectieve gegevens betreft : ik ben zeer blij en verrast, maar ik denk dat het teveel eer is voor mij. In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ben ik voor alles bevoegd, in heel Vlaanderen, en kan ik dus ontelbare studies genereren. Maar zoals u weet heb ik ook nog een aantal collega's in de Vlaamse regering. Iedereen moet vanuit zijn competentie en bevoegdheid verantwoordelijk zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Etienne De Groot tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mogelijke komst van een Nederlands megatuincentrum in de gemeente Rumst

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Groot tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de mogelijke komst van een Nederlands megatuincentrum in de gemeente Rumst.

De heer De Groot heeft het woord.

De heer Etienne De Groot : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is misschien minder fundamenteel dan deze van het vorige lid, maar toch is ze niet ontbloeit van alle belang, integendeel. Zoals u weet staat vele tuinders en siertelers reeds jaren het water aan de lippen. Het is dan ook begrijpelijk dat deze mensen worden verontroost door bepaalde fenomenen. Een van die onrustwekkende fenomenen is de mogelijke komst van een megatuincentrum in de gemeente Rumst, vlakbij de af- en opritten van de E19.

Wanneer ik dit dossier in het parlement ter sprake breng, is dat niet omdat ik me wil inlaten met een soort dorpspolitiek of omdat men de mensen mag verdenken van een soort xenofobe reactie.

Het dossier heeft mijns inziens echter een kwalijk reukje. De Nederlandse tuingigant Intratuin heeft een oog laten vallen op het bewuste perceel. Merkwaardig genoeg meldde het schepencollege bijna ogenblikkelijk dat het principieel akkoord ging met de vestiging.

Dat is heel eigenaardig, want voorheen hadden andere tuinders van de gemeente het gemeentebestuur gevraagd om een constructie, passend bij een grondgebonden bedrijf, op dat perceel te mogen oprichten. Ze kregen echter nul op het rekest. Het wekte dus grote verbazing dat het gemeentebestuur voor deze gigant wel toegevingen wilde doen.

Intratuin verkoopt niet enkel grondgebonden producten. Het is een distributiecentrum waar alle behoeften voor de tuin worden verkocht. Ik twijfel er dus aan of een dergelijk bedrijf kan worden gevestigd in een landbouwzone. Daarom werden ook plannen gekoesterd om door middel van een BPA een bestemmingswijziging door te voeren. Dat is merkwaardig, omdat op die manier een

De Groot

BPA à la tête du client wordt opgesteld voor een enkel persoon.

Aanvankelijk ontkende de burgemeester dat de brief met de principiële instemming werd verstuurd. De brief kwam echter door een goede wind ook terecht in de bus van een gemeenteraadslid en de bestemming ervan gaf toe de brief te hebben ontvangen. Het gemeentebestuur heeft op een heel autoritaire manier gereageerd op deze geschiedenis, onder andere tegenover de gemeenteraadsliden, door de openbaarheid van bestuur te reduceren tot het strikte minimum. Mensen die durfden reageren tegen de komst van het centrum, werden afgebluft als ze nog bij het gemeentebestuur kwamen voor een inlichting.

Verder heeft men de oude plannen voor een carpoolparking opnieuw uit de lade gehaald. Daarin ligt de link met uw departement van Openbare Werken. U weet dat er een carpoolparking is in Kontich. Er bestonden plannen om zo een parking ook in te planten in de buurt van Rumst. Uw departement blijkt gunstig te staan tegenover de aanleg van een carpoolparking, die uiteraard ook in die landbouwzone zou worden gevestigd en waarvoor dus ook een bestemmingswijziging nodig zou zijn.

Ik heb het wrange gevoel dat men het dossier van de carpoolparking – waartegen ik geen enkel bezwaar heb, integendeel – bovenhaalt om te verantwoorden dat er toch een BPA nodig is, waaraan men dan meteen het perceel voor Intratuin kan koppelen. Dit lijkt op boerenbedrog. Het past niet in een beleid van ruimtelijke ordening en is in strijd met het moreel aspect van het gelijkheidsbeginsel. Daarom had ik graag een antwoord op de volgende vragen.

Mag een tuincentrum met commerciële doeleinden in een landbouwzone worden gevestigd indien het andere dan grondgebonden producten verkoopt ? Is het stedenbouwkundig toelaatbaar dat een bestemmingswijziging, onder meer door middel van een BPA, wordt aangewend, alleen maar om een bedrijf te plezieren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer De Groot, ik wens vooraf een opmerking te maken over de carpoolparkings. Er loopt een studie om na te gaan hoe carpoolparkings, die reeds werden gerealiseerd

of gepland, kunnen worden ingepast in de bestaande plannen.

Het antwoord op uw eerste vraag is te vinden in artikel 11 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen. Volgens dit artikel horen zuiver commerciële inrichtingen niet thuis in agrarische gebieden. Verder moet elke nieuwe inplanting worden beoordeeld op de impact die ze heeft op de goede ruimtelijke ordening.

Na een ruimtelijke analyse die rekening houdt met een set van criteria, zoals de aanwezige perceelstructuur, de verkeersontsluiting en de nabijheid van woon- en natuurgebieden, doet de gemachtigde ambtenaar een uitspraak over de concrete bouwaanvraag. De administratie van Arohm en de gemeente Rumst hebben momenteel nog geen aanvraag ontvangen over de inplanting van dit tuincentrum.

In de omzendbrief van 10 november 1993 betreffende de BPA's die afwijkingen inhouden ten opzichte van de gewestplannen, staat duidelijk dat elk afwijkend BPA de behandelende ruimtelijke problematiek moet situeren in zijn globale gemeentelijke context. Dit impliceert dat een gemeente idealiter vanuit een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan steeds een globale gemeentelijke inventaris moet maken van alle activiteiten en functies waarvoor een afwijking wordt gevraagd. Aan de hand daarvan kunnen de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor al deze activiteiten en functies worden aangeduid. Hiermee wordt vermeden dat voor een individueel geval een particuliere oplossing wordt gezocht, los van de globale gemeentelijke context.

De voorzitter : De heer De Groot heeft het woord.

De heer Etienne De Groot : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Naar het schijnt wordt hiervan om economische redenen soms wel afgeweken met sectorale BPA's. Is dat in dit geval mogelijk ? Kan men het zo inkleden dat voor de carpoolparking een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd en het terrein voor Intratuin daaraan wordt gekoppeld ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik begrijp uw bekommernis, maar een sectoraal BPA is hier zeker niet van toepassing, want dat moet handelen over de uit-

Stevaert

breiding van een bestaand bedrijf. Dat is hier niet aan de orde.

Voor mijn laatste zin is belangrijk. Men vermijdt dat voor een individueel geval een particuliere oplossing wordt gezocht, los van de globale gemeentelijke context. Dat moeten we onderlijnen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Michel Doomst tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de werking van de onbemande camera's

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Doomst tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de werking van de onbemande camera's.

De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de laatste dagen is al heel wat te doen geweest over mobiliteit. Mijn vraag werd ingediend op het moment dat de onbemande camera's nog altijd aan kinderziekten leden. Veiligheid moet ook onze zorg zijn en we moeten ze niet louter aan het federale niveau overlaten. Daarom moeten we de nuttige initiatieven maximale mogelijkheden bieden.

De lijdensweg voor het invoeren van de onbemande camera's is toch wel bijzonder lang. Het is een hele opdracht gebleken om alle instanties die erbij betrokken waren operationeel te maken. Vooral de rijkswacht wees erop dat het heel moeilijk is om het project van de nodige mankracht en financiële middelen te voorzien.

Het is wel enigszins logisch dat dergelijke nieuwe instrumenten voor controle van het gedrag in het verkeer inlooptijd vragen. Op het einde van de vakantieperiode heb ik vernomen dat men op dit moment een heel stuk verder staat. In de pers werd duidelijk dat op tal van plaatsen de lopende problemen tot het verleden behoren.

