



# Debatten van de provincieraadszitting

18 november 2010

**OPENBARE ZITTING****De heer voorzitter**

Wilt u even plaatsnemen? We gaan beginnen. Met de weinigen die we zijn, de elite is aanwezig. Excuseer mij, ik was voorbarig. En ik blijf bij mijn woorden, wie aanwezig is behoort tot de elite. Daar zijn ook gradaties in. Elite heeft niks te maken met kwaliteit, alles met kwantiteit. Waar een weinig van is dat is elitair. Daarom is een diamant waardevol en zand niet. Beide zijn van dezelfde stof gemaakt. Ik bedenk dat zo maar, meneer Liebaut. We gaan beginnen. Bij dezen open ik de raad van donderdag 18 november 2010, anno domini.

Ik heb de volgende verlofaanvragen. Mevrouw Marina van Hoorick, Youri Note, mevrouw Annelies de Meersman en de heren Verleyen en De Loor. Mevrouw Van der haeghen zal later komen. Ik moet niet vragen aan de fractieleiders want we zijn met te weinig. De anderen zullen later komen allemaal. Meneer Liebaut.

**De heer Liebaut**

Mevrouw Maria Verheirstraeten zal later komen, voorzitter.

**De heer voorzitter**

Mevrouw De Vos is ook verontschuldigd. Niemand anders aan het woord? Dan gaan we van start. We krijgen dus eerst meneer Fiers

**De heer Fiers**

Ik wilde eventjes zeggen dat collega Lafkioui iets later zal zijn.

**De heer voorzitter**

Wat later komen ja. We vangen de raadzitting aan met de repliek die de heer De Buck zal geven op de tussenkomsten van gisteren over economie. Meneer De Buck heeft het woord.

**REPLIEK VAN DE HEER GEDEPUTEERDE DE BUCK OP DE TUSSENKOMSTEN OVER ECONOMIE VAN WOENSDAG 17 NOVEMBER.****De heer De Buck**

Dank u, meneer de voorzitter. Meneer de voorzitter, ik zou willen beginnen met toch een woordje te richten tot de collega Joris die in zijn algemene tussenkomst – hij noemt mij weliswaar zijn tegenstander maar ik zie het zo niet – maar ik was toch verrast – ik kan niet zeggen aangenaam verrast maar ook niet onaangenaam verrast, meneer de voorzitter – door het feit dat door een tussenkomst van bijna vijf bladzijden hij twee bladzijden gewijd heeft aan de dossiers China en Vietnam. Dat bewijst hoe belangrijk het is, collega, en hij verwijst altijd naar de Dienst Externe Betrekkingen. Ter verduidelijking, die dienst is van naam veranderd op het ogenblik dat we een nieuw organogram gekregen hebben en dat is de Dienst Economie Europese en Internationale Samenwerking geworden. Dat is toch maar een groot jaar geleden. Maar ik weet, die begrippen gaan er maar langzaam in bij de mensen. Men spreekt ook nog altijd van de Bestendige Deputatie alhoewel we ook al zeer lang weten dat wij niet bestendig maar voorlopig zijn. Maar goed, collega, met de dossiers China en Vietnam daar houden zich twee personen halftijds mee bezig. Halftijds, soms meer, soms is dat minder, maar uw verwachtingen liggen natuurlijk zeer hoog. En ik zal niet nalaten aan mijn collega's uit de deputatie uw bezorgdheid over te maken en duidelijk de vraagstelling dat ik wat meer personeel zou krijgen om die dossiers te behartigen en om de databanken

## DEBATTEN

die u zo graag zou aangelegd zien met de dossiers, niet alleen over China en Vietnam maar ook over de Bricklanden en onze andere exportlanden, om dat te doen. Ik zal van die hefboom die u mij daar aangereikt hebt dankbaar gebruikmaken, collega. Maar ik zeg het nogmaals, ik zelf beschouw u niet als een tegenstander maar als een collega die vanuit de oppositie denkt te moeten doen wat hij moet doen. Tot zover, meneer de voorzitter. Wat betreft de tussenkomst van collega Fiers. Dat was een aangekondigde algemene tussenkomst. Hij heeft het daarin ondermeer over het feit dat in de winnende RESOC's waarin men de streekpacten goedkeurt, niet iedereen daarin vertegenwoordigd is. Je weet dat de samenstelling van de RESOC's van de ERSV en van de SERVs decretaal bepaald is. En u weet ook dat bijvoorbeeld binnen de RESOC's vastligt dat een derde van de mandaten waargenomen wordt door de werkgevers en eenderde door de werknemers en eenderde door de rest, dat zijn dan de lokale besturen zijnde OCMW's, gemeentebesturen en provinciebestuur. En daarin wordt inderdaad via een getrapt systeem gewerkt en worden via de OCMW's en de gemeenten de vertegenwoordigers aangeduid. Dit systeem zit nu eenmaal zo in mekaar en wij weten dat de besturen als dusdanig daar eigenlijk een minderheidspositie innemen. Wat betreft die streekpacten, wij vanuit de provincie hebben ons ertoe verbonden om die delen van de streekpacten waar de provincie een rol kan in spelen en kan meewerken of medefinancieren, dat we dat gaan doen. Ik ben blij dat de collega zich ermee kan verzoenen dat wij Oost-Vlaanderen willen promoten als kennisregio. Het tegenovergestelde zal mij uiteraard verbaasd hebben, collega. En ook de stellingname van de collega in verband met de logistieke topregio is niet nieuw. Bij herhaling heeft hij hier in deze raad en in de provinciale ontwikkelingsmaatschappij, meneer de voorzitter, zijn standpunt bekend gemaakt. Wij hebben daar kennis van genomen maar gezien de uitstekende ligging van onze provincie denk ik dat we alle troeven moeten uitspelen daarbij. We leggen daarbij ook de nadruk op de multimodaliteit, want u legt eenzijdig het accent op het feit dat wij trachten meer vrachtwagens op onze wegen te krijgen. Dat is juist het tegenovergestelde van wat wij beogen in dezen en wij ogen ook op een logistiek met een toegevoegde waarde. Het is te zeggen dat de producten die hier naar toe komen of die van hieruit verscheept of vervoerd worden, dat die bewerkingen ondergaan als zodanig die aan het product een hogere waarde geven. Maar goed, we zullen het wel nooit eens zijn daarover maar ik wilde dit nog eens herhalen als dusdanig.

Wat betreft uw opmerking over de kilometerheffing, we zitten hier in een Vlaamse bevoegdheid. Ik denk dat u beter die opmerking laat maken door uw partijleden die in de commissie Infrastructuur van het Vlaams parlement vertegenwoordigd zijn. Ik moet er ook op wijzen dat wij wat betreft de logistiek ook ernaar streven wanneer wij dat kunnen bij de afbakening van ons regionale bedrijventerreinen zoveel mogelijk aan het water trachten terreinen af te bakenen. Voorbeeld daarvan is het Woestijne regionaal bedrijventerrein in Aalter, dat integraal opgekocht is door waterbeheer zeekanaal. En in een nieuw dossier dat we aan het opstarten zijn, namelijk in Deinze, daar gaan we ook een bouwvrije zone maken langs het kanaal van Schipdonck. Althans, wij gaan het voorstellen. Dat moet de procedure voor lopen. Wanneer het grote dossier van Seine en Schelde werkelijkheid zal worden, normaal zou dat over zes jaar moeten zijn, dat men daar ook waterbekende activiteiten zou kunnen ontplooien. Dat is dan inderdaad met de bedoeling om de 60/20/20 te kunnen bereiken en om ervoor te zorgen dat een deel van het vervoer weggehaald wordt van op de weg. Ik wil dat toch maar even verduidelijken hier. Wat betreft de industrieterreinen moet ik ook nog zeggen, we kunnen inderdaad niet onbepaald nieuwe bedrijventerreinen aanleggen. We moeten ook kijken of het gebied op de bestaande bedrijventerreinen optimaal benut wordt. In die context verwijs ik u naar het Brouwersvlietproject, bij uitstek het eilandje uiteraard maar ook naar de acties die in de POM ondernomen werden, die hebben we al voorgesteld om ervoor te zorgen dat niet benutte oppervlaktes binnen bestaande industriegebieden opnieuw op de markt zouden gebracht worden. En zodoende uiteraard de druk om nieuwe gebieden aan te snijden zou verminderen.

Bij wat betreft uw standpunt over onze contacten met China en met Vietnam, waar u een merkwaardig koppel vormt met collega Joris, zou ik toch het volgende moeten zeggen. Ik was gisterenavond nog op de uitreiking van de provinciale prijzen van Trends hier in de Kinopolis. Het is misschien toeval, meneer de voorzitter, maar de laureaat van de prijs voor export was een bedrijf dat onlangs deel genomen heeft aan de missie naar Vietnam en in de bedankingspeech, dat deed mij wel veel genoegen, verwees de betrokken bedrijfsleider toch twee keer naar het provinciebestuur als dusdanig. U hebt ook ongetwijfeld de persberichten over Sjanghai gelezen, over de tevredenheid bij de deelnemers daar. En ik zou aan mijn verplichting tekortschieten, meneer de voorzitter, moest ik het hier ook niet hebben eigenlijk over het feit dat we via onze contacten in China erin geslaagd zijn om met Geely, dat is de Chinese holding die de Volvocars van Ford overgenomen heeft, contacten te leggen. Wij zijn er ook in geslaagd om daar in China een fabriek te bezoeken, samen met Agoria. Agoria was daar ook in mei geweest met de Vlaamse

delegatie en was daar niet tot bij Geely geraakt in de fabrieken. Wij zijn daar wel in geslaagd. Wij hebben daar de contacten gelegd die erin geresulteerd hebben dat de patron van de holding hier in Gent afgestapt is. Want het was belangrijk om die mensen erop te wijzen dat Volvo misschien een Zweedse maatschappij was oorspronkelijk, maar dat de meest productieve fabriek daarvan in Gent staat en wij hebben de mensen erheen gebracht om hen daar persoonlijk van te laten overtuigen. En collega's, wij weten dat de automobiellassemlage een sector is die bedreigd wordt op dit ogenblik. We hebben een paar jaar geleden het Renaultdossier meegemaakt. We hebben het ook elders hier meegemaakt. Wij hebben het Volvodossier hier en wij weten dat Volvo overgenomen is. De Fransen hebben Renault laten stikken. De Amerikanen hebben Opel laten stikken. Maar Volvo zal verder bestaan, weliswaar in Chinese handen. En wij moeten toch ook zeggen dat wanneer men in Opel-Antwerpen nog pogingen doet om tot een overname te komen, men zich ook vooral op een Chinese overname gericht heeft als dusdanig. Ik wilde dat toch wel heel even hier op tafel gooien in deze discussie, meneer de voorzitter. Men schiet hier gemakkelijk, maar men moet ook weten op wat men schiet. Het gaat uiteindelijk over arbeidsplaatsen, het gaat over tewerkstelling, het gaat over uitvoering, als dusdanig. En anderen dan de collega's Fiers en Joris hebben over deze dossiers, gelukkig maar zou ik zeggen, totaal andere ideeën.

Ik zal dan overgaan tot de tussenkomst van collega Beke. Collega Beke heeft het daar inderdaad over het Interreg VA-project, Vlaanderen-Nederland. Wij hebben in totaal, grensbreed, de samenwerking Vlaanderen-Nederland, 90 miljoen euro Efromiddelen ter beschikking gekregen. Wij moeten zeggen dat tegenover die Efromiddelen minimum 1 frank andere investering staat. Dus globaal gezien gaat het over de periode 2007-2013 toch over minimum 180 miljoen euro die grensbreed ingezet wordt. Het meest in het oog springende project hierbij is uiteraard Biobase. Dat geeft u wel een idee van de vermenigvuldigingscoëfficiënt die zulk Europees geld meebrengt. Voor het Biobaseproject, hier in Gent en in Terneuzen, waar een opleidingscentrum komt, worden 6 miljoen euro Efrogelden ingezet, maar de totale investering bedraagt 22 miljoen euro. Hier zien we dus een coëfficiënt niet van 2, maar van 3,5 als dusdanig. De recent goedgekeurde projecten die zijn uiterst belangrijk voor onze regio. Er is om te beginnen de 'grensloze kanaalzone'. Grensloze kanaalzone, waarin accenten gelegd worden op het openbaar vervoer. Openbaar vervoer dat uiterst belangrijk is in die kanaalzone en waar we vaststellen dat het inderdaad nog altijd niet eenvoudig is om met openbaar vervoer van Terneuzen naar Gent te komen. In die context zal men er naar streven om de uren van de bussen beter op elkaar af te stemmen en tot een eenheidsticket te komen, zodanig dat men met eenzelfde ticket van Terneuzen naar Gent of omgekeerd kan rijden. En dat is dubbel belangrijk omdat het ook kan bijdragen tot een betere verplaatsing van de werknemers binnen de kanaalzone. Men zal ook speciaal alle aandacht hebben daarbij voor het bereik van het openbaar vervoer van dat trainingscenter, dat er komt in Terneuzen. En voor een verbinding met het proefcentrum dat er komt in het Gentse deel van de kanaalzone. Er wordt ook aandacht gegeven, binnen dat project, aan doorgaand vrachtverkeer. U weet, men heeft heel wat last van sluikverkeer in de kanaalzone. Aan de ene kant van de kanaalzone, de kant van Evergem, werken we nu met sluizen waar de binnenkomende vrachtwagens gecontroleerd worden op de tijd die zij nodig hebben om zich binnen de zone te begeven. Wanneer ze binnen een te korte tijd die zone weer verlaten, worden ze geverbaliseerd. De verbalisering is mogelijk sedert, ik dacht, eergisteren. Toen is daar een zitting voor geweest, een soort academische zitting, waar de betrokkenen bij aanwezig waren, en daarbij werd verklaard: de proefopstelling is voorbij, van heden af wordt er geverbaliseerd voor wie de doortocht van de gemeente gebruikt als sluikverkeer. Men wil dat ook aan de andere kant van het kanaal invoeren. Een ander belangrijk project op het gebied van communicatie is de Zee van Vlaanderen. Daar zijn we eigenlijk al aan de derde editie toe. Het is een communicatieproject om een magazine met nieuws over de drie provincies Oost- en West-Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen te verspreiden. Men legt daarbij de nadruk ook op de nieuwe economie. De economische ontwikkelingen van bedrijven, organisaties en overheden van de provincies komen aan bod. En, collega's, iedere keer in iedere aflevering wordt er ook een 'ecomens' voorgesteld. Soms is dat een verwoede fietser, voorzitter, soms een fanatieke recycleerder. In ieder geval, dat wordt daar altijd aan toegevoegd in de uitzending, collega's. Dan heb ik een derde project dat goedgekeurd is, dat is recentelijk de proeftuin Kaderrichtlijn Water. We kennen de Europese kaderrichtlijn, collega Hertog. Tegen 2015 moeten we komen tot goede oppervlakte- en grondwaterkwaliteit. Iedere regio beschikt over een zekere vrijheid om dat te verwezenlijken. De provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Zeeland willen hierin een aantal gemeenschappelijke acties uitvoeren waarbij goede waterkwaliteit een prioriteit is. Wat willen we daarbij doen? Het is vrij logisch: de emissies verminderen. Via een gebiedsgerichte aanpak gaat men de landbouwbedrijven en andere bedrijven, de bewoners en de gemeenten uit de buurt aansporen om hun emissies te verminderen. En men wil ook alternatieve waterbronnen gaan aanboren, want zoals u weet is het grondwatervolume aan het dalen. Dat is zeker in Zeeland een zeer groot probleem. In Zeeland beschikt

## DEBATTEN

men over zeer weinig zoetwater. En men wil dus meer en meer alternatieven, zoals regenwater, gaan gebruiken voor functies waar niet direct drinkwater voor nodig is. Collega Beke, eigenlijk met deze projecten zijn de middelen uitgeput. Er is goed gewerkt. We zijn eigenlijk iets over de helft van de programmeringsperiode en we moeten zeggen dat we hoofdzakelijk aan de afwerking van de projecten bezig zijn en nog een looptijd van twee jaar, eventueel nog een uitlooptijd, hebben. Maar er is nog een belangrijk project dat in de pipeline zit, namelijk dat rond grensoverschrijdende logistiek, waarvan we hopen dat het in december kan goedgekeurd worden. Dit sluit aan bij de logistieke topregio, moet ik wel zeggen.