Toch wil ik aan de minister vragen of hij er een idee van heeft of de controles op dit ogenblik inderdaad efficiënt gebeuren, of er nog verschillen zijn tussen de provincies en of er nog zwakke punten zijn. We hebben immers nog altijd een provinciale reflex. Ik wou u vragen wat de mogelijke oorzaken kunnen zijn van een gebrekkige werking op sommige plaatsen en tegelijkertijd polsen naar uw toekomstige uitbreidingsplannen dienaangaande. Wetende dat dit thema u nog meer dan ruimtelijke ordening na aan het hart ligt, zie ik uw antwoord nieuwsgierig tegemoet.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik kan u mededelen dat er reeds 38 toestellen in werking zijn op twintig plaatsen. Het is voorbarig nu reeds te zeggen welke provincie het braafst is. In Oost-Vlaanderen werden door rijkswacht en politie 121 PV's opgesteld. Limburg bekleedt de tweede plaats met 321 PV's. In de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant werd het boekje respectievelijk 906, 498 en 838 maal bovengehaald. Dit betekent in totaal 2.684 PV's.

Zoals de heer Doomst terecht zei, is er een inlooptijd nodig geweest waarin een optimalisatie werd doorgevoerd. Dit geldt met name voor de inplanting van de palen, de afmeting van de lenzen en andere technische aangelegenheden.

Ik kan u mededelen dat de rijkswacht uit de federale begroting een bijkomend krediet van 16 miljoen frank per jaar heeft gekregen voor de noodzakelijke technische middelen. Dit bedrag is vooral bestemd voor de betaling van de weddes van acht bijkomende personeelsleden en voor de aankoop van materiaal. Ik kan u die gedetailleerde cijfers bezorgen.

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Kunt u ons reeds zeggen welke klemtonen u wil leggen in dit dossier ?

Minister Steve Stevaert : U zult begrijpen dat het te vroeg is om op die vraag nu reeds een antwoord te krijgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Filip Dewinter tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hersamenstelling van de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening en van de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Dewinter tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hersamenstelling van de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening en van de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Zoals u wellicht weet, werden in 1991 de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening voor het laatst hernieuwd en opnieuw samengesteld. Normaal had men ook in 1995 tot een hernieuwing en hersamenstelling moeten overgaan, op grond van het feit dat de leden van die commissie een vierjarig mandaat bekleden. Dat is toen echter niet gebeurd, ondanks de verkiezingen van 21 mei die een nieuwe samenstelling mogelijk maakten.

Hoewel de minister eerst een brief had gestuurd naar alle fracties met de vraag om kandidaten voor te stellen, besliste hij later om het mandaat van de commissies te laten doorlopen tot 31 december 1997. Maar op 1 januari 1998 werd niet overgegaan tot de hernieuwing en hersamenstelling van de betreffende commissies. Een soortgelijke situatie deed zich voor in de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke ordening. Dit betekent dat de regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening, net zoals de Vlaamse adviescommissie, hun mandaat sinds 1991 in ongewijzigde samenstelling vervullen, hoewel daar in 1995 verandering in had moeten optreden.

Tot tweemaal toe is een termijn zomaar voorbijgegaan. Tot onze grote verwondering zijn er ondertussen wel benoemingen geweest, maar dan wel 'à la tête du client', zoals we wel gewoon waren. Als voorbeeld geef ik een beslissing van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap op grond waarvan in de Limburgse Commissie van Advies voor Ruimtelijke Ordening ene mevrouw Brenard mevrouw De Pauw vervangt. De benoemingen gebeuren dus duidelijk niet op basis van het wettelijk voorgeschrevene en evenmin op basis van de beloftes die de minister in een brief heeft gedaan.

Mijn concrete vraag aan u luidt als volgt. Hoe zit het nu met de samenstelling van die Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening ? Hoe zit het nu met die Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening ? Nog acht maanden geduld en we kunnen tot een hersamenstelling overgaan op basis van de uitslagen van de verkiezingen, maar dan hebben die commissies ondertussen wel meer dan vier jaar gezeteld in een samenstelling die van voor de verkiezingen dateert. Hoe verantwoordt u dit en die stiekeme benoemingen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Dewinter, ik zal u een gedetailleerd antwoord geven, maar wil eerst duidelijk stellen dat niets stiekem gebeurt. Het betreft gewoon vervangingen van mensen die ontslag nemen.

Mijn voorganger heeft in antwoord op een schriftelijke parlementaire vraag laten weten dat hij met de vernieuwing van de samenstelling van de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening wil wachten tot na de goedkeuring van een nieuw decreet ruimtelijke ordening. Dit nieuwe decreet, dat er nu nog niet is, zal namelijk van invloed zijn op de samenstelling en de taken van die regionale commissies. Het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, wordt hier verward met het aangekondigde nieuwe decreet ruimtelijke ordening. Eerstgenoemd decreet is een loutere coördinatie en had uiteraard geen invloed op de samenstelling en de werking van de regionale commissies. Maar het nieuwe decreet ruimtelijke ordening, dat de gecoördineerde stedenbouwwet moet vervangen, is nog in voorontwerpfase.

Een belangrijke stap werd gezet met de principiële goedkeuring van het voorontwerp door de Vlaamse regering op 7 juli 1998. Het werd ondertussen geadviseerd door de SERV- en Minaraad en zal binnenkort aangepast terug aan de Vlaamse regering worden overgemaakt. Daarna kan het advies van de Raad van State worden ingewonnen en kan de tekst eventueel opnieuw worden aangepast en zo aan het parlement worden voorgelegd. Zodra dit nieuwe decreet er is, zal er werk worden gemaakt van het instellen van een gereorganiseerde adviescommissie.

Wat de Vlaamse Commissie van Advies voor de Ruimtelijke Ordening, kortweg Vlacoro, betreft, is er het decreet van 24 juli 1997 houdende ruimtelijke planning, kortweg het planningsdecreet, waarin aan deze commissie een aantal concrete taken wer-

Stevaert

den toebedeeld. Dit decreet dient te worden onderscheiden van het gecoördineerd decreet ruimtelijke ordening. Wel dient te worden vermeld dat in het aangekondigde nieuwe decreet ruimtelijke ordening het planningsdecreet zal worden geïntegreerd.

Naar aanleiding van de totstandkoming van het planningsdecreet en de opmaak van het eerste Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd op 15 oktober 1996 een besluit van de Vlaamse regering uitgevaardigd over de organisatie van Vlacoro. Daarin wordt gestipuleerd dat het mandaat van de leden vier jaar duurt. Het eerste benoemingsbesluit van de leden dateert van 25 februari 1997. Dit betekent dus dat de hernieuwing van Vlacoro nog niet aan de orde is.

De samenstelling en het takenpakket van de Regionale Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening zijn uiteraard niet gewijzigd door het van kracht worden van het gecoördineerde decreet. Sinds het planningsdecreet van 24 juli 1996 hebben de regionale en de gemeentelijke commissies er wel een aantal taken bijgekregen. De gemeentelijke commissie vervult daardoor een belangrijke rol in de totstandkoming van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Bij ontstentenis van een gemeentelijke commissie neemt de regionale commissie deze taak over.

Mijn voorganger heeft er in een brief bij de gemeentebesturen op aangedrongen om gemeentelijke commissies in te stellen in gemeenten waar er nog geen functioneerden, zeker in gemeenten met minstens 10.000 inwoners, waar dit wettelijk verplicht is. Deze vraag werd kracht bijgezet met het argument dat een eigen gemeentelijke commissie belangrijk is in het gemeentelijk structuurplanningproces.

In het kader van de vraagstelling vestig ik er de aandacht op dat het initiatief voor de instelling of de hernieuwing van de gemeentelijke commissie moet uitgaan van de gemeente zelf. Weliswaar volgt er daarna een advies van de Regionale Commissie, en een ministeriële eindbeslissing. Voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan treedt de regionale commissie op als adviesorgaan. Voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt het werk geleverd door Vlacoro. Die moet volgens het planningsdecreet ook de Vlaamse regering adviseren bij het advies dat de regering zelf moet uitbrengen over de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Voorlopig is dat ook het geval als het gaat

over de gemeentelijke structuurplannen, tot op het ogenblik dat de betrokken provincie zelf over een ruimtelijk structuurplan beschikt.

Met de totstandkoming van het aangekondigde decreet op de ruimtelijke werking zal de structuur, werking en samenstelling van de adviesorganen worden hernieuwd. De nieuwe organisatie is opgenomen in het voorontwerp van nieuw decreet, zoals de Vlaamse regering dat heeft goedgekeurd op 7 juli. Op elk planningsniveau – gewest, provincie en gemeente – wordt een commissie geïnstalleerd. Haar hoofdtaak is de planning op het eigen niveau. De samenstelling van die commissies wordt her en der gewijzigd ten opzichte van de huidige, vergelijkbare commissies. Er is ook voorzien in overgangsmaatregelen.

De rechtsliteratuur definieert machtsafwending als de onwettigheid waarbij een bestuursorgaan de bevoegdheid die de wet hem heeft gegeven om een bepaald oogmerk van algemeen belang te dienen, gebruikt voor het nastreven van een ander doel. De rechtspraak voegt daaraan toe dat het ongeoorloofde doel het enig nagestreefde doel moet zijn om van machtsafwending te kunnen spreken.

Vooreerst wijs ik u er op dat in dit geval de bevoegdheid tot hernieuwing nog niet is gebruikt, eerder dan dat ze is misbruikt. In de vraagstelling werd aangevoerd dat de hernieuwing van de regionale commissies van advies werd uitgesteld om bepaalde partijen te weren uit die commissies. Overeenkomstig hoger vermelde definitie zou dat dan het enige doel mogen zijn dat met dat uitstel werd nagestreefd. Ik geloof hier te hebben uiteengezet dat er andere motieven in het geding zijn.

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Het is de eerste keer dat ik in het antwoord van een minister meer te horen krijg dan ik had gevraagd. Toch heb ik een opmerking bij uw uitvoerige uiteenzetting. U gaat voorbij aan het essentiële. Welk decreet er ooit misschien wordt gestemd inzake ruimtelijke ordening, tot nader order is nog steeds de vigerende wetgeving van kracht. Die bepaalt dat vanaf eind 1995 de Ruimtelijke Commissies van Advies voor Ruimtelijke Ordening opnieuw moesten worden samengesteld. Dat is echter niet gebeurd. De minister verwijst steeds opnieuw naar een decreet dat er nog moet komen. Men vraagt ons om geduld op te brengen. We hebben echter al drie jaar geduld.

De wetgeving is er. Daarin staat dat het mandaat van de Regionale Commissie vier jaar duurt, van

Dewinter

1991 tot 1995. Die periode is voorbij. Daarna vernamen we via een brief dat we moeten wachten tot eind 1997. Die vervaldatum is ook alweer afgelopen, en er is nog altijd niets gebeurd. Ik vraag u dus hoe de vork aan de steel zit.

Verder stellen er zich enkele problemen. De Regionale Commissies voor Ruimtelijke Ordening geven adviezen over de gewestplanwijzigingen. Kan men die wijzigingen voor de Raad van State niet aanvechten omwille van de niet-wettelijke samenstelling van deze commissies ? Dat zijn vragen waarover u en uw kabinet ooit eens rekschap zullen moeten afleggen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Er is een nieuwe minister ; er komt ook een nieuw decreet ; op dat ogenblik worden de problemen aangepakt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herinrichting van de strook N42b (Gentweg) op het grondgebied Sint-Lievens-Esse (Herzele) en Steenhuize-Wijnhuize (Herzele)

Vraag om uitleg van de heer Leonard Quintelier tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herinrichting van de N42 in Wijnhuize-Herzele

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de herinrichting van de strook N42b (Gentweg) op het grondgebied Sint-Lievens-Esse (Herzele) en Steenhuize-Wijnhuize (Herzele) en van de heer Quintelier tot minister Stevaert, over de herinrichting van de N42 in Wijnhuize-Herzele.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het verwonderde me al dat aanvankelijk niemand anders een vraag had ingediend over dit onderwerp, hoewel de lokale politieke tenoren unaniem voor een nieuwe N42 kiezen. Ondertussen is daar dus verandering in gekomen.

Op 25 juli deed toenmalig minister van Openbare Werken Baldewijns aan de pers mee dat de heringerichte N42 door de woonkern van Wijnhuize-Herzele zou lopen. Anders gesteld : de N42 komt in de oude bedding van de Gentweg. Deze beslissing sloeg bij de bevolking en de politici in als een bom. Er waren immers al onteigeningen doorgevoerd voor de aanleg van de nieuwe N42 rond het gehucht Wijnhuize. Bovendien is er in Sint-Lievens-Esse reeds een nieuwe brug gebouwd om deze omleidingsweg mogelijk te maken. Die brug heeft 40 miljoen frank gekost. Misschien kan ze in het boekje van openbare werken zonder bestemming worden opgenomen. Verder hebben vroegere studies uitgewezen dat de omleiding rond het gehucht Wijnhuize om diverse redenen de meest voor de hand liggende verkeerstechnische oplossing is. Die studies dateren uit de tijd van de ministers Sauwens en Kelchtermans.

Minister Baldewijns verliet dus het pad dat was ingeslagen door zijn voorgangers. Volgens hem moet de N42 in de oude bedding worden aangelegd. Dat zal onder meer leiden tot nieuwe onteigeningen, terwijl de dorpskern nog meer dan vroeger zal worden doorsneden door een weg met relatief snel verkeer. Dat zal de verkeersveiligheid zeker niet in de hand werken. Men heeft me meegedeeld dat in 1995 elke dag ongeveer 8.000 voertuigen gebruik maakten van die weg. De wegverbreding zal er bovendien toe leiden dat men er nog wat vlugger zal rijden dan voorheen. De beslissing van minister Baldewijns heeft me dus ten zeerste verwonderd.

Het protest van de bevolking en de lokale politici is terecht. Daarom wil ik minister Stevaert vragen waarop hij zich baseert om de beslissing van minister Baldewijns over het tracé van de N42 te respecteren. Mijnheer de minister, ik heb zelfs vernomen dat deze voormiddag in ijtempo een bijeenkomst over deze zaak is belegd op uw kabinet. Ik ben benieuwd wat daar is besproken. Verder zou ik de minister willen vragen om de documentatie en wetenschappelijke gegevens waarop hij zijn beleidsbeslissing steunt, mee te delen. Ten slotte zou ik graag vernemen welke bestemming de minister aan de nieuwe brug en de reeds uitgevoerde onteigeningen wil geven.

De voorzitter : De heer Quintelier heeft het woord.

De heer Leonard Quintelier : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eind juli hebben we met grote verbazing vernomen dat de kogel door de kerk was en dat de primaire weg van categorie 2 op het bestaande tracé zou worden uitgevoerd. We mogen niet vergeten dat de N42 een verbinding moet vormen tussen de Gentse Kanaalzone, de A10, de E40, Zottegem, Geraardsbergen en de A8. Het RSV geeft aan een primaire weg van categorie 2 de functie van verzamelen en van verbinden. Een dergelijke weg wordt steeds ingericht op twee maal één of twee maal twee rijstroken met gescheiden verkeersafwikkeling. Dit laatste is belangrijk. De N42 zal op korte termijn de noodzakelijke verbinding tussen de A8 en de A10 moeten vormen.

In het zuiden van Oost-Vlaanderen in het algemeen, en in Geraardsbergen in het bijzonder, hebben we in het verleden vastgesteld dat de realisatie van de N42 steeds in stukken en brokken is verlopen. In de jaren '80 ontstond een aanpassing van het gewestplan dat in 1978 werd vastgelegd. In 1978 gebeurde dit na advies van het toenmalige Bestuur der Wegen. Door de aanpassing in 1980 werden de bebouwing van de Hoek te Steenhuize, wat een heel kleine zone is, en het Hasseltbos ontweken. In 1990 besliste toenmalig minister Sauwens om het tracé uit te voeren op het grondgebied van Wijnhuize, maar van de uitvoering is nooit iets in huis gekomen. In 1992 besliste minister Kelchtermans om de werken aan de N42 uit te voeren zoals bepaald in het gewestplan. In 1993 werd de Schipstraat onteigend en in 1995 werd er een brug gebouwd. Het plaatselijk actiecomité spande een procedure in kort geding aan tegen de brug. Dit haalde niets uit. De brug kwam er en het nieuwe tracé zou onder de brug door lopen. De bouw van de brug heeft ettelijke miljoenen frank gekost en het onderhoud ervan vergt jaarlijks een pak geld, omdat de bouwput droog moet worden gehouden. De onteigeningen die noodzakelijk waren voor de bouw van de brug hebben eveneens tientallen miljoenen frank gekost.

Mijnheer de minister, laat ons niet uit het oog verliezen dat we het hebben over het rechte trekken van een bestaand bochtig tracé dat momenteel Wijnhuize doorsnijdt, maar dat slechts 2,4 kilometer lang is. Het totale tracé van Gent tot Geraardsbergen is ongeveer 30 kilometer lang. De brug werd ongeveer in het midden van het nieuwe tracé uit het gewestplan gebouwd, onder de Schipstraat. Waarom heeft men daar een brug gebouwd ? Men wou de vergissing niet herhalen die men een paar kilometer verder in de Assestraat had gemaakt

door er een gelijkvloers kruispunt aan te leggen. Het was natuurlijk de bedoeling om de brug in gebruik te nemen.