Dan heb ik een paar tussenkomsten over de RESOC's en over de SERV's gekregen. Collega's De Padt en De Coninck hadden het daarover. Ik heb het daarnet gezegd in mijn inleiding, voorzitter, de decretale samenstelling van de RESOC's heeft een oordeel gegeven aan de sociale partners in dezen. De SERV's worden uitsluitend omvat door de sociale partners. En wij hebben daar ook de ERSV die eigenlijk een suprastructuur is die optreedt voor het administratieve werk en voor het financiële beheer van de vier RESOC's. Bij het ontstaan van de RESOC's heeft men erop aangedrongen dat er in Oost-Vlaanderen vier en niet drie RESOC's zouden zijn want waren het er drie geweest dan zou dat perfect samengevallen hebben met de bestaande STC's. Voor Zuid-Oost-Vlaanderen is dat het geval. Voor Dender en Waas is dat het geval. Maar voor Gent-Eeklo heeft men dat opgesplitst. Men heeft Gent rondom Gent gecreëerd en anderzijds heeft men MLS gecreëerd. Ik zeg er altijd bij: MLS is geen afkorting van een ziekte maar dat staat voor Meetjesland, Leiestreek en Schelde. Ieder van die RESOC's heeft een eigenheid, heeft een eigen karakter. En men heeft daar ook in begin op aangedrongen en we hebben dat gerespecteerd. We hebben via onze afgevaardigden daarin meegeholpen aan het tot stand komen van de streekpacten. De streekpacten zijn nu allemaal goedgekeurd in de provincieraad. We hebben daar vastgesteld dat er heel veel van de elementen die voorkomen in die streekpacten die betrekking hebben op infrastructuurwerking. Op infrastructuurwerking die meestal op niveau Vlaanderen moeten geregeld worden. We hebben ook gezien dat er een aantal zeer specifieke zaken daaruit gekomen is. Zuid-Oost-Vlaanderen wenst zich te profileren als de zorgregio bij uitstek. Ik noem maar een voorbeeld. Dender en Waas hebben van de gelegenheid gebruikgemaakt om te zeggen dat zij socio-economisch ook gecoverd wensen te worden door de provincie. Daartoe hebben we de activiteiten van De Punt uitgebreid als dusdanig. Dat zijn maar een paar voorbeelden die ik u geef. De provincie heeft op zich genomen om voor die RESOC's huisvesting te waarborgen. Wij hebben momenteel eigenlijk nog maar één RESOC die geen vaste huisvesting heeft. Dat is Dender en Waas. Maar dat is de vrije keuze geweest van Dender en Waas. Die voelen zich nog altijd goed in Hamme, waar ze zitten. De collega, de eerste gedeputeerde, weet dat wij hebben de overeenkomst in de deputatie als zich een vraag aandient vanuit Dender en Waas, een goede vraag, dan zullen wij die vraag honoreren. Maar voor de andere RESOC's is dat geen probleem. Daarnaast is er een jaarlijkse bijlage van 25.000 euro. De ERSV, daarvoor wordt de administratie gedaan door de provincie en het financieel beheer. Wat wij vaststellen is dat Vlaanderen op dit ogenblik zijn subsidiering aan die RESOC's aan het terugschroeven is. En voor een aantal van de RESOC's kan dat een probleem zijn. De RESOC's die gevormd zijn op basis van bestaande STC's, die beschikken over reserves. De RESOC's die gevormd zijn door splitsing van een STC hebben het iets moeilijker financieel, als dusdanig. En wanneer dat die fondsen verminderen, moeten we vaststellen dat de provincie haar deel doet, in vele gevallen doen de gemeenten hun deel, maar het overgrote deel van de bevolking van die RESOC's en zeker van de SERV's, dat zijn de sociale partners, die leveren hoofdzakelijk hun verbale bijdrage, meneer de voorzitter, bij het bestaan van die organismen. Natuurlijk, het woord is belangrijk als dusdanig, maar een organisatie leeft niet van goede woorden alleen, heeft ook centen nodig en we begrijpen in die context de bezorgdheid van de collega's over deze problematiek. Ook in het kader van de interne staatsvorming worden de RESOC's kritisch bekeken. Dat is een van de structuren die Vlaanderen heeft opgericht en die hoofdzakelijk medebevolkt wordt door het middenveld. Ik denk dat het een belangrijk element zal zijn van de regioscreening om hierover een uitspraak te doen. De voorzitter die VLABEST daarover al formuleerde geven een regiovorming te zien die niet samenvalt met de RESOC-gebieden. Dus dat belooft dat we naast de 24 regio's en de 13 stadsgewesten dan nog een aantal RESOC's krijgen die eigenlijk niet overeenkomen met de regio's. Dat zal ongetwijfeld een flinke vereenvoudiging zijn in de structuren. Dat is een beetje cynisch misschien, meneer de voorzitter, maar de waarheid heeft ook haar rechten. Ik denk dat ik daarmee geantwoord heb op de vragen van de heer De Coninck en mevrouw De Padt.

Ik kom daarmee bij meneer De Cuyper. Meneer De Cuyper heeft gezien dat we een, overigens bescheiden, krediet van 15.000 euro voorzien hebben voor pilootacties en -initiatieven van organisaties die tot het zogenaamde sociaaleconomische middenveld behoren. Wij hebben vorig jaar hier een gemeenschappelijk initiatief van VOKA en UNIZO rond bewegwijzering van en naar de bedrijventerreinen

ondersteund. Het volledige krediet werd hierbij benut. En vanuit die organisaties is men nu aan het kijken om een vervolgtraject daarvoor uit te stippelen. Voor dit jaar, en u hoeft geen lang geheugen te hebben om zich dat te herinneren, op de vorige provincieraad hebben wij hier twee initiatieven, elk 2500 euro, van respectievelijk de Confederatie voor de Bouw en het Liberaal verbond van Zelfstandigen goedgekeurd. Waarom 2500 euro en waarom niet de volle pot besteed? Omdat we vonden dat binnen het kader van die initiatieven dat dit de juiste financiering was, voorzitter. Het voorstel van de collega om een kader te creëren en ook om de RESOC's te betrekken via een projectoproep, dat kan bekeken worden. Maar ik denk niet dat we mogen komen tot een raster waarin we zeggen: we hebben die RESOC's, die RESOC's zijn gelijk en we gaan ze alle hetzelfde geven als dusdanig. Het project als dusdanig is belangrijk. Ik ken die geest en die sfeer waarin men zich daar beweegt. Dat is: als er een vinger omhooggaat dan gaan er nog vier omhoog. We moeten daarin denk ik, vermits het hier juist gaat over pilootacties en pilootinitiatieven, toch enige vrijheid behouden om in een niet te strak kader terecht te komen.

Ik kom dan verder, voorzitter, bij de vraag, eveneens van meneer De Cuyper, in verband met de Solar Boat Race, zonnebootwedstrijd, denk ik is dat. Collega Vercamer is de vertaling correct? Ja. In de Scheldemondraad is dat project de eerste keer afgewezen maar dat krediet staat ook niet in de begroting als mogelijk toe te wijzen. Het klopt dat die aanvraag gericht was naar het Scheldemondfonds. De drie provincies in regio Scheldemond dragen jaarlijks 25.000 euro bij en doen dan een oproep voor projecten. De projecten worden eerst eigenlijk in vakgroepen – vakgroep economie, vakgroep milieu – bekeken. Dan wordt een advies gemaakt voor de Scheldemondraad. In dezen zitten we hier met een, weliswaar kleinschalig project, het voldoet aan die voorwaarde, maar het grensoverschrijdende initiatief is eerder beperkt en in principe moeten die projecten geïnitieerd worden door openbare besturen. Het is mogelijk dat men in zee zeer waardevolle projecten krijgt, maar er is ook altijd een vraag naar een cofinanciering als dusdanig. En naar een partner buiten de indienende instantie die ook geld in het project wenst te stoppen. Een project kan nooit voor 100% betaald worden uit het fonds zelf. Het is ook mogelijk dat projecten die een eerste keer afgewezen worden, opnieuw ingediend worden of opnieuw hangende zijn, dat men die projecten wijzigt, dat men naar andere cofinanciering zoekt en dat die dan opnieuw bekeken worden. Opnieuw bekeken worden wil nog niet zeggen dat ze dan goedgekeurd worden, meneer de voorzitter. Vandaar eigenlijk mijn antwoord op deze vraag.

Dan kom ik bij mijn volgende vraag, maar ik denk dat ik op dit ogenblik klaar ben, ja? Ik zou willen doorgaan maar ik zie dat, ik ben niet uitgeput maar de vragen zijn uitgeput, meneer de voorzitter.

### **De heer voorzitter**

De vragen moeten nog gesteld worden, meneer De Buck. Het zou voorbarig zijn om te antwoorden op nog niet gestelde vragen. Meneer Fiers, laat daar uw licht op schijnen. Ik dacht dat ge weg moest, meneer Fiers.

### **De heer Fiers**

Ik zit hier op bijzonder hete kolen, voorzitter.

### **De heer voorzitter**

Ijdele hoop. Het is aan u.

### **De heer Fiers**

Ja, dank u. Maar ik wou toch graag eventjes reageren en een paar extra bijkomende vragen stellen naar aanleiding van het antwoord van de gedeputeerde. Eerst iets over de kilometerheffing. Er was deze morgen op Radio 1 daarover te horen. In het bredere licht van waar willen wij met provinciaal economisch beleid naartoe, was het opvallend te horen dat de politieke breuklijnen daar anders liggen blijkbaar dan in de deputatie. De VLD stond daar alleen met een standpunt tegen, terwijl de andere partijen blijkbaar voor dat systeem gewonnen waren. Dat is maar de achtergrond. Wat mij veel belangrijker lijkt, gedeputeerde, dat is uw uitspraak – ik denk dat u dat eventjes moet horen – over het Schipdonckkanaal: 'Pssstt'.

## DEBATTEN

### De heer voorzitter

Meneer Fiers, blijf hoffelijk. Ge zijt een man van rechthoven. Hij wil uw aandacht trekken. Hij geeft een fluitsignaal. Hij gaat iets belangrijks zeggen. Nu luisteren wij allemaal, hè? Het is echt iets belangrijks meneer Fiers.

### De heer Fiers

Ik hoor de gedeputeerde spreken over een initiatief dat van de watermobiliteit zou genomen worden voor het Schipdonckkanaal en ik vroeg mij af in welk stadium dat initiatief zit. Is dat een idee? Is dat een voorstel van de diensten? Is dat iets dat op de deputatie al een goedkeuring heeft gekregen? Waar zit dat ergens? Dat zal mij zeer benieuwen. Nog een dingetje over het Chinabeleid, ik kom eigenlijk terug op mijn vraag van gisteren. Ik wil eigenlijk vooral weten wat we meten, wat zijn de resultaten van die meting? Want het is interessant om een aantal losstaande feiten naast elkaar te zetten, waarbij het ook maar de vraag is van wat de provinciale verdienste daarbij is. Maar het zou mij zeer benieuwen wat wij op provinciale schaal binnenkrijgen van investeringen, wat onze diensten daarvan registreren. Wat meten we, dat weten we. En dat blijft altijd tot nu toe vaag.

### De heer gedeputeerde De Buck

Ja, meneer de voorzitter, ik geloof dat de collega toch niet goed begrepen heeft wat ik gezegd heb over die kilometerheffing. Dat is dacht ik geen provinciale materie en ik kan er ook geen uitspraak over doen. Ik denk ook niet dat de deputatie als dusdanig daar een uitspraak zal over doen. Het verbaast mij, vandaar dat ik eigenlijk een ogenblik, ik kan niet zeggen in de war was, maar verbaasd was dat de collega toch blijkbaar deze verantwoordelijkheid en deze bevoegdheid wil doorschuiven naar de provincieraad. Ik denk dat dit bij de discussie van het Groenboek een nuttig element zal zijn en ik zou vragen aan de mensen die de discussie voeren over dat Groenboek dat zij de idee die hierdoor door Groen gelanceerd wordt, dat zij die meenemen en die overmaken aan de Vlaamse regering, meneer de voorzitter.

### De heer voorzitter

Ik wil daar toch voorzichtig mee zijn, meneer De Buck. Is dat het antwoord? Meneer Fiers, een laatste maal. Pardon.

### De heer gedeputeerde De Buck

Wat betreft het Chinadossier, meneer de voorzitter, eerlijk gezegd de mensen die meegaan zeggen dat zij tevreden zijn en zij zeggen niet hoeveel dat zij verkocht hebben en wat zij geleverd hebben en zij geven geen inzage in hun boekhouding. Meneer Fiers heeft hier die vraag al enkele keren gesteld en ik moet hem altijd hetzelfde antwoord geven. Ge kunt alleen vaststellen de appreciatie die wij genieten op dit niveau, zowel bij de deelnemers als bij de organisaties als dusdanig. En meneer Fiers zou toch wel moeten weten dat een bedrijf dat meegaat en zegt: wij hebben goede zaken gedaan, niet komt zeggen: De Buck, wij hebben zoveel verkocht en wij hebben er zoveel aan gewonnen. En wat betreft de vraag over Deinze, het is zo deze ochtend, het is heet van de naald, bij de nota die de deputatie goedgekeurd heeft voor startnota voor de plenaire vergadering van de afbakening van kleinstedelijk gebied Deinze, dat daarin in die nota de mogelijkheid geopperd wordt, dat is ook onderzocht in het plan-MER als dusdanig dat langs het kanaal van Schipdonck een zone bouwvrij zal gemaakt worden, zou gehouden worden liever, met het oog op – ik moet herhalen wat ik allemaal al gezegd heb – als Seine- Schelde werkelijkheid is, kijken of het opportuun is daar een bedrijventerrein in te richten voor watergebonden activiteiten. Dat alles kadert, dat wil ik toch ook nog meegeven aan collega Fiers, binnen de taakstelling van het structuurplan Vlaanderen, gegeven aan het kleinstedelijk gebied Deinze. Ik heb gezegd, meneer de voorzitter.

### **De heer voorzitter**

Dank u wel. Meneer Joris, misschien ook? Niet? Ja, kort. Dat is juist.

### **De heer Joris**

Bedrijfsleiders die mee naar Sjanghai gingen, waren ongetwijfeld zeer enthousiast over de fenomenale winsten die ze daar konden maken. Maar wat betreft de mensenrechtenorganisaties, of die nu meegingen of niet om China te bekijken, waren die even enthousiast over uw beleid?

### **De heer voorzitter**

Meneer De Buck.

### **De heer gedeputeerde De Buck**

Ik heb de vraag niet begrepen, meneer de voorzitter.

### **De heer voorzitter**

Waren de mensen van de mensenrechtenorganisaties even enthousiast over uw reis naar Sjanghai? Dat heeft hij gezegd.

### **De heer gedeputeerde De Buck**

Ah, ik moet die vraag openlaten, meneer de voorzitter. Het is aan de collega om daarop te antwoorden.

### **De heer voorzitter**

Meneer De Buck, ik stel die vraag niet. Ik heb die vraag herhaald. Meneer De Cuyper.