Uit een ARC- en een MER-studie blijkt nu dat de herinrichting van de bestaande weg als doorgangsweg door Wijnhuize de beste oplossing is. Wij plaatsen daar uiteraard heel wat vraagtekens bij. U mag niet vergeten dat de verkeerssituatie op de Gentweg te Wijnhuize onleefbaar is voor de bewoners. De woon- en werkfunctie van de weg vormt een permanent conflict, en dat wordt nog eens versterkt door een gebrek aan degelijke fietspaden en de afwezigheid van voetpaden. Het is onmogelijk om het doorgaand verkeer te scheiden van het woonverkeer. Het bochtig karakter van de weg beperkt bovendien de zichtbaarheid voor alle weggebruikers. We mogen niet vergeten dat het over een weg met hoogteverschillen gaat.

Mijnheer de minister, het aanpassen van deze weg aan de normen voor een primaire weg van categorie 2 lijkt ons zonder zware onteigeningen onmogelijk. Het zal zeker een grotere verkeerslast voor de bewoners van de aanpalende huizen tot gevolg hebben.

Deze morgen hebt u de mensen van het streekplatform Zuid-Oost-Vlaanderen ontmoet. Het platform heeft een unaniem standpunt ingenomen over de realisatie van het tracé uit het gewestplan. Er werden herhaaldelijk kredieten besteed aan de realisatie van het tracé, en nu zouden de kredieten worden verschoven om een doorgangsweg mogelijk te maken. De ongerustheid en ontevredenheid van de bevolking zijn bijgevolg bijzonder groot.

Ik stel u een aantal vragen om een idee te krijgen van de cijfergegevens. Hoeveel onteigeningen werden ter hoogte van Wijnhuize uitgevoerd voor het tracé uit het gewestplan ? Hoeveel bedraagt de juiste kostprijs van de brug aan de Schipstraat ? Wat is de kostprijs van de blijvende bemaling ? Op grond van welke afwegingen wordt met zo een investering geen rekening gehouden en worden de brug en de onteigeningen naar de prullenmand verwezen ? Op welke wijze verliep de enquête onder de omwonenden ? Wat is de kostprijs van de studies die in functie van het tracé werden gemaakt ?

Mijnheer de minister, tot slot wil ik u namens de overgrote bevolking van Wijnhuize en van Geraardsbergen vragen om het tracé van het gewestplan uit te voeren.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet mijn bedoeling om ten gronde op deze vraag in te gaan. Ik woon niet in het arrondissement van de vraagstellers en ben evenmin van plan om in hun vijver te vissen. Ik heb van de wijkbewoners echter een brief ontvangen over dit onderwerp. Ik heb een schriftelijke vraag gesteld aan uw voorganger, minister Baldewijns. Ik neem aan dat de minister in zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag zal verwijzen naar zijn antwoord van vandaag. Ik zal de wijkbewoners dan ook verwijzen naar het schriftelijk verslag van vandaag.

De voorzitter : De heer Timmermans heeft het woord.

De heer Jacques Timmermans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoor de heer Quintelier graag zeggen dat een vergissing zoals is gebeurd bij de aanleg van het gelijkvloerse kruispunt aan de Assestraat moet worden vermeden.

Iedereen spreekt hier namens de wijkbewoners, maar ik neem aan dat ook de wijkbewoners in twee kampen zijn verdeeld.

Het is voor het gewest erg belangrijk dat de verbinding er zo snel mogelijk komt. De omstandigheden zijn veranderd, en het is belangrijk om het ecologisch meest verantwoorde tracé uit te voeren. Dit mag niet leiden tot nieuw uitstel, want daaraan heeft de bevolking geen boodschap. Voor zowel de leefbaarheid als voor de doorstroming moest worden onderzocht wat het beste tracé was. Bij het kiezen van een tracé zullen er altijd voor- en tegenstanders zijn voor een van beide. Het is echter voorbarig om reeds een keuze te maken voor of tegen het tracé op de Gentweg. Het debat is emotioneel geladen, maar er is nog geen concreet plan. Er werd bijgevolg nog niets beslist over de fietspaden en verbeteringen aan de veiligheid van de weggebruikers. We verdedigen het standpunt om eerst af te wachten voor welk tracé wordt geselecteerd. Daarna kunnen we onderzoeken welke aanpassingen nodig zijn.

De voorzitter : Als leden van de commissie werden we allemaal met deze problemen geconfronteerd. Ik heb de vraag hierover aan de minister overgemaakt.

Mijnheer Penris, het antwoord van de minister zal gelden als antwoord op alle vragen over dit onderwerp.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, blijkbaar is dit een zwaar geladen dossier. De heer Lachaert had het over bommen en de heer Quintelier over kogels. Ik heb geen kogelvrij vest aan, maar ik zal toch proberen uitvoerig te antwoorden.

De beslissing om de mogelijkheden te onderzoeken voor de heraanleg van de N42 als doorweg, kan als volgt worden gemotiveerd : op 23 september 1997 hechtte de Vlaamse regering haar goedkeuring aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De centrale opties binnen dit plan zijn : de selectieve uitbouw van stedelijke gebieden ; het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied ; het concentreren van economische activiteiten op die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur in Vlaanderen ; het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur.

Deze bepalingen impliceren dat het induceren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden vermeden in gebieden die hiervoor in het RSV niet werden geselecteerd. Zoals algemeen bekend gaat van de aanleg van verkeersinfrastructuur een sterke ruimtelijke werking uit die in het betrokken gebied als niet gewenst wordt beschouwd. Bovendien is de huidige toestand van de N42 van die aard dat heraanleg noodzakelijk is, zelfs bij realisatie van de omleidingsweg. Het verkennen van de mogelijkheden tot heraanleg sluit dus zowel aan bij het voorkomen van verdere suburbanisatie en het behoud van de open ruimte als bij het optimaliseren van de bestaande verkeersinfrastructuur.

In de richtinggevende bepalingen is dit beleid geconcretiseerd naar de primaire wegen 2 toe. Ik citeer : 'Slechts uitzonderlijke aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor het doorgaand verkeer. Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk bij de bestaande kern aansluiten, zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt'.

Deze beleidskeuze werd ingegeven op basis van een gewijzigde beleidscontext, gecreëerd door de goedkeuring van het RSV door de Vlaamse Regering en is geheel consistent met de bindende bepalingen uit het RSV die werden bekrachtigd door het Vlaams Parlement op 17 november 1997. Op basis van deze bindende bepalingen kan immers worden vastgesteld dat het betrokken gebied niet als stedelijk gebied werd geselecteerd. Bijgevolg

Stevaert

wordt het gebied, volgens dezelfde bindende bepalingen, als buitengebied geselecteerd.

Wat de verkeersfunctie van de N42 betreft, besliste het Vlaams Parlement op 17 november 1997 de N42 niet als primaire weg 1 te beschouwen. Op basis van de richtinggevende bepalingen is een omleiding op een primaire weg 2 enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd.

Deze beleidsoptie om de mogelijkheden voor herinrichting te onderzoeken, is bovendien onderbouwd vanuit een aantal wetenschappelijke studies naar de impact van de aanleg van de omleidingsweg. Zo wijst een studie, uitgevoerd door de Universiteiten van Leuven, Gent en Antwerpen, uit dat door de aanleg van de rondweg voornamelijk landschappelijke schade wordt geleden in een gebied dat momenteel nog vrij intact is en frequent wordt gebruikt als recreatief stiltegebied, onafgezien van de economische schade die zou optreden ten gevolge van het verlies en de verdere versnippering van het landbouwareaal. Ook op ecologisch vlak doen zich een beperkt aantal moeilijkheden voor. Bovendien zouden een aantal knelpunten op het bestaande tracé niet worden opgelost en zou de geluidsoverlast in het betrokken gebied toenemen.

Om in dit dossier een correcte beslissing te kunnen nemen, werd aan de Universiteit van Brussel de opdracht gegeven vanuit sociaal en toxicologisch oogpunt de problemen te onderzoeken verbonden aan het huidige tracé van de N42. In deze studie kwam men tot de conclusie dat het merendeel van de problemen die door de bevolking werden aangehaald, verband houden met de wijze waarop de N42 momenteel is ingericht, namelijk een wegdek in slechte staat, het ontbreken van veilige fietspaden en het totaal ontbreken van voetpaden. Bovendien zorgt het bochtig verloop van de N42 voor een slechte zichtbaarheid op de kruispunten, wat op zijn beurt aanleiding geeft tot ongevallen met voornamelijk materiële schade. Tevens wordt de slechte oversteekbaarheid als knelpunt aangehaald, evenals in de weekends het storend nachtelijk verkeer richting Sint-Lievens-Esse. Aangezien het merendeel van deze problemen te maken heeft met de wijze waarop in het verleden verkeersinfrastructuur werd aangelegd doorheen woonkernen – hoe beperkt deze kernen in omvang ook mogen zijn – werd geopteerd om de mogelijkheden voor de heraanleg van de N42 als primaire weg 2 te onderzoeken. Men heeft aan een stedenbouw-

kundig ontwerper de opdracht gegeven deze verkenning uit te voeren.

Tot slot wil ik erop wijzen dat op basis van verkeerssimulaties, uitgevoerd met behulp van de multimodale modellen, momenteel minder dan 9.000 voertuigen per dag van de weg gebruik maken. Dit werd bevestigd door aanvullende verkeerstellingen. Dit is beduidend minder dan de verkeerskundige capaciteit van de huidige weg. Ook simulaties voor de toekomst wijzen niet op een verkeersintensiteit die een drastische uitbreiding van de verkeerscapaciteit noodzaakt. Uit een analyse van de aard van het verkeer blijkt bovendien dat er nauwelijks sprake is van zware doorgaande verkeersstromen. De N42 heeft eerder een beperkte regionale en een veeleer lokale ontsluitingsfunctie. Louter verkeerstechnisch gezien is de categorisering van deze weg als primaire weg 2 een verantwoorde keuze.

Gezien de lokale functie zal de aanleg van de omleidingsweg het bestaande tracé slechts gedeeltelijk ontlasten. Gevreesd wordt dat door de daling van de verkeersintensiteit de snelheid van de voertuigen op het huidige tracé zal toenemen met een stijging van de ernst van de ongevallen tot gevolg. Deze hypothese die door verschillende verkeersexperten wordt gedeeld, maakt dat het bestaande tracé moet worden heringericht om de veiligheid voor de omwonenden te garanderen.

Zodra alle onderzoeken zijn afgerond en de verkenning is doorgevoerd van de mogelijkheden op het vlak van het stedenbouwkundig ontwerp, kunnen deze gegevens worden overgemaakt aan de commissieleden.

De herinrichting moet op een sociaal verantwoorde manier verlopen en de bestaande problemen inzake verkeersleefbaarheid wegwerken. Volgens de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet prioriteit worden verleend aan het herinrichten van de bestaande weg. Op deze manier worden de bestaande problemen weggevoerd zonder dat dit ten koste gaat van de open ruimte en de landbouwexploitatie in het betrokken gebied.

De gronden verkregen via onteigening blijven eigendom van het Vlaams Gewest, het voorziene tracé wordt niet van het gewestplan geschrapt en de nodige maatregelen worden genomen voor een gravitaire afwatering van de reeds aangelegde brug. Mocht in de toekomst blijken dat de voorspelde groei van het verkeer door de verkeersmo-

Stevaert

dellen werd onderschat, kan eventueel besloten worden tot aanleg van de omleidingsweg.

De onteigeningskosten werden op 11,3 miljoen frank geschat. De aanleg van de brug bedraagt 32,8 miljoen frank. De nodige maatregelen zijn genomen voor een gravitaire afwatering van deze reeds aangelegde brug, zodat in de toekomst niet van een jaarlijks terugkerende kost van 2 miljoen frank kan worden gesproken.

Het voorziene tracé wordt niet van het gewestplan geschrapt en de gronden blijven eigendom van het gewest. Mocht in de toekomst echter blijken dat de voorspelde groei van het verkeer werd onderschat, dan kan er eventueel worden besloten tot aanleg van een omleidingsweg. De studiekosten van de laatste jaren zijn niet gemaakt met het oog op de herinrichting van de strook N42b op het grondgebied Sint-Lievens-Esse en Steenhuize-Wijnhuize. Deze kosten hebben betrekking op de ontwikkeling van een strategisch planningsinstrument ten behoeve van de administratie Wegen. Daardoor kunnen nieuwe tracés worden voorbereid die vanuit verschillende invalshoeken worden onderbouwd. Om de doelmatigheid en operationaliteit van het instrument te toetsen, werd geopteerd voor twee testgebieden. De omgeving van het tracé N42 werd gekozen, omdat hier de functionaliteit van het instrument kan worden getoetst voor in schaal beperkte projecten. In die zin is het wel mogelijk om de totale ontwikkelingskosten van het instrument aan te geven, maar hier een bedrag geven, zou enkel aanleiding geven tot desinformatie. De ontwikkeling van het instrument wordt begeleid door een stuurgroep waarin Aminal vertegenwoordigd is, zodat het instrument op in praktijk getoetste wijze kan worden gevalideerd. De enquêtes langs het betrokken tracé werden uitgevoerd door de universiteit van Brussel die de opdracht had om deze zaak vanuit sociaal en toxicologisch oogpunt te onderzoeken.

Tenslotte kan ik enkel herhalen dat het volgens de bepalingen van het RSV niet mogelijk is om de N42 als omleidingsweg te realiseren. Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat prioriteit moet worden verleend aan de herinrichting van de bestaande weg. Op die wijze worden alle problemen weggewerkt, ook deze die worden veroorzaakt door de aanleg van de omleidingsweg.

De voorzitter : De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Het RSV en zijn richtinggevende en bindende bepalingen verbieden dus

niet om een omleidingsweg te bouwen. Die weg moet wel worden gemotiveerd door op zijn uitzonderlijke karakter te wijzen. Principieel komen er geen primaire wegen van het type 2, maar voor omleidingswegen wordt een uitzondering gemaakt. De beleidsbeslissing zal wel op basis van ernstige gronden moeten worden genomen. Als de minister dus naar het RSV verwijst als exclusief fundament voor zijn beslissing, wil ik dat betwisten. Hij heeft zijn beslissing genomen op basis van diverse universitaire studies. Graag zou ik die studies trouwens inkijken. Trekt de huidige minister dezelfde conclusies uit die studies als zijn voorganger ? De minister hanteert een ecologische reden en verwijst naar de landschappelijke schade en de geluidsoverlast. Ik heb moeite met die argumenten. Een weg dwars door het dorp biedt toch evenveel geluidshinder ? Minister Baldewijns heeft het RSV mijns inziens wat misbruikt om zijn ecologisch geïnspireerde beslissing te onderbouwen en daar heb ik moeite mee.

De heer Leonard Quintelier : Ook ik zou graag over de studie beschikken. Het verbaast me dat noch de minister noch de studie rekening houden met de investeringen die al zijn gedaan. Ook ben ik de mening toegedaan dat het in de wijk Wijnhuize heel wat rustiger wonen zou zijn als men het tracé van het gewestplan zou uitvoeren. Ik zie echt de meerwaarde niet in van een primaire weg 2 op de bestaande Gentweg.

De voorzitter : Het lijkt me inderdaad nuttig om studies consequent ter beschikking van de commissieleden te stellen, eenmaal de beslissing is gevallen. Dat komt de openheid van de besluitvorming ten goede.

Minister Steve Stevaert : Op dat verzoek ga ik graag in. Ik ben zelfs bereid de studies toe te lichten.

Ik vind het voorbarig om de discussie over de geluidshinder nu al te voeren, maar met een nieuwe weg komt er toch weer een zone bij waar geluidslast ontstaat, dat valt niet te ontkennen.

Het RSV formuleert inderdaad geen formeel verbod op het aanleggen van een omleidingsweg, maar dan moet men kunnen bewijzen dat er echt geen andere oplossing mogelijk is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over bouw- en milieuvergunning voor windmolens

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Verwimp-Sillis tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over bouw- en milieuvergunning voor windmolens.

Minister Stevaert zal ook in naam van minister Kelchtermans antwoorden.

Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ik wil de minister graag feliciteren met zijn promotie. Ik beschouw het als een speling van het lot dat ik daardoor mijn vraag over het vergunningenbeleid inzake windmolens kan stellen aan de enige rasechte eigenaar van windmolens in Vlaanderen.