### **De heer De Cuyper**

Voorzitter, ik wil één de député danken voor het feit dat hij mijn overweging rond een open projectstelling in de RESOC's wil meenemen. Ik heb die vraagstelling gesteld vanuit mijn bekommernis, eerstens het activeren van de werking van de RESOC's. Er wordt hier soms nog wel eens gesproken over deze structuren als zijnde praatbarakken, die doen niets. Wij hebben middelen om hen meer te activeren. Twee: als het gaat over samenwerkingsinitiatieven met het socio-economische middenveld, dan is het juist dat men in de SERV's de officiële vertegenwoordigers van dit socio-economisch middenveld treft. Dus ik denk dat je twee troeven hebt om daar rond te werken maar ik ben tevreden met het antwoord van de député. Hij gaat het dus meenemen. Het tweede punt. Ik ben tussengekomen over de zonnebootrace. De reden dat ik tussenkwam was tweemaal. Eén: ik stel vast dat in de toelichting dit combrio met groot nieuw gezet wordt. Terwijl ik nu de uitleg krijg, van boven in de Scheldemondraad is dit de eerste keer bekeken en ik wil u het verslag – het moet nog goedgekeurd worden – anders ga ik het u voorlezen: besluit, er moet eerst een goed businessplan op tafel te komen en pas nadien kan eventueel gekeken worden of de provincies steun kunnen geven om naar bedrijven te stappen. Ik geef toe, het verslag moet nog goedgekeurd worden. maar het gaat over de Scheldemondraad van 8 oktober. En ik begrijp, want ik zie dat meneer Breyne, de gouverneur, aangeeft dat er vanuit West-Vlaanderen groot voorbehoud is op dit moment, dat het standpunt eerder negatief is. Collega-gedeputeerde van onze député, de heer Wiesman geeft aan dat Zeeland met dezelfde bekommernis zit. De provincie kon uiteraard niet antwoorden want de députés waren op dat moment verontschuldigd. Dit is het resultaat. Ik zie in de begroting staan 'nieuw'. Als men dit gaat herbekijken of nog wil bekijken, dan kan men perfect



## DEBATTEN

begrotingstechnisch met een begrotingswijziging werken. Dit is eventjes de reden dat ik nog repliceer, meneer de voorzitter. Mijn dank.

### De heer voorzitter

Dank u wel. Meneer De Buck, tot slot.

### De heer gedeputeerde De Buck

Meneer de voorzitter, we kunnen zo over het geslacht van de engeltjes blijven discussiëren. De collega porteert hier een verslag. Wij hebben voorzichtigheidshalve wat stond in de begroting die al in juli tot stand gekomen is; we hebben dat er niet willen uithalen. We weten dat dit project misschien ook nieuw naar voren kan komen. En we hebben de centen. Dat zegt niet dat het zeker is. Als de collega twijfels heeft over dat verslag dan kan hij op een volgende Scheldemondraad ter plaatse er eens over tussenkomen. In ieder geval, het staat in de begroting. Als het project alsnog zou goedgekeurd worden kan het toegewezen worden. En als het bij een tweede visie niet goedgekeurd wordt, zal het niet toegewezen worden. Maar we kunnen zo blijven kringetjes draaien.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer De Buck. Meneer De Buck, de engeltjes zullen zich outen bij het laatste oordeel bij de wederopstanding. Dan zullen ze zich outen. Inmiddels zijn ze geslachtsloos. We gaan over naar ruimtelijke planning.

## TUSSENKOMSTEN EN REPLIEK OVER RUIMTELIJKE PLANNING

### De heer voorzitter

....Hanteerbare beleidskaders opmaken die een stevige basis vormen voor het provinciaal ruimtelijk beleid. Meneer De Cuyper, houdt u klaar.  
Vraag naar stedenbouwkundige en juridische afdwingbaarheid van het beleidskader en actieprogramma voor inplanting van windturbines. Meneer De Cuyper.

### De heer De Cuyper

Dank u, voorzitter, députés, collega's, meneer de griffier. Ik heb eens het lijstje bekeken van de collega's die gaan tussenkomen op deze materie. Ik ga ervan uit dat de meeste van deze collega's meer vertrekken vanuit een positieve vooringenomenheid ten aanzien van windenergie in het kader van de duurzame energie. Althans, ik doe dit. Maar ik denk dat ik eigenlijk de bekommernis die andere collega's ook gaan hebben over wat ik noem 'de speculatieve wildgroei die dreigt te ontstaan rond inplantingsplaatsen', dat die bekommernis aux sérieux moet genomen worden en dat we moeten daar iets aan proberen te doen. Nu, ik denk dat wij als provincie, ere wie ere toekomt, met het beleidskader dat we uitgetekend hebben een bijzonder interessant werkinstrument gecreëerd hebben om – anders zou het niet planologisch zijn – om te saneren. Om aan te duiden van waar best of waar er een zoekzone of zoekmogelijkheden zijn. Nu worden wij uiteraard bijzonder zwaar gecounterd door de Vlaamse decreetgever die op een bepaald moment, ik denk in 2009, de mogelijkheden tot inplanting verruimd heeft. Met name in agrarische gebieden, gemengde regionale bedrijventerreinen, specifieke regionale bedrijventerreinen en zo verder. Dit betekent dat uiteraard de zone, de mogelijke zone voor inplanting veel ruimer is dan diegene die wij bedoeld hebben met ons provinciaal kader. Provinciaal kader, ik herhaal, wat een bijzonder belangrijk en heel interessant initiatief is. Nu, wij hebben wel een beoordelingskader, ik weet ook dat op het moment dat er een aanvraag binnenkomt en ze zou niet stroken met wat wij bedoelen met de provincie, dat ge uiteraard op basis van de omzendbrief, ik heb hem hierbij, een beoordelingskader hebt en ge kunt gaan afwegen. Maar dan blijkt natuurlijk niet dat je zelfs met toepassing van dit beoordelingskader van de overheid windturbines zouden kunnen ingeplant zien in zones waar gij zegt provinciaal: dit wensten wij eigenlijk niet. Ik beëindig mijn tussenkomst met een

uitdrukkelijke vraag. Er is overigens gesteld geweest in het debat hier in de provincieraad of wij niet verplicht zijn om verordenend op te treden. Een provinciale verordening te maken die los van het beleidskader – ik ga ervan uit dat wij dat beleidskader meenemen bij de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan – dat wij provinciaal verordenend optreden. Anders denk ik wij zijn nu al in een periode van rechtsonzekerheid. Anders denk ik dat ge geen ernstig instrument in handen hebt om datgene wat ge provinciaal wenst te doen uiteindelijk ook afdwingbaar te maken.

#### **De heer voorzitter**

Dank u wel, meneer De Cuyper. We gaan verder met meneer De Roo. Een strategie ontwikkelen om tot een globale en integrale gebiedsontwikkeling te komen. Actie 1. Wat wordt bedoeld met integrale projecten met ruimtelijke impact opstarten en coördineren inzake windturbines? Meneer De Roo.

#### **De heer De Roo**

Dank u wel, meneer de voorzitter. Geachte collega's. Meneer De Cuyper heeft het moeilijk met uitbreiding van windturbines in het landbouwgebied. Ik heb het al moeilijk met de bouw van windturbines in ons windplan. Momenteel, op de grens van Maldegem en Eeklo, komen er een negentien. Er zijn er al zeventien geplaatst. Nog niet allemaal draaiende. Er zijn nog een stuk of vijf goedgekeurd. Dus die komen er zeker. Ik had mij hier al eerder afgevraagd over de wildgroei zelfs in de zones die afgebakend zijn. Momenteel lopen er heel wat vergunningsaanvragen op onze gemeente. Ik denk momenteel een dertigtal. En ik denk bijna allemaal mogelijk als je het zuiver wettelijk neemt. Dus ik stel mij de vraag: kunnen we dat tegenhouden in ons windplan dat we zelf hier hebben goedgekeurd? Ik denk dat de deputatie wel goed zal moeten overwegen in hoeverre dit allemaal kan. Dus wij maken ons grote zorgen. Ook met de gemeente hebben wij daar al tegen gereageerd. Nu heb ik gezien in de toelichtingnota dat men het heeft over integrale projecten met ruimtelijke impact. Die wil men dus opstarten en coördineren inzake windturbines. Mijn vraag is gewoon: is dat een soort van verfijning van het windplan of hoe ziet u dat? Bij de goedkeuring van het windplan stond eigenlijk ingeschreven dat wij in 2012 dit zouden doen. maar alle firma's die windmolens bouwen hebben ons plan in handen en gebruiken dit. En die verfijning is er nog niet. Dus mijn vraag is daar zo snel mogelijk werk van te maken. Dank u wel.

#### **De heer voorzitter**

Dank u wel, meneer De Roo. Meneer Van Gaeveren. Welke middelen hebben de gemeenten voorhanden om de ongebreidelde drang tot het plaatsen van windmolens af te remmen? Meneer Van Gaeveren, u hebt het woord.

#### **De heer Van Gaeveren**

Ja, voorzitter, collega's, het is een beetje een aansluiting van de tussenkomst van de vorige collega's, meneer De Cuyper in eerste instantie en in tweede instantie meneer De Roo. Meneer De Roo die een stuk verwijst naar eigenlijk het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Maar waar nog een structuur in zat, waar zoekzones waren, waar voor het bouwen daarvan eigenlijk nog een ruimtelijk uitvoeringsplan moest gemaakt worden en waar voor het ruimtelijk uitvoeringsplan ook nog een openbaar onderzoek moest plaatsvinden. Dat houdt eigenlijk een hele procedure in. Het Vlaams decreet, de Wooncode van september 2009 heeft daar inderdaad een streep door getrokken en heeft gezegd: kijk voor ons in agrarisch gebied, zonder probleem kunnen daar vergunningen verleend worden. Wat tot resultaat heeft dat wij dagelijks in de lokale besturen aangesproken worden door burgers, eigenaars, landbouwers die benaderd zijn door mensen – ik noem dat geen premiejagers, maar premiebelovers – die hen bedragen voorspiegelen tussen de 15.000 euro en de 20.000 euro, niet eenmalig maar jaarlijks terugkerend, voor het plaatsen van een windmolen hoofdzakelijk in agrarisch gebied. Ik moet u zeggen dat die goldrush bij eigenaars die meestal 25 tot 108 euro krijgen op jaarbasis of landbouwers die eigenaar zijn van de gronden die daarmee hun inkomen ver overstegen zien jaarlijks, met die belofte, dat dit toch heel wat commotie geeft bij de genoemden. Niet alleen zelfs bij de genoemden maar ook bij de genoemden onderling want op de duur staan burgers bijna lijnrecht tegenover elkaar, op zoek naar het wind-for-lifeticket, om die molen op hun eigendom te krijgen. Nu, het is zo dat, ik heb daarjuist naar verwezen, dat

## DEBATTEN

met de Wooncode de plannen van de provincie, de herziening van het provinciaal structuurplan in functie van die windmolens, dat daar eigenlijk een groot kruis over is gemaakt. En dat met die wetswijziging of decreetwijziging ook planbaten niet meer meespelen. Vroeger kon men in een ruimtelijk uitvoeringsplan, als men daar bepaalde faciliteiten, ook bestemmingswijzigingen, ging toestaan aan gronden, dan konden daar ook een aantal planbaten, of planschade in het geval men schade zou hebben, doorgerekend worden. Ook dat valt volledig weg. Ik kan u het voorbeeld geven van het lokaal bestuur waar ik momenteel ook verantwoordelijkheid draag. Daar waren een aantal jaren terug, dat gaat dan over regionaal bedrijfengebied, twee aanvragen die oorspronkelijk geweigerd zijn geweest, die dan via een procedure bij de Raad van State een vergunning gevraagd hebben. Als lokaal bestuur hebben wij vandaag toegezegd ook een derde te gaan creëren omdat de rentabiliteit van die windmolens afhangt van het aantal. Daarmee willen wij als gemeente ook onze bijdrage doen. Wij kijken zeker niet opzij als men naar alternatieve energie op zoek gaat. Maar we hebben nu als gemeente gesteld dat er drie mogen, kunnen en zullen gebouwd worden en dat wij ondertussen eens willen kijken in hoeverre het draagvlak bij de bevolking daar rond is. Maar op dit ogenblik hebben wij geen enkel instrument. Allicht wij kunnen als gemeente weigeren maar de procedures zijn de procedures. Ik vrees dat op dit ogenblik als men louter op juridisch vlak gaat kijken, er weinig mogelijkheden zijn tot weigeringsgronden. Daarmee is er een grote vrees bij de lokale besturen dat waar we nu op zoek gaan naar een draagvlak bij de bevolking om eventueel na die drie verder – stelselmatig als er geen problemen zich voordoen – een groter aantal toe te laten. Maar we hebben zeer grote vrees dat wij op korte tijd. Zeker als ik de verhalen hoor die mensen mij komen vertellen. Dat gaat niet over één firma, dat gaat niet over twee firma's, er zijn verschillende firma's op het terrein die echt de mensen systematisch van perceel tot perceel aan het bezoeken zijn. En daar doen zij eigenlijk beloftes waarbij iedereen die een dergelijke belofte gekregen heeft zich onmiddellijk tot het gemeentebestuur wendt en zegt: allez, mijn vergunning gaat ge toch niet tegenhouden? Als ik al die mensen hoor dan gaan we de komende weken met een heel pak meer dan die achttien die daar juist ter sprake gekomen zijn, geconfronteerd worden. De vraag is: hoe kunnen wij ons als gemeente een stuk wapenen op zijn minst om dat op een planologische manier en verantwoord en met een draagvlak bij de bevolking aan te pakken? Dat is mijn vraag, voorzitter.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer Van Gaeveren. Dat brengt ons tot meneer Maes. Vraag om in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de glastuinbouwzone in Melsele ook een uitbreiding van de ambachtelijke zone Schaerbeek op te nemen. Meneer Maes, u hebt het woord.

### De heer Maes

Dank u, voorzitter. Dit is een onderwerp dat gisteren ook al deels aan bod gekomen is. Het is natuurlijk een bevoegdheid van twee gedeputeerden. Enerzijds een stuk landbouw maar het ook ruimtelijk. Dus ik had mij ingeschreven bij de tweede gedeputeerde. Ik wilde er trouwens gisteren ook nog in een bepaald deel van het debat op ingaan maar ik heb gezegd: ik ga dat sparen voor morgen. Dan kunnen we daar ineens onze ganse visie aan geven. Eerst is er eigenlijk een relatief kort ruimtelijk aspect. Je weet dat in die zone gaat de federale overheid een nieuwe gevangenis voor Antwerpen bouwen, omdat we dicht tegen Antwerpen zitten. Dat is ongeveer 9 ha die wordt ingenomen. Er is inderdaad ook heel wat tewerkstelling. Ik sta absoluut niet negatief tegenover dat project. Maar het is natuurlijk een zone die toch wel voorzien was op langere termijn voor bedrijfzone en die nu wegvalt. Er is een druk van bedrijven, die blijft even groot. Maar om mijn vraag of deze zone niet een stuk kan gecompenseerd worden langs de Schaerbeekstraat/Nieuwlandstraat. Dat zijn eigenlijk de straten die de grens vormen met het huidige bedrijventerrein. Dat is een uitgeruste straat waar men bijvoorbeeld langs de andere kant, waar nu nog een open terrein is maar waar ook de glastuinbouwzone een van de zoekzones is, dat daar 100 m, 150 m, 250 m wordt voorzien in een uitbreiding. Het enige probleem dat nog moet opgelost worden: men heeft daar nu een vrijliggend fietspad langs die zijde in veiligheid, dat men dat dan eerder aan de achterkant van de bedrijven gaat brengen. Want men laat regelmatig vrachtwagens over dat fietspad rijden. Dan lijkt mij daar de veiligheid toch wel wat te dalen. De vraag is een beetje: kan dat mee in dit RUP? Of kan dat bijvoorbeeld mee in de afbakening kleinstedelijk gebied waar we ook nog aan het werken zijn? Dat was een eerste vraag. En dan ook nog rond de glastuinbouw. Daar zijn wel wat cijfers die circuleren over de bruto en netto oppervlakte van de glastuinbouw die wordt voorzien. Daar is inderdaad een vrij grote zoekzone voorzien, maar het brengt toch wel wat ongerustheid bij de mensen in de omgeving. Hoe groot gaat dat worden? Ik

zou toch wel willen pleiten dat niet absoluut overdreven groot megalomaan te maken. Dat enerzijds voor de impact naar bestaande landbouwers. Maar ik weet dat daar een landbouweffectenrapport in opmaak is om juist die zaken te regelen. Maar ook wel een beetje naar open ruimte. Het gebied heeft ook aan de andere kant wel wat open ruimte verloren. Ik denk dat we daar toch voorzichtig moeten zijn. Voor alle duidelijkheid, ik ben zeker niet tegen het project, maar een al te grootschalige visie van dat project, daar wil ik toch wel wat voorzichtig in zijn.