Dit is de maand van de energiebesparing. Men kan het rationeel energieverbruik niet los zien van de hernieuwbare energie. België en Vlaanderen hebben zich geëngageerd om een deel van de elektriciteit op te wekken uit hernieuwbare bronnen. De ervaring in andere landen toont aan dat de technologie van de windturbine hierbij zeer grote troeven biedt. Toch liggen België en Vlaanderen ver achterop inzake zulke windmolenparken. Duitsland beschikt al over 1.724 megawatt windenergie. Voor Denemarken bedraagt de capaciteit 850 megawatt, voor Nederland 300 megawatt. Vlaanderen hinkt, dankzij het park van Zeebrugge, achterop met 5 megawatt. Deze cijfers uit 1996 werden me bezorgd door Electrabel.

Andere alternatieve energiebronnen zijn in voornoemde landen ook in groten getale aanwezig, terwijl Vlaanderen ook daar beschamend slecht scoort.

De oude windmolens, nu meestal als monument gerestaureerd, bevinden zich hoofdzakelijk in landbouwgebied. De meeste dienden immers landbouwactiviteiten. Toch had Vlaanderen ook een aantal industriële molens. De nieuwe turbines zien er totaal anders uit en zijn gebaseerd op een nieuwe technologie. Ze hebben echter nog altijd wind

nodig, en wind is het ruimst voorradig in de open landbouwgebieden.

Dat is een groot probleem, want de lokale overheid weigert hen op de industrieterreinen toe te laten omdat ze geen werkgelegenheid genereren. In landbouw- en woonzones krijgen ze geen vergunning omwille van de Vlaamse geluidsnorm, die 25 decibel op een afstand van 200 meter bedraagt. Nederland heeft een minder strenge norm : daar meet men de 25 decibel-norm aan de dichtstbijzijnde woning.

Uiteindelijk blijven op het gewestplan enkel de zones van openbaar nut over. Deze zijn dun gezaaid in gebieden met voldoende windkracht, maar dan nog betwijfelen sommige gemeentebesturen of het opwekken van elektriciteit wel een activiteit van algemeen nut is.

Ik wil u de lijdensweg niet onthouden van de coöperatieve vennootschappen, specifiek opgericht voor de bouw van windturbines. Deze coöperatieven kampen om te beginnen met een gebrek aan objectieve gegevens betreffende de windsnelheid. Het KMI meet weliswaar wind, maar dan op 10 meter hoogte. De windmolen heeft echter wind nodig op een hoogte van 40 meter.

Een tweede probleem vormen de aansluitingskosten van de kabel op het elektriciteitsnet. Ook daarover bestaat onzekerheid.

Een groter probleem is de administratie. Ambtenaren noch beleidsverantwoordelijken zijn op de hoogte van de voordelen van windturbines. Zij weten niet waaraan een windturbine moet voldoen, welk lawaai ze mag produceren, hoeveel de hoogte en de afstand moeten bedragen. Ze zijn niet op de hoogte van de vergunningen.

Mijnheer de minister, er bestaan dus eigenlijk geen rechtstreekse wettelijke normen, alleen een aantal onrechtstreekse normen. Uit windmetingen is gebleken dat de kuststreek de voorrang krijgt, omdat daar het meeste wind voorkomt. Welnu, men heeft getracht in Blankenberge een vergunning te vragen voor vier turbines, ervan uitgaand dat de bestaande 23 molens van Zeebrugge dan toch dicht in de buurt lagen. Voor deze turbines kwam een landbouwzone in aanmerking. Men is echter niet geslaagd in dit opzet, ondanks het feit dat in het buitenland 70 percent van alle turbines zich in landbouwgebied bevindt, 15 percent in havengebied en 15 percent elders.

Verwimp-Sillis

Men heeft toen zijn oog laten vallen op industriezones : een in Brugge en een in Bredene. In Hasselt zou het immers wel kunnen in een industriezone. Dat plan stuitte echter op een njet van de West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Reconversie, die het quasi-monopolie heeft op de industriegebieden van West-Vlaanderen. Particulieren en bedrijven die op een duurzame wijze hun energie wensen te produceren, kunnen hierdoor onmogelijk nog windmolens en -turbines plaatsen in de meest winderige van onze provincies. Een dergelijke beslissing wordt dan genomen via een intercommunale. Mijnheer de minister, voor ons kan dat niet : beleidsverantwoordelijken, ofwel op gemeentelijk ofwel op gewestelijk niveau, moeten dergelijke beslissingen nemen, en niet een intercommunale.

Men heeft zich dan gewend tot een zone van openbaar nut in Middelkerke. Daar twijfelt, zoals ik reeds stelde, het college van burgemeester en schepenen aan het openbaar nut van het opwekken van elektriciteit, hoewel ze wel Aquafin en Mobistar toelaat als organisaties van algemeen nut.

Ondertussen is me gemeld dat er een interdepartementale werkgroep is opgericht, maar voorlopig leidt dit nog niet tot een inhaalbeweging. Vandaar mijn vragen.

Om welke redenen weert men in Vlaanderen de moderne windmolen uit windrijke landbouwgebieden, in tegenstelling tot zijn oudere en grotere broer en in tegenstelling tot andere landen ? In welke zone van het gewestplan hoort de windturbine dan uiteindelijk thuis ? In welke zone krijgen de bedrijven rechtszekerheid voor de oprichting van windturbines, wetend dat we die windturbines nodig hebben om te voldoen aan de eisen voor de alternatieve hernieuwbare energie ? Welke besprekingen vonden tot nu toe plaats in de interdepartementale werkgroep en met welk resultaat ? Verder heb ik nog een vraag die eigenlijk bestemd is voor de minister van Leefmilieu : om welke redenen hanteert de Vlaamse minister een duidelijk strengere norm voor windturbines dan zijn Nederlandse collega ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil allereerst mevrouw Verwimp danken voor haar woorden. Het lot kan inderdaad zeer merkwaardig zijn.

Alvorens in te gaan op uw specifieke vragen wil ik een en ander duidelijk stellen. Vlaanderen heeft op dit ogenblik inderdaad zeer weinig windmolens. De reden daarvoor schuilt niet in de door u opgesomde elementen van ruimtelijke ordening, maar veeleer in andere zaken.

De afgelopen periode is terzake echter een gunstige wind opgestoken. Zo is het systeem van de groene frank verdubbeld, wat nu een economische basis biedt om windmolens of windmolenparken te realiseren. We bevinden ons nu in de fase waarin dit mogelijk is in Vlaanderen. Ook met betrekking tot het aansluiten op het bestaande net zijn er afspraken in de maak en wordt er overleg gepleegd met de bestaande energie-intercommunales en -bedrijven. Op zeer korte tijd werden er heel wat knelpunten uit de weg geruimd. We mogen er nu van uit gaan dat er heel wat aanvragen zullen worden ingediend. Daarom komt uw vraag net op tijd.

De vergunningen behoren specifiek tot mijn bevoegdheid. In dit verband wil ik hier een aantal belangrijke uitspraken doen. We moeten ook hier de zaken heel objectief voorstellen tegenover de buitenwereld en niet doen alsof het niet mogelijk is om vergunningen voor windmolens te krijgen in Vlaanderen.

De oude, idyllische windmolens hebben hun plaats in de geschiedenis. Een nieuwe generatie komt eraan. De problematiek komt in een stroomversnelling, zeker door de groene frank en de discussies bij het milieubeleid over de CO₂-reductie.

Het is zeker niet mijn bedoeling om zomaar windmolens te weren uit windrijke landbouwgebieden, integendeel. Selectieve plaatskeuzes en afwegingen zijn echter wel gewenst. Naast een aantal praktische moeilijkheden en bezwaren op juridisch-procedureel vlak, zijn er vooral een aantal tegenkantingen van veeleer subjectieve aard. De niet-in-mijn-achtertuin-houding moet worden overwonnen, ook inzake windmolens.

Daarom is de interdepartementale werkgroep Windenergie belast met de opdracht een gecoördineerde aanpak voor te stellen. Deze werkgroep ontwikkelde onlangs een raamvoorstel voor de ruimtelijke afweging van bouwvergunningsaanvragen voor individuele windmolens in het buitengebied. Hierbij heeft de werkgroep het principe van de gedeconcentreerde bundeling uit het RSV, naar analogie met de Telecom-code voor de zendmasten, verfijnd tot het principe van de plaatsdeling. De bundeling van windmolens moet het behoud van de resterende open ruimte in het sterk verste-

Stevaert

delijkte Vlaanderen mee ondersteunen. De werkgroep acht de niet-gecoördineerde inplanting van individuele windmolens in het buitengebied dan ook niet wenselijk.