En dan wil ik ook nog eens wat verder ingaan op het milieu- en energieaspect van een tuinbouwzone. Het is gisteren door meneer Fiers eigenlijk al eens aangekaart. Ik ben eigenlijk niet akkoord met zijn stelling. Ik moet toegeven dat de huidige glastuinbouw, de manier waarop, die is inderdaad niet zo milieuvriendelijk. Die is inderdaad vrij energieverslindend. Toch moet je ook wel eens kijken naar de zeer hoge productietonnages die daar op een bepaalde oppervlakte voor voeding worden gehaald, waardoor de energie-inhoud per product ook wel een stuk lager is. Maar invoer uit zuidelijke landen, dat is een nog minder alternatief. Dat is veel meer energieverslindend. Men heeft daar het voordeel gegeven aan de boontjes uit Kenia. Ik heb deze zomer ontdekt dat het nog hypocrieter is dan ik dacht. Want op een mooie augustusavond besloot ik met mijn echtgenote om eens boontjes met kaantjes te eten en we gaan naar de supermarkt voor de boontjes. En wat zie ik? Dat daar in augustus, in het volle bonenseizoen hier in Vlaanderen, liggen daar alleen boontjes uit Kenia. Het enige aanbod: boontjes uit Kenia. Dat vond ik toch wel raar. Ik heb dat nagevraagd en de reden is dat men in Kenia contracten afsluit voor 52 weken op een jaar, 365 dagen op een jaar en dat dan goedkoper is. Maar dan zitten wij verdorie boontjes over te vliegen en we weten dat transportvliegtuigen meestal oudere, afgedankte personenvliegtuigen zijn. Als dat van ver moet komen, als dan van Kenia of Zuid-Afrika moet komen, als men daar 1 kg boontjes of 1 kg druiven in de winter wilt vervoeren, dan gaat men 1,5 l kerosine gebruiken. Dat is toch wel heel wat, wat je opeet. Ik vond dat een van de meest hypocriete zaken uit ons voedingspatroon. Dat is zeker niet de oplossing. Het is ook zo, dat heb ik hier ook al eens aangehaald, de consument is dikwijls niet op de hoogte. Je moet daar dikwijls heel erg achter zoeken in supermarkten en voedingswinkels van waar komt dat product? Ik heb al eens gepleit voor een labelling en ik blijf daar voor pleiten ook op andere niveaus, voor een labelling van voedingswaren, dat je daar eigenlijk de energie-inhoud kunt aflezen. Dat kan. De consument heeft dan tenminste een houvast. Dat heeft heel goed gewerkt in koelkasten en zo en in tv-toestellen. Ook met auto's is het al een stuk te merken. Waarom kan dat niet in voeding? En dan nog, wij eten meer en meer verwerkte voeding. Wij gaan klaargemaakte maaltijden kopen, verwerkte zaken kopen, versneden zaken kopen, uit eten in een restaurant – ik doe dat uiteraard ook wel eens – dan heb je helemaal geen zicht meer op van waar die producten komen. Nu, wat Groen wil? Ja, in de zomer gaan we alleen zomergroenten eten en in de winter gaan we alleen nog wintergroenten eten? De eerste gedeputeerde, hij is er nu niet maar hij heeft dat gisteren ook al aangehaald, dat is ook vandaag niet haalbaar. Dat kun je de consument niet gaan opleggen. Dat is gewoon een utopie. En zelfs meneer Jan Fiers heeft dat aangehaald, maar zijn collega zegt: ja, maar wij pleiten wel voor koude kassen. Als je dat doortrekt, om die koude kas te bouwen, daar zit ook heel wat energie in. Daar zitten ook heel wat grondstoffen in. Dan moet je eigenlijk altijd maar minder. Dat is misschien hun keuze. Ik weet dat niet, maar dat is zeker niet onze keuze en dat is zeker niet mijn keuze. Eigenlijk is dat zo ongeveer waar ik voor pleit. Laat het ons wat eco-efficiënter maken. Dat is ook in andere zaken zo. Je blijft energie een stuk nodig hebben. Je blijft grondstoffen een stuk nodig hebben. Je blijft dus eigenlijk verder, wat deze wereld in miljoenen jaren heeft opgebouwd, langzaam uitputten en je blijft het van de volgende generaties afnemen. Ik denk je dan eerder naar een systeem moet dat eco-effectief is. Dat is helemaal iets anders. En daar moet je helemaal met technische middelen een oplossing zoeken. Ik zou dus eigenlijk zeggen: geen groene oplossing maar een liberale oplossing door niet te consuminderen maar -op te lossen. Ik weet nog, in 1999, collega's, hadden we ooit eens een verkiezingslogan die luidde: 'de toekomst is groen'. Maar ik denk dat men een beetje vergeten was, men heeft er een heel mooie overwinning mee gehaald, het was ook wel door de dioxine in de kippen dat die wat versterkt werd, maar men vergat dat de bladeren afvallen aan het eind van het seizoen. Ik zeg u daarin, ik ben een beetje ludiek, de toekomst is blauw. We moeten de blauwe planeet redden en de planeet is voor 70% water en is voor 70% blauw. Ik vind dat heel belangrijk. En ook vanuit mijn eigen liberale visie, je weet dat een liberaal vertrekt vanuit de expansie, de vrijheid van het individu. Maar zolang, collega's, dat je de vrijheid van een ander niet gaat beperken. En zoals we vandaag met veel dingen omgaan in ons milieu, beperken wij vandaag heel sterk de vrijheid van mensen in de derde wereld, het zuiden, en beperken wij nog heel veel meer de vrijheid van de toekomstige generaties, de kinderen, onze kleinkinderen, onze achterkleinkinderen. De wereld hebben wij in bruikleen. Niet meer! Mensen zijn een tijdelijk fenomeen. Wij zijn hier maar efkes en wij hebben de wereld in bruikleen en wij moeten daar veel voorzichtiger mee omgaan.

**De heer voorzitter**

## DEBATTEN

Meneer Maes, kunt ge liberaal eindigen?

### De heer Maes

Ja, ik zal het langzaam beëindigen. De ene keer dat ge iets langer spreekt, voorzitter, wil ik wel eens even doorgaan. Gisteren werd er ook naar het cradle-to-cradle, het wieg-tot-wiegsysteem verwezen. Maar dat is niet consuminderen, dat is eigenlijk oplossen door techniek. Als we technische ontwikkelingen doen met bijvoorbeeld windmolens, we hebben daar net over gehoord, maar als we 1% van de ingestraalde zonne-energie op deze aarde kunnen omzetten, dan is onze huidige energiebehoefte gedekt. Meer hebben we niet nodig. Als we maar minder gulzig ermee omspringen en we kunnen nog 50% besparen, dan moeten nog niet al te grote inspanningen en dan hoeven we geen levenskwaliteit te verliezen. Dat kan doelstellingen gemakkelijker maken. Minder verbruik. Ge hebt nu al 10% alternatieven en je halveert uw verbruik, dan heb je ineens 20%. Dat kan ook doelstellingen heel veel vergemakkelijken. Wind- en waterkracht zijn ook afgeleiden van zonne-energie, want de basis is altijd de zon. Wat kassen betreft, Nederland experimenteert vandaag al op kleinere schaal met CO<sub>2</sub>-neutrale en zelfs energieproducerende kassen. Wel op nog kleinere schaal, zonne-energie, kleine windmolens, boorgatenergie. Een dergelijke kas heeft eigenlijk in de zomer heel wat overtollige warmte. Men gaat die in de grond opslaan met een warmtepomp om het daar in de winter heel goedkoop en heel zuinig te kunnen uithalen. Op die manier bekomt men een evenwicht in die seizoensenergie die in die kas instraalt. Gesloten en halfgesloten kassen, zelfs verluchting met warmterecuperatie. Dat is ook mijn vraag hier met dit project. Ik ga afronden, voorzitter. Kunnen we deze technieken ook niet in Melsele toepassen? En niet veel verder gaan dan de simpele warmtekrachtkoppeling. Want dat wil ik er ook wel bij zeggen, het gerucht doet meer en meer de ronde. Ik heb het zelf al eens in de commissie Landsbouw, in de eerste commissie, gezegd. Wij hebben zelf een groot project in Sint-Gillis, waar een heel groot serrebedrijf wordt gezet met warmtekrachtkoppeling. Ik hoor daar uit de sector maar ook uit de toeleveringsector, mensen die bijvoorbeeld in de techniek van de warmtekrachtkoppeling werken, dat daar toch wel iets mis is. Dat men daar op het ogenblik eigenlijk zo sterk aan het oversubsidiëren is door een combinatie van en groene stroomcertificaten en het Vlaams landbouwinvesteringsfonds, dat in feite zulke dingen worden gebouwd voor de opbrengsten de elektriciteit- en warmteproductie en eigenlijk de tomaten en de groenten voor een stukske, niet helemaal, voor een stukske, bijproduct wordt, waardoor daar dumpingprijzen zijn en waardoor er een heel oneerlijke concurrentie ontstaat. Ik denk dat het een voorbeeld is van hoe sterk men moet oppassen met subsidiëring in het economisch leven en hoe snel men daar eigenlijk de normale concurrentie gaat verstoren, alle marktwerking gaat verstoren. Voor tv-installaties, ik herinner mij dat twee jaar terug verboden werd als een eigenaar daar 1 euro investeert en op dertig jaar er 3 euro op terug verdient. Het was een probleem. Er kwam 1 euro terug uit de elektriciteit en €2,50 kwam terug uit groene stroom in het kader van de fiscale aftrek. Ik ben blij dat de huidige minister dat eindelijk heeft ingezien en het een stukske afbouwt. Het is spijtig dat hij daar zestien maanden op heeft moeten studeren. De vorige minister heeft daar een klein begin gemaakt. Want wie gaat de grote dupe zijn van de zaak? Dat is de consument. Het is een type van subsidiëring waarvan je zegt: jullie krijgen zoveel en jullie achter mij, jullie betalen het. Wij zitten er voor niets tussen, maar de consument krijgt nog twintig jaar de rekening. Ik ga afronden, voorzitter. Daarom mijn vraag hier: kan Melsele niet uitgroeien tot glastuinbouwzone van de toekomst inzake energie? Maar ook op andere vlakken zouden we wieg-tot-wiegprincipes kunnen toepassen. Bijvoorbeeld als je je ergert wanneer je morgen in de supermarkt of in de winkel een bederfbaar product koopt, dan staat er een versheidsdatum op, bij twee dagen, bij drie dagen, bij vier dagen is het slecht. En dat zit in een verpakking, mensen, die twintig, dertig, veertig, vijftig jaar meegaat. Dat is toch te zot om los te lopen? Als ge daar bijvoorbeeld een biodegradeerbare verpakking zou hebben, dan wordt afval opnieuw voedsel en dan wordt de biologische kringloop ook in dat geval gesloten. Dat is echt de toekomst om dat beheersbaar te maken. Ik denk die verdere studie die hiervoor nodig is, dat ik daarvoor eens een voorstel doe, dat ik daar een aanzet voor geef. Laat ons daar verder op studeren. Kan dit ruimtelijk? Dat weet ik niet. Bijvoorbeeld, ik heb mij laten wijs maken dat je in RUP's voor woningbouw wel bijzondere voorwaarden voor energie en hogere normen kunt opnemen. Kan dat hierin ook? Ik weet niet of dit wettelijk kan, maar laat ons dat eens grondig bekijken en laat ons daar verder gaan ten voordele van onze toekomst, de toekomst van onze kinderen en die van onze kleinkinderen. Dank u.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer Maes. Dat was af! We komen – ik ga ook een beetje tijd nemen nu – bij meneer De Coninck, die al een tijdje zit te kijken naar mij. Met een zekere ongelukkigheid in zijn ogen. Meneer De Coninck. Bijzondere economische knooppunten: taak van de provincie? U hebt het woord.

**De heer De Coninck**

Dank u, voorzitter. Ik zal korter en bij Oost-Vlaanderen blijven. En liberaal. Geachte voorzitter.

**De heer voorzitter**

Liberaal en blauw! Blauw-blauw.

**De heer De Coninck**

Geachte voorzitter, geachte heer gedeputeerde en geachte collega's. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wil de ruimte voor bedrijvigheid concentreren in de stedelijke gebieden en in een aantal gemeenten dat geselecteerd werd als economische knooppunt. Voor niet geselecteerde gemeenten in het buitengebied zijn de ontwikkelingsmogelijkheden daarentegen beperkt. Door deze keuze wil Vlaanderen de open ruimte, de resterende open ruimte in het buitengebied, bewaren en de steden versterken als plaats om te wonen en te werken. Bij de tweede herziening van dit RSV introduceert men nu een lijst van bijzonder economische knooppunten. En deze lijst bevat een selectie van concentraties en bedrijven gelegen in gemeenten van het buitengebied. De Vlaamse regering is van oordeel dat een uitbreiding van die concentratie eerst onderzocht moet worden. En de bevoegdheid over het onderzoek naar de economische ontwikkelingspotenties van, meer specifiek voor onze provincie dan Stekene, Sint-Gillis-Waas, Hamme, Assenede, Zelzate, werd toegewezen aan de provincie. Mijn vraag is heel specifiek: welke stappen moeten hiervoor worden gezet? En is daar een specifieke timing voor voorzien? Dank u.

**De heer voorzitter**

Meneer De Coninck, dank u wel voor uw vraag. Ik wil toch tegen meneer Maes zeggen: meneer Maes, dat was geen vraag, dat was een referaat. En we luisteren daar graag naar. Maar ik nodig de gedeputeerde uit om te antwoorden op de vragen, alsjeblieft. U hebt het woord, meneer de gedeputeerde.

**ANTWOORD VAN DE HEER GEDEPUTEERDE MARC DE BUCK OP DE TUSSENKOMSTEN OVER RUIMTELIJKE PLANNING****De heer gedeputeerde De Buck**

Dank u, meneer de voorzitter. Meneer de voorzitter, wij hebben eigenlijk een drietal interessante en belangrijke tussenkomsten gekregen in verband met de problematiek van de inplanting van windmolens. Dat is een problematiek die ons bezighoudt. Wij hebben geprobeerd, initieel, via ons windkader, ons beleidskader windenergie, een zekere ordening te brengen. Maar we moeten zeggen dat eigenlijk ons provinciaal beleidskader geen strikt juridisch afdwingbaar karakter heeft. Dat is een eerste element. De verschillende afwegingselementen die wij aanreiken, die geven wel elementen die gebruikt kunnen worden bij opportuïteitsafweging van de vergunningen. En in dat kader wordt steeds geadviseerd door zowel de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar als de departementale windwerkgroep. Dus wij houden ons aan wat we daarin vastgelegd hebben in de adviezen die wij moeten uitbrengen. En we moeten zeggen dat tot op heden dit beleidskader zeer goed opgevolgd is. Inderdaad werden tot nu toe geen vergunningen afgeleverd buiten de grenzen van de zogenaamde potentiële inplantinglocaties die in dat beleidskader werden aangeduid. Maar om dat beleidskader nog beter afdwingbaar en sturend te maken zijn onlangs twee planprocessen opgestart. Met name voor het concentratiegebied van windturbines Maldegem-Eeklo. Dat komt tegemoet aan de verzuchting van collega De Roo. En een voor het concentratiegebied omheen de transportcorridor van de E40. Het zijn twee processen die opgezet worden. Binnen deze planprocessen is het de bedoeling om de concentratiegebieden effectief af te

## DEBATTEN

bakenen en daar orde in te brengen. Buiten die concentratiegebieden kan vervolgens een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgemaakt om de inplanting juridisch tegen te gaan. En met een effectieve juridische basis dan. Wij hebben ook de piste onderzocht. Zoals gevraagd is door de collega, kunnen wij een provinciale verordening opstellen in dezen. En wij hebben van de Vlaamse administratie een negatieve reactie gekregen. Wij hebben in 2010 een subsidieaanvraag gericht aan de Vlaamse overheid met als doel een strategisch project op te starten voor windenergie. Een strategisch project, wat is dat? Dat is de bedoeling hier de inplanting binnen de moeilijker in te vullen gebieden te gaan sturen en begeleiden. Dat gaat vanaf het zoeken van een locatie tot aan de planvorming. Totaal ! Het oprichten van een participatief project tot de effectieve realisatie. Het doel hiervan is eigenlijk, het is een nieuwe materie, ervaring op te doen op het vlak van inrichting en beheer van windturbinezones en hiermee antwoorden te zoeken op de problematiek van de lusten en de lasten. Het is hier al gequoteerd door de collega's De Roo en Van Gaeveren. Het is natuurlijk zo dat het opzetten van een coördinatie, voorzitter, bij eenzelfde aanpak over de provinciegrenzen heen, vooral een gewestelijke bevoegdheid is. Het gewest moet in de eerste plaats de algemene regelgeving uitzetten voor volledig Vlaanderen. Dit gebeurt op dit ogenblik door het uitvaardigen van omzendbrieven en de werking van de interdepartementale werkgroep. De provincie Oost-Vlaanderen engageert zich ook op dit moment in het verder uitwerken van deze structuur op gewestelijk niveau. We hebben daarbinnen al verschillende aanbevelingen gedaan. Wij weten dat de inplanting binnen Oost-Vlaanderen in de eerste plaats vastgelegd werd binnen het provinciaal beleidskader windenergie. En, ik heb het al gezegd, het gevolg hiervan is dat wij een bundeling en concentratie van aanvragen krijgen binnen de locaties die wij aangeduid hebben en de zogenaamde potentiële inplantinglocaties. De overige meer waardevolle gebieden die wij aangeduid hebben, die niet geschikt zijn hiervoor, zijn hierdoor voorlopig buiten schot gebleven. Op het ogenblik natuurlijk dat de decreetgever dat mogelijk gemaakt heeft om binnen agrarisch gebied inplantingen te doen. Maar wat er zich nu opdringt, dat komt ten volle tot uiting in de tussenkomsten van de collega's, is dat we binnen de gebieden die als geschikt beoordeeld werden, ook tot een zo optimaal mogelijke inplanting moeten komen. En ik herhaal het, daarom zijn we nu opgestart om de planprocessen te voeren voor de concentratiegebieden Maldegem-Eeklo en E40, om hierin een interne structuur te brengen die soelaas moet brengen naar inderdaad de bijna overmatige aanvragen die zich in deze gebieden voordoen. En hierbij moeten we ook denken op termijn aan het beheer van deze geschikte gebieden en op het rechtmatig verdelen van de lasten en van de lusten hiervan. Collega Van Gaeveren stelt een zeer specifieke vraag, naast de algemene bezorgdheid die hij uitdrukt over lokale druk die er ontstaat, maar ook lokale rivaliteit die er ontstaat wanneer het gaat over het genieten van de lusten van inplanting hiervan. Hier moeten we een onderscheid maken. We moeten een onderscheid maken tussen windmolens die gebruikt worden voor particulier gebruik en daar zitten we met het element dat de gemeente bevoegd is, zowel op stedenbouwkundig vlak als op milieuvlak. Maar de provincie, in tweede instantie, voor de bouwvergunning als beroepsinstantie. Dus hier zitten we met een aparte situatie voor de windmolens voor particulier gebruik. En hier stellen we vast dat zowel de legaliteit als de opportuniteit een rol kan spelen. Daarnaast staat de gemeente niets in de weg om voor de kleinschalige windturbines een specifiek planinitiatief te nemen of deze mee in overweging te nemen in andere planinitiatieven. Via ruimtelijke uitvoeringsplannen kan men hier initiatieven nemen of via een gemeentelijke verordening. Helemaal anders stelt het zich op het gebied van de middel- en grootschalige windturbines. De betrokkenheid van de gemeente is hier veel minder groot. Zij hebben alleen een adviserende rol. Trouwens voor de stedenbouwkundige vergunning heeft ook de provincie hier alleen een adviserende rol en is het Vlaanderen dat optreedt als vergunningverlenende overheid. Wat betreft het milieu is het wel de deputatie die optreedt en hierbij houden we natuurlijk ook rekening met de ruimtelijke overwegingen. En hierbij beschikt men natuurlijk ook over de middelen van het openbaar onderzoek. Concreet gezien eigenlijk op planologisch gebied beschikt de gemeente alleen over mogelijkheden tegenover die kleinere windmolens voor particulier gebruik. Hieraan kan alleen door een wetgevend initiatief verandering gebracht worden wanneer men ook voor de middelgrote en de grote molens meer bevoegdheden wil naar de lokale besturen overbrengen. Tot zover mijn antwoord aan de vraag van de collega. Het is een bezorgdheid die men ook in het Vlaams parlement moet meedelen. Wij doen dat ook in onze contacten met de Vlaamse administratie. Die problematiek zal nog vergroten en de Vlaamse decreetgever heeft de zaken er zeker niet eenvoudiger op gemaakt door de inplanting van windmolens ook in agrarisch gebied mogelijk te maken. Want ook wij worden dan op het gebied van de milieuvergunning, maar dat is het terrein van collega Dauwe, geconfronteerd met milieuvergunningaanvragen van verschillende operatoren op dezelfde plaats. Wat natuurlijk de zaken niet vereenvoudigt.

Ik kom dan na de windenergie bij de tussenkomst van collega Maes. De glastuinbouwzone in Melsele. Collega heeft een aantal algemene beschouwingen gegeven maar ook een aantal zeer specifieke vragen gesteld als dusdanig. Wat zijn bezorgdheid betreft, meneer de voorzitter, wij weten niet wanneer wij de dinosaurussen zullen achternagaan, maar het is inderdaad onze taak om voor onze planeet zo goed

mogelijk zorg te dragen. Daarin delen we uiteraard de bezorgdheid van onze collega. Maar hij heeft ook specifiek vragen gesteld over de afbakening van het kleinstedelijk gebied Beveren en over de afbakening van het provinciaal RUP voor een glastuinbouwgebied. En daar wil ik wel iets over zeggen. Bij de voorstudie van de afbakening van het kleinstedelijk gebied werd nagegaan of er voor Beveren nog wel degelijk een taakstelling was voor een regionaal bedrijventerrein. Dat was een eerste zaak die moest onderzocht worden. En het initiële plan voor die afbakening was alleen een afbakeningslijn vast te leggen. Maar de officiële procedure was nog niet opgestart en we werden doorkruist door een aantal andere planningsprocedures. Wij hebben een aantal overlegvergaderingen gehad met Beveren en daar een aantal zeer duidelijke vragen gesteld waar we op dit ogenblik eigenlijk nog geen sluitende antwoorden op gekregen hebben. Dat moet ik zeggen. Maar wat betreft de aanwezigheid van een regionaal bedrijventerrein moeten wij erop wijzen dat op het ogenblik een regionaal bedrijventerrein op grondgebied Beveren voorzien was maar binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Een afbakeningslijn die merkwaardig genoeg gedeeltelijk op Beverens grondgebied lag. Wij hebben hier vragen over gesteld aan de functioneel bevoegde minister. We hebben hier nooit degelijke antwoorden op gekregen. Het ging over 13 ha en dat zat in het gewestelijk RUP, dat goedgekeurd werd op 19 juni 2002. Maar wij worden dan geconfronteerd plotseling met een beslissing van de Vlaamse regering van de bestemming van dat regionaal bedrijventerrein binnen de afbakeningslijn van het grootstedelijk gebied Antwerpen maar op het grondgebied van de gemeente Antwerpen dat te wijzigen. Te wijzigen in functie van de inplanting van een nieuwe gevangenis. De plenaire vergadering voor dit RUP is gepland op 17 november en heeft dus gisteren plaatsgehad. In de toelichtingnota van dit RUP wordt gesteld dat elders in het grootstedelijk gebied zou gekeken worden om deze oppervlakte bedrijventerrein te compenseren. Maar die compensatie gaat uiteraard om hectaren regionaal bedrijventerrein die toegewezen zijn aan het grootstedelijk gebied Antwerpen. En Beveren kan op geen enkele manier, meneer de voorzitter, dat klinkt misschien eigenaardig maar het is zo, Beveren kan op geen enkele manier daar aanspraak op maken. Nu weten wij dat Antwerpen een taakstelling gekregen heeft op het gebied van regionale bedrijventerreinen in het grootstedelijk gebied, niet de provincie, die zij niet aankan. En dat Antwerpen eigenlijk nog niet de helft heeft kunnen verwezenlijken van die taakstelling. Vandaar dat ze op een gegeven ogenblik tot in Beveren zijn gaan zoeken om dat te verwezenlijken. Maar nu is die optie ook verdwenen. Maar dat brengt ons geen hectare verder met de taakstelling van Beveren. Waarvan we dus nog niet zeker zijn of zij aan een bijkomende hectare bedrijventerrein zullen komen. Tot zover de toestand. Wij wachten nog altijd op een definitief antwoord van Beveren om te starten met de afbakening van het kleinstedelijk gebied aldaar. Wat nu het RUP voor de glastuinbouw betreft, wij zijn gestart met de opmaak van dat RUP in Melsele. En hier moeten we ook voorzichtig zijn. Het gaat hier om de afbakening van een agrarische bedrijventerrein. Binnen de agrarische structuur zich situerend in het buitengebied. En vermits we hier in het buitengebied zijn, meneer de voorzitter, is het onmogelijk om binnen dit buitengebied bijkomend bedrijventerrein af te bakenen dat niet een agrarische bestemming heeft als dusdanig. We weten dat de zoekzones vrij ruim zijn, collega Maes. We weten dat er bezorgdheid heerst. De collega van Landbouw heeft het hier trouwens in een antwoord op een andere vraag gesteld. Er is daar ook een landbouweffect in de rapportage bezig. In tegenstelling tot Stokstorm waar het om 35 ha ging, gaat het hier om een oppervlakte van 80 ha à 90 ha. En men is daar nog niet uit op dit ogenblik. Uw bezorgdheid om zorgen voor de modernste technieken die het energiegebruik zouden regelen, nemen wij mee bij het opstellen van dat RUP. En verder hebben wij met veel belangstelling geluisterd, meneer de voorzitter, naar de algemene exposé van de collega. En dan kom ik tot slot bij de tussenkomst van meneer De Coninck. Het is inderdaad zo dat de tweede herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen bezig is op dit ogenblik, voorzitter. Het is zo dat eigenlijk de Vlacoro de bezwaren, die ingediend zijn in het kader van het openbaar onderzoek naar de voorlopige vaststelling, onderzocht heeft en dat we nu wachten op de definitieve vaststelling van die tweede herziening door de Vlaamse regering. Wat bevat dit document in verband met de door de collega geciteerde economische knooppunten? Er zijn een aantal bijzondere economische knooppunten van niveau 1 geselecteerd. U kent ze, ze zijn hier al bij herhaling geciteerd in deze raad. Zulte-Kruishoutem, dat is het eerste, dat werd hier al bij de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk structuurplan geciteerd als dusdanig. Ten zuiden van de E34 is Stekene, Kluzemolen Sint-Gillis-Waas, Hamme-Zwaarveld, collega Van Gaeveren, de grens Zelzate-Assenede. Ik quoteer hier het addendum bij het RSV pagina 17: *“De bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme worden gezamenlijk afgewogen door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid regisseert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme. Provincies hebben de bevoegdheid over de overige bijzondere economische knooppunten.”* Dat is eigenlijk een beperking want in de oorspronkelijke tekst die op de plenaire vergadering naar voren gekomen is, werd gesteld dat alle vijf die economische knooppunten tot de provinciale bevoegdheid zouden horen. We hebben daartegen geprotesteerd naar aanleiding van het



## DEBATTEN

openbaar onderzoek en wij wachten nu, meneer de voorzitter, op wat de resultaten zijn, in hoeverre daar via de Vlacoro in de Vlaamse regering rekening mee gehouden worden. Indien met onze bezwaren geen rekening gehouden wordt, wil dit zeggen dat wij vanuit de provincie bevoegd zijn voor het grensgebied Assenede-Zelzate en voor Kruishoutem-Zulte als dusdanig. Wat dat juist betekent dat de Vlaamse overheid een afweging zal maken voor de andere drie, dat weten we niet op dit ogenblik. En wie daar uiteindelijk het RUP zal opstellen, weten we ook niet. Wij hebben deze materie uitvoerig behandeld in het advies dat wij overgemaakt hebben aan de Vlacoro, naar aanleiding van het openbaar onderzoek. In ieder geval, wat zijn de officiële stappen? Dat is de duidelijke vraag van de collega. Wat zijn de officiële stappen die we kunnen ondernemen? Eigenlijk in afwachting van definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering kunnen we niets doen. Wel kunnen we voorbereidend vergaderen met de gemeentebesturen. En de plenaire vergadering voorbereiden. In dat kader heb ik hier volgende week een vergadering met een afvaardiging van Kruishoutem en Zulte en is het de bedoeling om samen met de diensten de voorbereidende vergadering met Zelzate en Assenede voor te bereiden. Maar officieel kunnen we niets doen. We kunnen alleen de documenten voorbereiden met het oog op een algemene vergadering die dan zoals u weet het opstarten is van de officiële procedure voor het opstellen van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Tot zover, meneer de voorzitter. Zijn wij content met de gang van zaken in dit dossier? Neen. Hebben we ertegen geprotesteerd? Ja. Want uiteindelijk zijn dat regionale bedrijventerreinen binnen economische knooppunten en volgens de basisprincipes van het RSV komt de afwerking van de RUP's hier toe aan de provincie. Maar we zijn gevat door een totaal nieuwe visie hier van de Vlaamse regering waar we bij herhaling tegen geprotesteerd hebben.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer De Buck. Ik kijk naar de interpellanten. Heeft iemand van de interpellanten – u bent geen interpellant, meneer Franck; een beetje wachten – heeft niemand van de interpellanten ... Allez, meneer Franck, laat gij dan uw groot licht erop schijnen.

### De heer Franck

Ja, we zijn een beetje in snelheid gepakt. Ik dacht dat een aantal van die zaken eventueel onder de volgende gedeputeerde gingen aan bod komen. Wat betreft de windmolens, ik denk dat wij heel duidelijk gesteld hebben op het moment dat het windmolenplan goedgekeurd is, dat wij dat een goed systeem vonden. Dat wij dat zeer goed vonden. We vonden het een goed initiatief. We hebben in het begin wel gezegd dat we moesten opletten dat het geen systeem van winddressing was. Wat hoor ik nu, zowel van de CD&V als van de VLD? Het is niet de eerste keer dat er geageerd wordt tegen iets wat in het windmolenplan staat. Dat goedgekeurd is door deze meerderheid. Ik ben blij dat de sp.a voorlopig misschien achterwege blijft met de aanvallen op deze zaak. Ik vind dat eigenlijk een beetje spijtig dat een plan dat goedgekeurd is in deze raad door deze meerderheid met bepaalde zoekzones blijkbaar op het niveau van de gemeenten wordt afgekamd. Ik vind dat niet goed. Dat is mijn idee.