Omdat windmolens vanuit technisch oogpunt over een voldoende grote obstakelvrije omgeving moeten kunnen beschikken, is deze werkgroep er zich van bewust dat het bundelingsprincipe bij bebouwing en bedrijvigheid niet als een absolute ruimte-locatievoorwaarde kan worden gehanteerd. Hoe dan ook moet er worden gestreefd naar een zo groot mogelijke ruimtelijke bundeling met andere infrastructuur: GSM-zendmasten, hoogspanningspylonen en andere kunstwerken die reeds een belangrijke ruimtelijke, landschappelijke en visuele impact hebben.

Concreet kiest de werkgroep ervoor om de gebundelde inplanting van windmolens steeds per regio, gemeente of vereniging van gemeenten af te wegen. Technische analyse van de mogelijke locaties en een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een bepaalde gebied kan resulteren in de selectie van de meest optimale locatie. De uiteindelijke keuze van een locatie kan vervolgens op gemeentelijk of provinciaal niveau juridisch-plologisch worden vastgelegd in gemeentelijke of provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, in casu een BPA of het gewestplan. De stelling dat de bestemmingen van industriegebied of gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zonder meer in aanmerking komen voor de inplanting van windmolens, gaat voorbij aan de appreciatiemarge binnen een concrete vergunningsaanvraag.

Ook in gebieden bestemd voor bewoning en agrarische bebouwing, is een inplanting mogelijk, als na de ruimtelijke inpassing ook aan de richtvoorwaarden voor geluid wordt voldaan, vooral 's nachts. In dat geval moet het geluid van de turbine worden beperkt tot het geluidsdrukniveau uitgedrukt in 95 van het oorspronkelijk omgevingsgeluid, zijnde 5 DBA, en de respectievelijke richtwaarden van de verschillende bestemmingszones. Dit omgevingsgeluid kan in de buurt van lawaaibronnen zoals autostrades of industriegebieden hoger liggen. Het specifieke geluid van de turbine levert dan geen wezenlijke bijdrage meer, zeker niet bij toenemende windsnelheid en lawaai. De richtwaarden kunnen dus ook in de landelijke gebieden worden gerespecteerd.

Er zijn nog verdere afspraken nodig met de respectievelijke administraties om te bepalen in hoeverre een windmolen of een windmolenpark in open landbouwgebieden kan worden beschouwd als baken of element van meerwaarde voor het landschap. Bepalende factoren hierbij zijn de in opmaak zijnde windatlas voor Vlaanderen en de specifieke vormkwaliteiten van de moderne turbines. Met het oog op rechtszekerheid stelt de werkgroep daarom voor dat de initiatief nemende overheid aanvullende stedenbouwkundige voorschriften ontwikkelt.

Voor het windmolenpark in de Antwerpse haven bijvoorbeeld heeft mijn administratie, in overleg met de interdepartementale werkgroep, een specifiek voorschrift voor een windmolenpark ontwikkeld. Het voorschrift beschouwt het windmolenpark als erfgoedzone waarbinnen wederzijds respect wordt opgebracht voor de windmolens en de onderlinge bestemming, in dit geval bufferzone en stortgebied.

De interdepartementale werkgroep heeft het afgelopen jaar een kader opgemaakt voor de ruimtelijke afweging van de inplanting van individuele windmolens en windmolenparken, voornamelijk in het buitengebied. Daarnaast heeft de werkgroep ook de inhoudelijke voorbereiding gemaakt van een voorstel tot wijziging van het gewestplan Antwerpen met het oog op de inplanting van een grensoverschrijdend windmolenpark aan de grens met Nederland. Tevens zorgde de werkgroep voor de inhoudelijke opvolging van concrete dossiers, zoals het MER voor de inplanting van een near shore-windmolenpark voor de kust van Zeeuws Vlaanderen.

Voor de geluidsnormen deelt minister Kelchtermans me mee dat windturbines binnen de Vlarem-reglementering ressorteren onder de inrichtingen voor elektriciteitsproductie, rubriek 12. Windturbines met een geïnstalleerd elektrisch vermogen van minder dan 100 kilowatt zijn niet vergunningsplichtig. Molens met een vermogen tussen 100 en 10.000 kilowatt worden beschouwd als klasse II-inrichtingen. Boven 10.000 kilowatt zijn het klasse I-inrichtingen.

Evenals in Nederland geldt in Vlaanderen de geluidsmeting bij de meest nabij gelegen woning, indien die zich op minder dan 200 meter van de turbine bevindt. Voor windturbines zijn geen specifieke geluidsnormen in titel II van Vlarem opgenomen en gelden dus de algemene bepalingen met betrekking tot de geluidshinder. Daarin zijn relatief strenge richtwaarden vervat voor de verschil-

Stevaert

lende beschermingszones. Respect voor de stiltezones is eveneens een beleidslijn die moet voorop staan.

Het spreekt voor zich dat een sectorale geluidsnormering, haalbaar met de best beschikbare technologie, zo nodig in titel II van Vlarem zal worden ingeschreven om de milieuvriendelijke windturbine mogelijk te maken. Ik zal op korte termijn de geïntegreerde nota met de ruimtelijke aspecten en milieuaspecten nog eens voorleggen aan alle betrokken partijen om zo tot haalbare oplossingen te komen. Ik hoop dat deze milieuvriendelijke energie zo de wind in de zeilen krijgt.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ik dank de minister voor het uitgebreid antwoord.

Het verhaal dat ik zojuist heb beschreven dateert van voor de bijkomende groene frank. Er waren inderdaad al mensen – noem ze idealisten – die probeerden om aan een windmolen te geraken. Het lukte hen echter niet.

Het doet me plezier dat de interdepartementale werkgroep degelijk werk blijkt te verrichten. Dat was mij en de sector nog niet bekend. U zegt dat ze werken voor projecten in het havengebied, maar niet voor locaties aan de Vlaamse kust. Is dat geen tekort ? Het leeuwendeel van de vragen heeft namelijk daarmee te maken.

U zegt ook dat er een wijziging van het BPA moet worden gevraagd voor een turbine. Klopt dat ? Heel wat gemeentebesturen zien ertegen op om er geld tegen aan te gooien.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik probeer mijn woorden te wikken. Ik heb geen uitspraak gedaan over specifieke locaties, alleen exemplarisch gesproken over de haven. Door de snelle technologische evolutie kunnen nu ook in het binnenland windmolens rendabel zijn. We moeten ons dus niet alleen richten op de kust.

De sector bestond en bestaat uit idealisten, maar groeit ook. Ik ben ervan overtuigd dat zich snel economische activiteiten zullen ontwikkelen in die sector. We moeten de betrokkenen goed informeren. De uitspraken die ik vandaag heb gedaan zijn erg vergaand.

Het opmaken van een BPA is niet nodig. Een inplanting kan in tal van gebieden in Vlaanderen na een goede afweging. Het kan echter soms zinvol zijn een BPA op te maken, bijvoorbeeld als het om een heel windmolenpark gaat.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het invoeren van een inhaalverbod op de A12 Antwerpen/Bergen-op-Zoom

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Mechelen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het invoeren van een inhaalverbod op de A12 Antwerpen/Bergen-op-Zoom.

De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van een reeks van dramatische ongevallen met vrachtwagens werden in Vlaanderen en Wallonië proefprojecten opgestart met de invoering van een inhaalverbod voor vrachtwagens op een deel van het wegennet. We hebben ruim in de brokken gedeeld, met talrijke ongevallen en kop-staartaanrijdingen op de Ring ter hoogte van de Kennedytunnel en de Bevrijdingstunnel.

Reeds in 1995 weerklonk de roep om een soortgelijk inhaalverbod voor vrachtwagens in te stellen op de A12 van Antwerpen naar Bergen-op-Zoom, meer bepaald op het stuk van de Noorderlaan tot aan de Nederlandse grens. De A12 telt daar twee baanvakken in elke rijrichting en heeft een capaciteit van maximum 8.000 voertuigen per uur.

Op 8 juni jongstleden keurde de districtsraad van Berendrecht, Zandvliet en Lillo unaniem het verzoek goed om bij het Vlaams Gewest aan te dringen op een inhaalverbod op de A12. Daarover wensen we u enkele vragen te stellen.