Het is inderdaad ook zo dat bij alles waar geld is, mensen opstaan die malafide bedoelingen hebben. We hebben dat meegemaakt met biogas. Het principe is goed van biogas. Op het moment dat men bossen gaat rooien om met het afval van dat hout biogas te maken, zijn we verkeerd bezig. Op het moment dat men maïs gebruikt om in plaats van er eten van te maken, er biogas van te maken, zijn we verkeerd bezig. Maar het brengt natuurlijk wel ietske meer op. Ik heb in deze raad nog niemand horen ruzie maken of protesteren tegen de GSM-masten. Wat collega De Roo schetst dat mensen voor 3 m<sup>2</sup> of 4 m<sup>2</sup> of 5 m<sup>2</sup> of 10 m<sup>2</sup> ik weet niet hoeveel geld bieden, hetzelfde hebben we meegemaakt met de gsm-masten. Men heeft gewoon overal gekeken naar boeren: wilt gij geen gsm-mast op uw weide zetten? Ge krijgt zoveel geld, ook levenslang, win for life. Ik heb daar geen protesten tegen gehoord, alhoewel er ook vanuit het voordeelprincipe een aantal bezwaren kunnen geuit worden tegen gsm-masten in verband met de straling. Dus ik denk dat wij hier met twee maten en twee gewichten werken.

Wat betreft de serres, ik denk dat als wij toch de kans krijgen om twee nieuwe terreinen te ontplooiën, wij moeten gaan kijken inderdaad naar energiezuinige dingen. Dat is onder andere ook van koud glas maar ook moeten we kijken in Nederland waar op grote terreinen grote serres gebouwd worden en waar niet iedere tomatenboer zijn eigen serre heeft, maar waar iedere tomatenboer in een bepaalde sector van die grote serre tomaten kan kweken op zijn eigen perceel. Dat zijn zaken die uiteindelijk genomen op een grote oppervlakte kunnen werken. Die zeker naar energiebesparing een vooruitgang zijn. Maar ik denk dat men dan de mentaliteit hier moet wijzigen. Dat men ook moet zeggen: niet iedereen zijn eigen serreke maar iedereen kan wel gebruikmaken van gemeenschappelijke zaken. Ten laatste, ik wil bijna

zeggen: excuseer collega De Vos en collega De Roo, als de vos de passie preekt, boer pas op uw schapen. Als men vanuit de VLD ...

**De heer voorzitter**

Kippen.

**De heer Franck**

Kippen? Wel schapen of kippen, excuseer. Kippen. Sierkippen. Ik zou zeggen, uiteindelijk genomen, ik ken meneer Maes ook al als een milieubewust iemand, maar wat hij verkondigt hier is geen liberaal principe. Het is zeker niet gedragen door zijn volledige fractie. Ik denk dat dit vrij duidelijk moet zijn. Hij heeft een aantal voorbeelden gegeven. We gaan er niet verder op in, maar bijvoorbeeld de afbouw van de fiscale stimuli voor photo-voltaïsche cellen, ik volg hem daarin. Maar dan krijg ik hier door een gunstige wind een artikel van de schepen van een energieproject van Beveren-Waas, die zegt: iedereen moet elektrische wagens kopen want ge krijgt er enorm veel subsidies voor. Als iedereen overschakelt op elektrische wagens dan hebben wij niet genoeg met die 1% zonne-energie per jaar. Ik denk dat we dan een veelvoud daarvan gaan hebben. Is dat dan beter, is dat dan goed? Ik denk het niet. Dus ik zou zeggen, dan heeft hij ook nog gerefereerd aan sperziebonen. Het is een schrijnend voorbeeld. Ik geef dat toe. Het is een schrijnend voorbeeld. De eerste gedeputeerde heeft in zijn tussenkomst rond landbouw gezegd: als de klant tomaten wil met kerstdag, dan moeten wij de klant tomaten geven met kerstdag. Ik zeg, ja oké, maar dan moet de klant bereid zijn om in plaats van 1 euro, 10 euro te betalen. Voor die tomaten die ingevoerd worden. En dan moet inderdaad als de klant sperziebonen uit Kenia wil in juni, dan moet de klant 10 euro betalen voor die sperziebonen. Dan heeft hij wel de keuze om sperziebonen van 2 euro of €2,50, wat een eerlijke prijs is voor de boer, cradle-to-cradle, voor hier. Dank u.

**De heer voorzitter**

Het gaat hier meer over bonen dan over het thema, mensen. Vergeet nu die bonen uit Kenia of uit Timboektoe. Ook in IJsland heeft men bonen. Meneer De Buck, wilt ge de laatste keer repliceren? Oh, een minuutje. Ik zie ... Ik vroeg daar net: zijn er nog mensen ... Meneer Van Gaeveren, dan meneer De Roo en dan afsluitend en zeer kort meneer Maes. En dan sluiten we het af want dit thema is zeer lang aan bod gekomen. Meneer Van Gaeveren, u hebt weer het woord.

**De heer Van Gaeveren**

Ja, meneer de voorzitter, het is toch zo dat ik wel even wil reageren. Ik heb inderdaad de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan goedgekeurd. Dat is juist. In dat structuurplan staat ook dat mijn gemeente daar voor een deel in die zoekzone valt. Hamme. Maar dat betekent wel dat ge op dat ogenblik de verwachting creëert binnen dat bestuur dat eer dat ge een vergunning aflevert, er een ruimtelijk uitvoeringsplan daarvoor wordt opgemaakt waar als ge als openbaar bestuur inspraak in hebt, waar uw burgers inspraak in hebben en een woordje mee te vertellen hebben. Dit wordt allemaal onder de mat geveegd door een nieuw decreet en dat is toch wel een heel andere zaak als ge dat hier gaat zeggen: ge zijt nu niet consequent met datgene waarmee ge een dag eerder akkoord zijt geweest. We zijn trouwens bezig, de eerste is men aan het bouwen. Die gigant die daar verschijnt, vanuit elke plaats in de gemeente kunt ge hem al zien staan. Dus er gaan er nu drie komen. En ik heb daar geen probleem mee. Als er een draagvlak is voor meerdere, zullen er meerdere komen. Maar daar tegen ieders wil een gigantisch park gaan plaatsen, dan vrees ik dat er nog wel wat opstand zal tegen komen. Als wij als gemeentebestuur, als lokaal bestuur een vierkante meter moeten gaan wijzigen voor openbaar nut, om het even wat, dan moeten we een procedure opstarten waar we drie jaar mee bezig zijn, om die ene vierkante meter te kunnen wijzigen. Hier, met een pennenstreek, gaat men zonder dat een burger daar zelfs een moment inspraak in heeft, toelaten dat dit over onze kop gebeurt. Ik zeg u: dat is helemaal anders dan de goedkeuring van het wildmolen, eh, windmolenplan. Pardon.

**De heer voorzitter**

## DEBATTEN

Het was geen verspreking: wild molenplan. Geen verspreking. Meneer De Roo.

### De heer De Roo

Ik wil ook even reageren. Ja, ik heb het windplan hier goedgekeurd. Vanzelfsprekend. Ik heb het ook gezegd. Maar in het voorwoord staat, ik zei bijna 'stond', maar staat dat er in 2012 een verfijning zou komen van dat windplan. Nu stel ik vast dat wij in snelheid worden gepakt. Dat heb ik gezegd. Voor alle duidelijkheid. Wat die schapen betreft, het is de wolf die schapen pakt en niet de vos.

### De heer voorzitter

Meneer Maes. Over het thema als ge wilt.

### De heer Maes

Ik zou op een paar dingen kunnen ingaan die de collega van Groen gezegd heeft. Maar ik wil wel even reageren op die elektrische wagens. Op lange termijn is dat inderdaad wel waar. Maar hij heeft niet goed geluisterd. Ik heb gezegd 1% van onze *totale* energiebehoefte, ik heb niet gezegd van onze *elektrische* energiebehoefte, van onze totale energiebehoefte, als we 1% van de zonne-energie ten nutte kunnen maken dan zijn we er. Hij kent waarschijnlijk de waarden niet goed. Hier in Oost-Vlaanderen op 1 m<sup>2</sup> daar wordt per jaar ongeveer 1000 kWh ingestraald. Dat wil zeggen op 1 ha, collega's, 10 Mwatt. Dat wil zeggen op 1 km<sup>2</sup> 1000 Mwatt of evenveel als een kerncentrale. Hij heeft gewoon geen besef van de hoeveelheid energie die de zon instraalt. Met 1% daarvan kunnen we voor al onze behoeften toe. Dat is een heel groot verschil.

### De heer voorzitter

Dan gaat meneer De Buck afsluiten, want we zijn hier bezig over milieu. Dit gaat over iets anders. Milieu moet nog komen. We hebben al landbouw gehad en over bonen gesproken. Meneer de gedeputeerde heeft over bonen gesproken. Meneer De Buck, alsjeblieft.

### De heer gedeputeerde De Buck

Ik zal zeer kort zijn, meneer de voorzitter. Ik moet een rechtzetting plegen tegenover collega Franck. Het is wel 'als de vos de passie preekt, boerke hoedt uw ganzen'.

Ten tweede, maar dat is hier al door de discussie opgevangen, men heeft een aantal politieke standpunten willen toetsen maar ik denk dat de collega's De Roo en Van Gaeveren zeer duidelijk waren in hun standpunt. Ze zullen het niet eens zijn met hun collega's. Het zou mij ook verwonderen als dusdanig.

En ten slotte nog, afrondend, wat betreft de materie zelf. Wij hebben inderdaad met de beste bedoelingen hier dat beleidskader windenergie goedgekeurd. Dat was een goed kader. En collega De Roo heeft gelijk, wij hebben beloofd tegen 2012 een verfijning daarvan te doen. We zijn daar nu al mee begonnen door de noodzaak. Collega Van Gaeveren heeft het hier gesteld. We zijn gepakt in snelheid door de Vlaamse regering die daar waar wij orde hebben willen scheppen, wanorde heeft gecreëerd. Laat dat duidelijk zijn, voorzitter. Dank u.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer De Buck. Dat brengt ons tot de derde gedeputeerde. Mobiliteit, punt 32.

## TUSSENKOMSTEN OVER HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT VAN DERDE GEDEPUTEERDE PETER HERTOG

**De heer voorzitter**

Tussenkoms van Lutgarde de Jaeger. Algemene tussenkoms mobiliteit. Vraag naar een actievere inzet van de provincie op het vlak van mobiliteit (aansturen van vrachtwagens over daartoe bestemde wegen, meer overleg met De Lijn en NMBS, opmaak van het mobiliteitscharter). Silentio. Meneer De Cuyper, komt ge daar logeren? Mevrouw De Jaeger, u hebt het woord.

**Mevrouw De Jaeger**

Dank u, voorzitter. In deze raad komen eigenlijk regelmatig mobiliteitsproblemen ter sprake. Er is het sluikeverkeer van vrachtovervoer, gebrek aan collectief vervoer of te veel privévervoer, gebrekkige fietsvoorzieningen, enzovoort. De provincie erkent die problemen en doet ook inspanningen, maar kan wellicht actiever zijn op een aantal punten. Onder andere het aansturen van vrachtovergangen over daartoe bestemde wegen. Gemeenten, niet enkel die in de kanaalzone, hebben overlast door vrachtovergangen die GPS-gestuurd de kortste weg volgen en dwars door onze woonkernen rijden. Goed geplaatste veiligheidsverkeerssignalisatie is hoogst nodig om de vrachtovergangen op de wegen te houden die ervoor bestemd zijn. Het overleg met de Vlaamse overheid hierover is niet allen gewenst maar dringend. Kan de provincie hierin sturend optreden?

En dan gebrek aan collectief vervoer. In hoeverre is de provincie betrokken bij de uitwerking van de plannen van De Lijn voor 2020? En is dit een actieve rol, met andere woorden ...

**De heer voorzitter**

Mevrouw. Mensen, we luisteren alsjeblieft. We luisteren, ik moet toch kunnen horen wat gezegd wordt. Een beetje eerbied voor de sprekers. Mevrouw, u hebt het woord.

**Mevrouw De Jaeger**

Met andere woorden, komt de provincie daar met concrete voorstellen, met studies onderbouwd? Binnen de NMBS worden duidelijk resultaten geboekt met spoorlijcomité's, maar dan gaat het slechts over twee lijnen. En er is nog zoveel werk op de plank. Het frequenter maken van de diensten. Bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Of de uitbouw van een voorstedelijk netwerk. Hierbij is de provincie toch de aangewezen gesprekspartner. En kan de provincie stimuleren dat er interessante combinaties zijn van fiets en bus, of fiets en trein? Wij vonden hier geen concrete aanwijzingen in het beleidsplan.

En een ander punt betreft het mobiliteitscharter. Er is al in 2009 een Vlaams mobiliteitsdecreet goedgekeurd. En de provincie is vragende partij om via mobiliteitscharter tot actieplannen te kunnen overgaan. Maar in 2010 kwam dat charter niet van de grond. Het is nu voorzien voor 2011. De provincie wacht totdat Vlaanderen wil tekenen. Hoeveel vragen vanuit de provincie hierover gingen richting minister?

En wat de aanleg van fietspaden betreft, ondanks de vooruitgang die geboekt wordt, stelt het resultaat nog altijd teleur. Er zijn nog altijd te veel oncomfortabele fietspaden en onveilige oversteken. Meer nog, zelfs als er nieuw aangelegd worden, is de veiligheid en het comfort van de fietsers dikwijl ondergeschikt aan kruisend autoverkeer. En de schoolroutekaarten die met steun van de provincie worden gemaakt, maken op een pijnlijke manier duidelijk dat veilig naar school fietsen niet vanzelfsprekend is. De provincie heeft, zo blijkt uit het budget, wel grote ambitie maar uit de rekeningen blijkt de realiteit. Er wordt al jaren slechts een fractie van besteed. De provincie wacht op de aanvragen van de gemeenten. Ook, zo blijkt duidelijk, NMBS en Infrabel zijn geen vragende partij voor fietspaden op hun terrein. De zaken gaan dus traag vooruit. De provincie wacht met subsidies. Gaat de provincie initiatieven nemen om het vooruit te helpen?

En tot slot, meneer de voorzitter, bedrijfsvervoerplannen. Ook al weer op vraag van bedrijven worden deze opgemaakt. Het pendelfonds vertrekt adviezen aan bedrijven die erom vragen. De aanvragen stromen binnen of niet? Kan de provincie ook hier een actiever beleid voeren? Dank u.

**De heer voorzitter**

## DEBATTEN

Dank u wel. Dat brengt ons tot meneer Beke. Een algemene tussenkomst. Mobiliteit als bovenlokale beleidsopdracht. Meneer Beke heeft het woord.

### De heer Beke

Voorzitter, collega's, gedeputeerden, de provincie speelde eerder een bescheiden rol, dat hebben we al gezegd, in het kader van het mobiliteitsgegeven. Maar desondanks toch wel een niet te miskennen rol op dat terrein. Zeker mobiliteit bekeken als een bovenlokale beleidsopdracht. Wij hadden de provinciewegen. Die zijn intussen al overgedragen, of bijna helemaal overgedragen, en we zien dat er nu vooral een ondersteuning is, een beleidsbeklemtoning in de richting van fietspaden. Vooral de aanleg van langeafstandsfietspaden en -routes en ook nu de wandelwegen die ontwikkeld worden op het vlak van mobiliteit. Ook dat is een vorm van mobiliteit. Misschien een eerste bedenking wanneer we het hebben over de fietspaden. De aanleg is dat op een gegeven ogenblik bij de uitleg over beleid door de gedeputeerde in antwoord op een vraag gezegd is: misschien kunnen de gemeenten wat meer aanvragen doen, inspanningen. We zijn bereid dat te ondersteunen. Maar wij stellen vast dat een van de redenen, en dat moeten we misschien eens bekijken, kan zijn waarom gemeenten niet altijd happig zijn om fietspaden aan te leggen of de procedure op te starten, dat dit ook zou te maken hebben met het feit dat in vele gemeenten onteigeningen moeten plaatsvinden om die fietspaden vaak te kunnen aanleggen en dat dit natuurlijk een procedure maar ook extra kosten veroorzaakt. Ik weet het maar ik wil het gewoon meegeven. Want als dit zo is, dan is dat een probleem wat wellicht mede oplosbaar is, maar toch een zekere hypotheek kan leggen op het snelle realiseren van goede, veilige, afgescheiden fietspaden. Naast het fietspadenbeleid zijn er natuurlijk nog andere aspecten binnen dat mobiliteitsgegeven. Ik ben er al een aantal keren op tussengekomen en ik doe het nu nadrukkelijk terug. Met name het geheel van het mobiliteitsgebeuren dat niet alleen wegen, maar ook het openbaar vervoer betreft. Ik wens toch even te herinneren aan het initiatief van de gouverneur, zoveel tijd terug, niet zolang geleden maar toch al enige tijd terug, toen hij een Staten-Generaal organiseerde over de ontbrekende schakels in het mobiliteitsgegeven, wegen en zo verder in onze provincie. En daarbij waren de belangrijke actoren, zoals de NMBS en De Lijn eveneens aanwezig. Er was een ruime belangstelling, niet alleen van gemeentemandatarissen en provincie, maar ook van het Vlaamse parlement. Zelfs een aantal van het federale. Maar achteraf is blijkbaar, in een gesprek met de gouverneur heb ik het er nog over gehad, eigenlijk is er nadien weinig implementatie aan gegeven. De gouverneur kan alleen maar de schok geven, de bijeenkomst organiseren, maar anderen moeten dat doen. Het is dus toch wel eens de vraag of er geen evaluatie kan worden opgemaakt van wat de stand van zaken is met betrekking tot de ontbrekende schakels in de Oost-Vlaamse mobiliteit. En wat dan de reden daarvan is en waar vooral men in gebreke is gebleven. Het zou goed kunnen zijn om dan in opvolging daarvan opnieuw een initiatief te nemen vanuit de provincie, de bevoegde gedeputeerde, samen met de gouverneur, omdat we dan de andere actoren ook nodig hebben, om de draad terug op te nemen. Ik wil ook herinneren dat er later, nadien in de derde commissie, de bevoegde commissie, De Lijn op een gegeven ogenblik toelichting is komen geven over haar plan 2020. Eigenlijk een beetje een opvolging van het Pegasusplan, 2020. En zij hebben toen gevraagd, dat is de eerste keer dat dit gebeurd is, wij hebben ook een werkbezoek gebracht aan De Lijn. Wij hebben er ook interessante informatie gekregen en ik herinner mij eigenlijk een beetje de uitdaging ook aan de provincieraad, ook aan de verschillende fracties en commissies, maar aan de provincie om daarover te dialogeren. Want eigenlijk is dat de opzet van dat plan 2020. Het is niet te nemen of te laten. Het is niet dat het zo helemaal zou uitgevoerd worden, maar het is een bijdrage tot een voorstel, waarmee men de dialoog wil aangaan met de verschillende actoren. Ik denk dat dit niet onbelangrijk is en dat wij daar moeten ook op ingaan, ook vanuit de provincie omdat wij als bovenlokale beleidsinstantie eigenlijk een beter zicht hebben op het geheel. En ja, de dingen beter kunnen aanduiden. Ik hoef maar eventjes te herinneren hoe moeilijk dat soms ligt voor lokale besturen als we het hadden over afbakening van het grootstedelijk gebied. Lochristi zegt: wij bleven er buiten want er komt een tram anders voor ons deur en zo verder. Wij hebben gezegd: neen, vanuit een bovenlokaal standpunt vinden wij dat dit wel in dat grootstedelijk gebied moet komen en zo verder. Dus ik denk dat we daar toch een belangrijke rol hebben en dat we dat gesprek en de dialoog ook verder moeten voeren. En dan zien we wel wat er het best gerealiseerd wordt. Ik stel ook vast, en dat is mij bevestigd door het hoofd van de NMBS in de regio's West-Vlaanderen, dat de investeringen vooral ook in Oost-Vlaanderen de komende jaren worden teruggeschoefd. Ook bij De Lijn zien wij dat, maar ook bij de NMBS. En vooral in Oost-Vlaanderen. Waar in andere delen van het land, ik ga niet de commanditaire toer op, maar ik stel alleen vast dat in andere delen van het land wel investeringen gebeuren en vaak ook gerealiseerd worden, maar in Oost-Vlaanderen worden een aantal projecten van stations eigenlijk op een laag pitje gezet. Ik heb ze

niet opgesomd maar er zijn een aantal die in aanmerking kwamen voor verbetering, maar dat gebeurt niet. We merken het zelfs bij het belangrijkste en grootste station van het land, namelijk Gent-Sint-Pieters, een belangrijk station in Vlaanderen, dat die investeringen die uitvoering van de werken die bezig zijn toch wel in een wat traag tempo worden gezet en eerst zullen gerealiseerd zijn tegen 2020 of 2025. Dus dat zijn toch wel vragen die wij vandaag de dag moeten stellen.

En dan is er het aspect dat mij toch wel zeer nauw aan het hart ook ligt van het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Met name zeker Zeeland. Er is onlangs een interessante conferentie geweest, een colloquium, georganiseerd door trein/tram/bus en het Algemeen Nederlands Verbond werkgroep Grensverkeer met een zeer interessant rapport 'Naar grenze(n)loos interlokaal personenvervoer'. Daar wordt een analyse gemaakt van wat er was in het verleden, wat er intussen niet meer is en waar de problemen zitten. Voor ons gebied zijn dat er buiten West-Vlaanderen en Breskens en zo verder, gaat het vooral over de kanaalzone waar we het daarstraks ook over gehad hebben, verbinding met Terneuzen, het gaat ook over de verbinding van Sint Niklaas en zo verder naar Hulst. Dat zijn voor ons zeer belangrijke schakels in het grensverkeer. En wat stellen wij vast vandaag? Dat zowel bij de NMBS en de kanaalzone dat plan – want er is ook een plan; er is een aanzoek van bedrijven om de spoorwegen en de sporen die er liggen zowel op de linker – als de rechteroever ook eigenlijk in te schakelen voor personenvervoer; maar dat is een dossier dat bij de NMBS vandaag zeker helemaal van onder ligt, wat de reden daar ook moge van zijn; maar er is toch wel een sterke aanvraag – er is dat plan 2020, het project van de light train naar Terneuzen en zo verder. We zien, het is al een stapje vooruit, dat in het Interregproject de busverbinding Terneuzen met Zelzate en Gent wordt geoptimaliseerd met betrekking tot het vervoer. Ik ga niet in op de wat agrarische situatie vandaag, want het is agrarisch. Eigenlijk niet te geloven dat je bussen hebt die op elkaar helemaal niet afgestemd zijn, dat die op bepaalde momenten niet rijden. En op andere ogenblikken moet men tot twee uur wachten om over te stappen en zo verder. Dus allesbehalve een vlot openbaar vervoer in dit gebied. Dankzij dat Interregproject wordt er nu wel iets aan gedaan. Maar het is eigenlijk maar een schakel. We mogen ons daar niet tevreden mee stellen. Dat wil ik eigenlijk zeggen. En dan daarover besluiten dat wij als provincie, waarvan ik heb gezegd: eerder staan wij aan de zijlijn met betrekking tot het mobiliteitsgebeuren met uitzondering van een aantal terreinen, maar zeker wat het openbaar vervoer betreft, ik vraag mij af of wij daar onze bescheiden rol niet moeten doorbreken. En initiatief nemen, daar een beetje het voortouw nemen, zoals we met andere dingen ook hebben gedaan. Misschien een laboratoriumfunctie creëren. Om toch ook duidelijk te maken dat openbaar vervoer in die ruimere context ook een duidelijk bovenlokaal aspect is. Het heeft zijn weerslag op de ontwikkeling ook van de rest van onze provincie. Niet alleen in functie van logistieke provincie maar ook toeristisch, cultureel en zo verder. Ik denk dat dit dus niet onbelangrijk is. En ik zou er eigenlijk voor willen pleiten dat wij als provincie, met de middelen die we hebben, maar wat belet ons – er staan in het rapport waar ik daarnet naar verwezen heb een aantal heel interessante aanbevelingen die wij zouden kunnen doen – overlegfora te creëren, aan benchmarking doen, het forum voor grensoverschrijdende samenwerking, betere afstemming en zo verder. Dat is een aantal actiepunten, dat te overwegen is en dat we als provincie, wie zal het ons beletten, ter harte kunnen nemen. Dus, meneer de voorzitter, collega's, ik richt mij dan tot de bevoegde gedeputeerde, ik weet dat dit ook nauw aan uw hart ligt, maar laat ons daar een actieve rol in spelen als bovenlokale verantwoordelijke voor mobiliteit, zeker waar het openbaar vervoer betreft. In andere provincies gebeurt dat wellicht iets meer, zeker in Limburg. Laat ons daar toch wel initiatief nemen. Dat is mijn pleidooi. Laat staan een aantal vragen, dat ik gesteld heb in mijn tussenkomst. Dank u wel, voorzitter.

### **De heer voorzitter**

Dank u wel, meneer Beke. Meneer Roelens. U hebt het woord. Aan de kaak stellen van een gebrek aan uniforme regeling aangaande de voorrang op bijvoorbeeld rotondes. Meneer Roelens Michel.

### **De heer Roelens**

Geachte voorzitter en geachte collega's. Ik bracht het onderwerp al eerder ter sprake maar sedert dien is er blijkbaar niets merkbaar veranderd. Ik stel dus nogmaals vast het feit dat er geen uniforme regeling bestaat aangaande de voorrang op bijvoorbeeld rotondes. Op de ene rotonde heeft de fietser voorrang. Op het volgende, misschien 50 m verder bij wijze van spreken, heeft de automobilist voorrang. Dit scheidt dus verwarring bij de weggebruikers en komt de veiligheid zeker niet ten goede. Het is geen provinciale materie, dat weet ik. Maar ik ga er toch van uit dat er druk kan uitgeoefend worden op de

## DEBATTEN

verantwoordelijke instanties van het gewest. Als Oost-Vlaanderen zich als fietsprovincie op de kaart wil zetten, moet dit toch mogelijk zijn. Dank u.

### De heer voorzitter

*[De voorzitter maakt geen gebruik van zijn microfoon]* Gemeenten ondersteunen en aanmoedigen bij het ontwikkelen van een tragewegenbeleid. Mevrouw, u hebt het woord.

### Mevrouw De Padt

Voorzitter, dank u. Gedeputeerde, mijn vraag – ik ga ze heel kort houden – stelt zich in het kader van het tragewegenbeleid. Ik wens eigenlijk te informeren naar de subsidies die wij geven inzake de realisaties van trage wegen door de Oost-Vlaamse gemeenten. Ik weet dat het veel te maken heeft met de initiatieven die de gemeenten nemen met het opstellen van een tragewegenplan. Ik zou toch eens willen vragen welke stimulans er van ons zou kunnen uitgaan om ook op termijn als we zien dat het steeds completer wordt, dat ook in kaart te brengen. En concreet hoeveel aanvragen en welke duurtijd heeft de opvolging van een dergelijke realisatie vandaag? Bij ons in Geraardsbergen wachten we toch al een jaartje. Dank u wel.

### De heer voorzitter

Dank u wel, mevrouw De Padt. We gaan naar meneer Van Hove. De rol van de provincie benaderen vanuit een lokale invalshoek bij het ontwikkelen van het tragewegenbeleid. Het is dezelfde zin. Meneer Van Hove, u hebt het woord.

### De heer Van Hove

Meneer de voorzitter, geachte collega's. Een bospad, een veldweg, een doorsteek naar een nieuwe wijk, trage wegen, je vindt ze overal. Ze zijn bedoeld voor traag, niet-gemotoriseerd verkeer. Fietsers, wandelaars; landbouwer en natuurliefhebber weten ze te vinden. Maar veel trage wegen zijn verdwenen of in onbruik geraakt door slecht onderhoud, door de aanleg van nieuwe verkavelingen of industrieterreinen. En sommige trage wegen werden samen met een akker omgeploegd, andere werden afgesloten door een aanpalende eigenaar. Dat is jammer, want fietsen en wandelen over trage wegen is veiliger en plezieriger. En daarom verdient het tragewegennetwerk in onze provincie meer aandacht. In samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij, zeker in het gebied Schelde-Leie en de vzw Trage wegen wordt er binnen iedere gemeente een inventarisatie opgemaakt om de mogelijkheid te onderzoeken om bepaalde trage wegen opnieuw beter toegankelijk te maken of indien ze al jaren hun functie verloren hebben ze af te schaffen. Vandaar dat de gemeentelijke administratie in gang wordt om samen met de betrokken burgers en een groot aantal vrijwilligers een eerste onderzoek in te stellen naar de stand van zaken. Hoe is het vandaag gesteld met onze trage wegen? Welke trage wegen zijn nog toegankelijk? Waar zijn er knelpunten en welke verbindingen zijn er mogelijk van een woonkern naar bijvoorbeeld een school? Vragen die slechts kunnen beantwoord worden nadat eerst een volledige inventarisatie heeft plaatsgevonden. Dit is in veel gemeenten een enorme onderneming die voor een stuk wordt gedragen door vrijwilligers, die over voldoende streekkennis beschikken en enthousiast zijn. Voor de gemeentelijke administratie en de politiek verantwoordelijken begint vanaf dan een relatief zware beproeving. De vrijwilligers vragen of zoeken, zeker in de eerste fase, bijkomende informatie en soms moeten gemeentelijke diensten inspringen om de niet-opgespoorde wegen zelf te gaan inventariseren. Nadat VLM een eerste werkkaart heeft opgemaakt met alle beschikbare gegevens, doet de gemeente een oproep bij de bevolking voor het vinden van vrijwilligers die een opleiding moeten krijgen over de globale aanpak. Deze mensen krijgen circa zes weken om op pad te gaan. Ze moeten een fiche invullen, foto's nemen vanuit diverse invalshoeken en trachten de toestand ter plaatse zo waarheidsgetrouw mogelijk weer te geven. Dit op zich is al geen sinecure. Daarna worden er werkvergaderingen georganiseerd om in het ingekomen werkmateriaal te analyseren. De gegevens van iedere buurtweg worden door betrokken diensten en de schepen in kwestie, samen met mensen van VLM en Trage wegen getoetst aan de realiteit. Dit om te beletten dat er verkeerd werkmateriaal binnensluipt. Met dit materiaal keert men terug naar de bevolking en per deelgemeente wordt een infoavond georganiseerd

waar de omwonenden hun commentaar of kritiek kwijt kunnen. De volgende stap is dan opnieuw werkvergaderingen houden met de bedoeling alle opmerkingen te bundelen. Daarna gaan VLM en vzw Trage wegen samen met de gemeentelijke verantwoordelijken dan opnieuw naar de bevolking met de presentatie van de resultaten van de inventarisatie en een algemene rondvraag. Opmerkingen en aanvullingen kunnen dan nog steeds worden gegeven. En daar mogen we al de eerste conflicten verwachten. Finaal houdt de werkgroep op een werkvergadering waarbij de adviesnota's voor alle deelgebieden worden overlopen en een aantal opmerkingen geformuleerd. Dan begint het louter politieke werk in zoverre dit al niet aan de gang is en komt het advies naar het schepencollege. De rol van de gemeente is natuurlijk een louter informatieve rol, organiseren, vrijwilligers oproepen en de bevolking informeren. Maar het schepencollege moet keuzes doen en deze overbrengen naar zijn bevolking, via de gemeenteraad. Dit zorgt bij mensen soms al eens voor enige onrust en deining, wat nogal begrijpelijk is. En ook binnen de betrokken diensten zelf kan er al enige wrevel opduiken. Ambtenaren moeten sowieso het lokaal belang in de gaten houden en gaan afwegen. Maar ook kan het intern tot discussies leiden. Het is nergens een gemakkelijke oefening om tot een eenduidige visie te komen. De belangen van landbouw, natuur, sport, toerisme en milieu gaan niet altijd hand in hand. Tot slot kan ik stellen dat ook al kost het de gemeenten geen euro, de werkdruk en de verantwoordelijkheid stelselmatig wordt opgedreven en er heel wat uren energie in dit dossier moeten worden gestopt. Vandaar mijn vraag of opmerking. Ziet de provincie een rol weggelegd voor zichzelf om gemeenten te begeleiden? En als dat niet de taak van de provincie is dat toch minstens een sensibiliserende rol. Om onder andere de landbouwsector te adviseren en ook te sensibiliseren om aan te geven dat het openstellen van enkele trage wegen geen aanslag betekent op hun landbouwbedrijf en niet automatisch een inkomstenverlies betekent, maar een symbiose kan betekenen tot wat men noemt 'de verschillende actoren op het veld'. Een rol voor de provincie misschien. Dank u.