Op dit ogenblik functioneren op de A12 nog twee kruispunten met verkeerslichten. De rechte trekking van de Leugenbergbocht zal ze overbodig maken.

Van Mechelen

Vandaar dat we extra gevoelig zijn voor een inhaalverbod voor vrachtwagens om de risico's in de toekomst in te perken.

Wat zijn tot op heden de resultaten van de verschillende proefopstellingen waarbij een inhaalverbod op gewestwegen van kracht is ? Bent u bereid deze proefopstellingen uit te breiden, met name naar de A12 van Antwerpen naar Bergen op Zoom in het vak van de Noorderlaan tot aan de Nederlandse grens ?

Mijn laatste vraag werd ook al met uw voorganger besproken. De rechtekking van de Leugenbergbocht op de A12 is op dit ogenblik in aanbesteding. Er is een oplossing voor de opritten aan de zuidkant. Alleen de opritten aan de noordzijde moeten nog worden uitgewerkt. Is het mogelijk om de op afslagstroken een einde te maken aan de dagelijkse files en de enorme risico's voor de wachtende wagens die daarvan het gevolg zijn ? Het vrachtwagenverkeer naar het havengebied en de Liefkenshoektunnel moet die files van wachtende personenwagens voortdurend kruisen, wat een groot risico op zware ongevallen betekent.

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de minister, in welke mate zullen de lopende proefprojecten worden geëvalueerd ? Zullen de resultaten van die evaluatie na een screening van de Vlaamse wegen worden toegepast op heel Vlaanderen ? Een uitbreiding naar de A12 is waarschijnlijk wenselijk, maar ik kan me goed voorstellen dat zich in Vlaanderen nog heel wat gelijkaardige situaties voordoen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijn antwoord is tot beide vraagstellers gericht. Omtrent de resultaten van de verschillende proefopstellingen werd reeds uitvoerig gerapporteerd naar aanleiding van de schriftelijke vragen dienaangaande. Ik verwijs dan ook naar de antwoorden van mijn voorganger.

De bestaande proefperiode van inhaalverbod voor vrachtwagens, dat reeds op vier rijstroken was ingesteld, werd met zes maanden verlengd. Bovendien werden op de E17 en E34 de zones waar selectief inhaalverbod werd ingevoerd, uitgebreid. Momenteel bestaan er nog geen plannen om een inhaalverbod in te voeren op de A12 Antwerpen-Bergen-op-Zoom. Een verlenging van de afslag-

stroken ter hoogte van de Leugenbergbocht is momenteel niet aan de orde. Aangezien de aanbestedingsprocedure voor de heraanleg van de Leugenbergbocht reeds is opgestart, werd de bouwvergunning voor deze laatste werken inmiddels reeds afgeleverd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Patrick Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de aansluitingswegen tot de nieuw aangelegde brug over de E40 (gemeente Merelbeke – aansluiting Salisburylaan)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Lachaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van de aansluitingswegen tot de nieuw aangelegde brug over de E40 (gemeente Merelbeke – aansluiting Salisburylaan).

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert : Mijnheer de minister, in het driejarenprogramma werd voorzien in de bouw van een brug over de autoweg Oostende-Brussel in Merelbeke. Die brug is nu gerealiseerd.

In dat driejarenprogramma was voor het volgende jaar ook voorzien in een krediet voor de realisatie van de aansluitingswegen op die brug. Het is nogal logisch dat men bij het bouwen van een brug ook voorziet in aansluitingen op die brug.

Het grote probleem bij die realisatie is dat er een scheiding moet komen tussen het autowegverkeer en het lokale verkeer. Nu is het nog zo dat die beide verkeersstromen door elkaar lopen. Dit betekent dus dat men 90 graden op de autoweg staat om over te steken. Dit is echter niet altijd mogelijk omdat de middenberm bezet is. Er komen dan van linksboven auto's en vrachtwagens aan tegen meer dan honderd kilometer per uur. U hoopt dan dat ze voor u zullen stoppen. Dit gebeurt dus op tweemaal twee rijvakken, op de afleidingsweg die van de autoweg Antwerpen-Kortrijk komt. Dit veroorzaakt een uiterst gevaarlijke verkeerssituatie.

Lachaert

Het betreft hier dus een zuiver lokale situatie, namelijk het doorkruisen van een autoweg zonder enige voorziening. Dit is trouwens de reden waarom uw voorganger heeft beslist dat dit complex moest worden gerealiseerd.

Op 24 augustus 1998 werd in de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen een vergadering georganiseerd. Het afdelingshoofd, de heer Matthijs, deelde mee dat de realisatie van de aansluitingswegen niet is opgenomen in de planning voor 1999. Het is de adjunct-politiecommissaris van Merelbeke die mij daarvan op de hoogte heeft gebracht. De motiveer- ing daarbij is dat de aanleg van de aansluitingswe- gen op de nieuwe brug over de E40 een convenant- gebonden wegenproject is. Dit betekent dus con- creet dat de heer Matthijs deze aanleg koppelt aan de uitvoering van het mobiliteitsplan Merelbeke.

Mijns inziens komt dit neer op een wijziging van de spelregels tijdens het spel zelf. Het gaat weliswaar om een mobiliteitsprobleem van Merelbeke, maar het is veel meer dan dat. Het is ook een regionaal probleem aangezien het eveneens gaat over de R4 en de E40. Het gaat dus ook over wagens en vrachtwagens die zich naar het zuiden van Gent en naar de ring rond Gent begeven en dus in feite niets met Merelbeke te zien hebben. Op dat kruis- punt rijden veel meer niet-lokaalgebonden dan lokaalgebonden voertuigen.

Ik heb dus mijn twijfels bij de convenantsgebon- denheid, vooral als ik de laatste nota lees van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten. In die nota wordt bepaald dat bepaalde realisaties niet achteruit mogen worden geduwd omdat een stad of gemeente geen convenant zou hebben afge- werkt. Als dit niet ter zake is – wat hier duidelijk het geval is – dan mag dit niet worden gebruikt om iets achteruit te duwen.

Wat daar gebeurt, is enkel subsidiair aan de Merel- beekse situatie gebonden. U kunt bijvoorbeeld ver- wijzen naar de faculteit diergeneeskunde die vlak- bij ligt of naar de vrij belangrijke ambachtelijke zone die daar werd aangelegd, om de noodzaak van de autoweg en de verbondenheid met de Merelbeekse situatie aan te tonen. Het gaat echter veel verder dan dat.

Ik zoek de verklaring voor de niet-realisatie van de aansluitingen ook in het feit dat de in het arrondis- sement Gent-Eeklo beschikbare fondsen afvloeien

naar de ring ten noorden van Gent, meer bepaald in Evergem, tot aan de toekomstige aansluiting met de vaste oeververbinding. Blijkbaar is dit nu de prioriteit van de administratie die daar nu al haar centen naartoe laat vloeien. Op zich heb ik daar niets op tegen, maar het ene mag niet het slachtoffer worden van het andere. Bovendien mogen inhoudelijke redenen niet worden aange- wend om bepaalde zaken op de lange baan te schuiven.

Is de beslissing om die bijkomende realisaties niet op te nemen, in tegenstelling tot wat voorzien was, onomkeerbaar ? Zo ja, voor wanneer mogen we die realisaties dan verwachten ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De nieuw aangelegde brug was opgenomen in het programma 1998 waar- bij in een bedrag van vijftig miljoen frank was voorzien. Gelet op de aard van het project is de uit- voering ervan gekoppeld aan een bijakte van de mobiliteitsconvenant. Gevolg hiervan is dat de gemeente Merelbeke klaar moet zijn met haar oriëntatienota en de synthesenota van het mobili- teitsplan vooraleer het project definitief kan wor- den goedgekeurd.

De gemeente Merelbeke is onlangs gestart met het opmaken van haar mobiliteitsplan. Anderzijds is naar aanleiding van de eerste bespreking ervan in de auditcommissie, het project technisch bijge- sturd en aangepast aan de nieuwe bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daar- door komt het meer tegemoet aan uw terechte bekommernis om het bovenlokale en lokale ver- keer gescheiden af te wikkelen.

De bespreking van het project binnen de audit- commissie betekent dus wel degelijk een meer- waarde. Wat de planning betreft, is het zo dat dit project wordt verschoven van 1998 naar 1999. Alles wijst erop dat de werken effectief in 1999 zullen worden aanbesteed.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 16.15 uur.*