### **De heer voorzitter**

Dank u wel, meneer Van Hove. Collega's, ik weet dat er nog iets op ons af komt. Ik laat de vragen voort stellen over mobiliteit. In overleg zal de gedeputeerde ook antwoorden. En dan zullen we de motie behandelen. Pas op, ik zeg u, er moet een quorum zijn. Er moet de helft van de leden zijn. En dat quorum bij die hoogdringendheidsvraag, het is hoogdringend, normaal is dat vijf dagen op voorhand, moet ge twee derde van de leden krijgen die zich achter die hoogdringendheid scharen. Ik wil het u maar zeggen. U kijkt zelf voldoende rond. De volgende spreker is terug mevrouw De Padt. Vragen in verband met bovenlokaal fietsroutenetwerk. Masterplan Missing Link en Provinciaal Steunpunt Fiets. Mevrouw, u hebt het woord.

### **Mevrouw De Padt**

Voorzitter, dank u wel. Collega's, opnieuw kort. Deze vraag omtrent mijn bezorgdheid dat eigenlijk slechts 25% van ons bovenlokaal fietsroutenetwerk voldoet aan de normen van het Vademecum van fietsvoorzieningen. Kort, wat is de stand van zaken in het kader van het mobiliteitsbeleid? En een concrete samenwerking daar rond met de Vlaamse overheid? Nu, wij hebben het al gehoord in de algemene tussenkomsten dat er daar wat blijft hangen. En ik sluit mij dan ook aan bij de vraag hier iets actiever op aan te dringen. Want in het begin van deze legislatuur was er nog steeds geen formalisering van de rol van de provincie en dus ook geen bestuursovereenkomst. In hoeverre is dan eigenlijk het masterplan Missing Link volledig? Ik denk dat dit meevalt. Maar dan opnieuw de verwijzing naar de opvolging en evaluatie daarvan. Liefst in samenspraak met de gemeenten. Ik ben toch altijd een grote pleiter daarvoor. Maar ook op de hoogte van de opvolgingsbijeenkomst in 2008. Misschien kunnen in het kader van het fietsbeleid de knelpunten er uitgehaald worden en opgelijst worden. Dus een evaluatie. En dan had ik graag ook misschien de stand van zaken van de Promora. We zijn er al eekes mee bezig in de verschillende werkgroepen. Maar hoe zit het daar nu mee? Een evaluatie van ons Provinciaal Steunpunt dat is opgericht en de opvolging daarvan. Dank u wel.

### **De heer voorzitter**

Bravo. De laatste tussenkomst over mobiliteit. Meneer Verleyen is verontschuldigd vandaag. Een dringende oproep. Meneer Maes. Vraag om in het subsidiereglement aan de gemeenten voor fietspaden



## DEBATTEN

over lange afstand een extra subsidie te voorzien voor gemeenten die kiezen voor een CO<sub>2</sub>-neutrale fietspadverlichting die niet permanent blijft branden. Meneer Maes.

### De heer Maes

Dank u, voorzitter. We worden eigenlijk een beetje gepakt in snelheid. Het gaat iets sneller dan ik dacht. Ik heb deze tussenkomst nog niet voorbereid, maar ik zal ze wel uit de mouw doen, wat dan ook. Het gaat over fietspaden over lange afstand. Wij hebben daar als provincie een mooie subsidiepot van heel wat jaren. Dat is een goede traditie van ondersteuning naar de gemeenten. Ook wij in Beveren hebben daar recent een paar mooie prijzen uit kunnen halen naar projecten die wij realiseren. In dat kader wordt het fietspad lange afstand langs de spoorweg Gent-Antwerpen, die van uw stad, gedeputeerde, naar mijn gemeente loopt en dan verder naar de provinciegrens over Zwijndracht en ook daar zal doorgetrokken worden. Natuurlijk, mooie projecten liggen los van de weg. Het geeft heel rustige fietstrajecten. Het geeft ook een probleem. Wat doe je daar met de verlichting? Want langs de ene kant, als je die verlicht zoals we dat traditioneel gewend zijn, zoals we ook van vroeger een aantal fietspaden hebben liggen, dan creëer je nieuwe, vrij lange apart gelegen lichtbakens in het landschap. Dat is een kwestie van lichtvervuiling. Dat geeft heel wat verstoring naar het milieu, naar plantengroei. Dat is niet goed. En dat kost heel veel energie. Gemeenten snappen dat niet goed. Ik heb mij daar de laatste tijd een beetje mee beziggehouden. Dat is enorm veranderd door de liberalisering. Vandaag betaal je als gemeente voor de openbare verlichting eigenlijk een marktconforme prijs. In mijn gemeente betalen wij op dit ogenblik 650.000 euro tot 700.000 euro op jaarbasis voor elektriciteitsverbruik van openbare verlichting. Dat zijn dus gigantische bedragen. Ik vind dat heel veel geld. Een dergelijk fietspad, als je dat wilt gaan gebruiken, zeker voor woonschoolverkeer, voor woon-werkverkeer, dan heb je natuurlijk wel een verlichting nodig. Want mensen moeten voor acht uur in de winter vertrekken. Mensen komen na vijf of zes uur of nog later terug. Op een donker fietspad is het veiligheidsgevoel niet zo groot. Langs de andere kant, in de loop van de nacht wordt dat heel weinig gebruikt. Je moet daar maar eens gaan rondlopen of rondrijden als je niet goed kunt slapen. Je gaat daar maar eens naar toe. Dan een hele nacht licht laten branden is ook niet goed. Maar schakel ze om tien uur uit, en ge rijdt daar dan om kwart over tien dan zit ge ook weer in het donker. Wij zijn verder gaan zoeken naar een andere oplossing. De meest energiezuinige verlichting vandaag is nog altijd de gasontladingslamp. De oranje gasontladingslamp is nog altijd de meest energiezuinige verlichting. Maar ze heeft twee verschrikkelijke nadelen. Op het moment dat je ze aanzet, moet ze vijf of tien minuten opwarmen voor ze goed begint te schijnen. En twee: door ze dikwijls aan te zetten, verslijt ze heel rap. Oranjelicht is wel goed voor snelwegen, voor de gewestwegen tussen wagens, maar als dat voor zwakke weggebruikers is, voor voetgangers, voor fietsers, dan geeft dat heel weinig gezichtherkenning. En het veiligheidsgevoel stijgt enorm als je een goede gezichtherkenning hebt. Dus als wit licht kunt gebruiken is dat beter. Daarom zijn de nieuwste ontwikkelingen inzake led-verlichting eigenlijk heel dankbaar. Je hebt daar nu heel wit licht. Je hebt daar ook gradaties in. Maar je hebt nu ook heel wit licht. Het is op het ogenblik nog niet zo zuinig als een gasontladingslamp, maar technische evolueert dat. Je kunt het zeer goed afbakenen waardoor je eigenlijk lichtvervuiling voor een heel stuk beperkt. Je kunt dat veel beter afbakenen. Je hebt veel minder strooielicht dan met die gasontladingslampen. Dus we opteren bij het fietspad voor led-verlichting. Maar ja dan zaten we nog met het probleem van die schakeling. Mijn eerste idee was, we gaan daar bewegingsdetectoren op zetten en als daar iemand rijdt, dan gaan die aan en anders gaan die na één of twee minuten uit. Dat was zowat de ideale oplossing tot we daarover in gesprek gingen met de vrienden van Eandis en die zeiden: dat gaat niet, gemeente Beveren. Waarom gaat dat niet? Wij tarifieren uw openbare verlichting forfaitair. Wij hebben twee tarieven voor elk type lamp. Ofwel gij laat het de gehele nacht branden, dan betaalt ge zoveel per lamp op een jaar. Ofwel ge doet die 's nachts een aantal uren uit, en afhankelijk van hoeveel uren ge die uit doet betaalt ge zoveel. Maar een lamp die af en toe eens aanschiet, daarvoor hebben wij geen forfaitair tarief, dus wij kunnen daar niet in mee. We zijn daar dan verder in gaan zoeken en wij hebben dan een systeem gevonden, het merk is Nozon, met een automatische intelligente solar-led-verlichting. Wat is dat voor een systeem? Dat is eigenlijk een draadloos systeem waar in een paal van 3 m – de eerste keer zijn die voor Beveren op grote schaal geplaatst – daar zit een power-led op van ongeveer 3 Watt, 3,5 Watt, daar zit een batterij in en daar zitten twaalf vierkante zonnecellen op naar de zuid-, west- en oostkant. Dus overdag laadt die batterij op en 's nachts, als daar een fietser passeert, dan brandt die een tijdje en gaat dan weer uit. Je moet wel die brandtijd kort houden, want de grootste beperking is de batterijcapaciteit. Vooral in deze tijd met heel korte dagen en lange nachten, heel weinig zoninstraling, is dat het zwakste punt. We dachten altijd dat dit het zwakste punt was, maar het zit ook nog wel een beetje anders want dat systeem communiceert draadloos tussen de palen. Dus als je de ene paal voorbij rijdt, dan gaat die twee, drie, vier palen verder

ook aan. Met een draadloos communicatiesysteem. Het is ondertussen een zeven, acht maanden in gebruik. Wij zijn daar op zich tevreden voor. Alleen vandaag staat het nog een klein beetje in zijn kinderschoenen. Niet vanwege de batterijcapaciteit. (Die moet je trouwens om de drie of vier jaar vervangen, maar dat is niet zo duur). Maar die draadloze communicatie kan toch wel vrij makkelijk door externe factoren worden gestoord. Dus we zijn dan verder gaan zoeken naar een andere manier. Ook alleszins CO<sub>2</sub>-neutraal, we moeten daar geen extra elektriciteit voor opwekken collega's. Daar zitten we goed.

We zijn een andere manier gaan zoeken en we hebben een tweede toepassing naar dergelijke verlichting. Dat is een beleid van achterontsluiting dat nu in ontwikkeling is. We zoeken in onze bebouwde kommen waar we aaneengesloten bebouwing hebben, daar zoeken we alle eigenaars op en we proberen akkoorden te maken met alle eigenaars om in hun achtertuin een dienstweg te leggen. Een achterontsluiting, een dienstweg. Dan kunnen die mensen daar een garage bouwen. En dan ga je heel wat parkeerdruk uit die straten nemen. Dat is een heel groot succes. We hebben al heel wat gerealiseerd in een bepaalde straat. Als ge daar twee maanden later ging kijken dan zijn heel wat mensen bezig daar een garage te bouwen. Men vindt dat echt een waardevermeerdering. Maar ook daar hetzelfde probleem van verlichting. Als je daar niets plaatst dan vindt men dat niet veilig. 's Avonds met de auto misschien nog wel, maar te voet of met de fiets – dat moet ook kunnen – en ge komt daar in het pikkedonker, dan is dat niet veilig. Er moet daar niet de hele nacht licht branden. Het is dezelfde argumentatie. Het is te zot om los te lopen. Dus ook daar hebben we nu een toepassing met led-verlichting. Een ander systeem, meer klassieke palen met 24 kleinere led's van 1 Watt, met sturing verbruiken die 30 Watt, en die zijn met een kabel gekoppeld. Dus daar is een bewegingsdetectie. Als er iemand in rijdt of als er iemand uit zijn garage komt, een auto, een voetganger, dan wordt die straat verlicht. Het is een heel helder licht. Mooi afgebakend, mooie gezichtherkenning. Maar wel gekoppeld. Het gebruikt elektriciteit. Maar overdag, we hebben daar twee zonnepanelen, niet meer. 430 Watt piek aanhangen. Dat compenseert ruimschoots het verbruik. We hebben daar een privéaansluiting van gemaakt. We hebben gezegd tegen Eandis, we vragen daar een privéaansluiting. We hebben 700 euro aansluitingskosten en ongeveer 90 of 100 euro vastrecht per jaar. Op die manier zijn ze uitgeschakeld.

Hetzelfde gaan we toepassen in het tweede traject van het fietspad langs het spoor waar we nu begonnen zijn aan de aanleg. Als het klaar is gaan we led-verlichting aanleggen. Eigenlijk op het principe van de achterontsluiting, omdat dit nog wel bedrijfszekerder is. Je sluit die batterijen uit die je ook na drie jaar moet vervangen en die niet zoveel kosten maar uit het oogpunt van milieuvriendelijkheid ook weer niet zo goed zijn. Dat gaan we toepassen. Ik heb de kostprijzen voor dat traject laten opmaken. Als we het eerste nemen, met de merknaam Nozon, met de intelligente solarverlichting, dan kost dat nieuwe traject ons, ongeveer 1200 m, 65.000 euro. Dat is energieneutraal. Alleen om de drie jaar wat kosten van batterijen. Als we daar met een klassieke verlichting doen, maar dan wel met led's, dat is niet duurder dan een gasontladingslamp, dan kost dat 56.000 euro. Dat scheelt dus 8000 euro. Als we dat doen met het nieuwe systeem – led's, verbonden, zonnepanelen, overdag elektriciteit op het net, 's nachts terug afnemen, bewegingsdetectie – dan kost ons dat 65.000 euro. En het tweede systeem zelfs met de energiezuinige led-lampen hebben we daar nog altijd een jaarverbruik op, ik heb dat berekend, van 5800 kWh, dat is toch nog altijd wat anderhalf gezin verbruikt, om dat de hele nacht daar te laten branden. Dus die systemen zijn niet duurder. Als je dat op langere termijn bekijkt, op een jaar of tien, dan kom je daar op neutraal. Een led-lamp gaat 50.000 uur mee, dat garandeert de fabrikant. Dan heeft hij nog een opbrengst van 70%. Dus ook als je de lamp gaat vervangen dan scheelt dat. Als je dat zelf doet – ik wil dat de mensen van de gemeenten nog eens meegeven – dan is dat nog wel wat goedkoper. En als je een verlichting via Eandis laat installeren – dat is toevallig uitgekomen bij projecten in het centrum waar we dezelfde verlichting hadden in een straat als in een nieuw winkelcentrum waar een nieuwe winkelstraat kwam – dan stuiten wij op een verschil van 35% van de prijs die zij rekenen. De leveranciers zeggen: sorry, wij moeten dat erbij tellen van Eandis, want is hun winstbasis. Eigenlijk is dat ook nog wat verdoken om dat zo weg te nemen van de gemeenten en dat loopt toch wel heel hard op. 35% spaar je uit als je het gewoon in eigen beheer verricht. Dat is eigenlijk de reden dat die nieuwe technologie met alles erop en eraan, zonnepanelen, in feite nauwelijks duurder is op lange termijn. Dat is nu mijn pleidooi: gedeputeerden, maak goedkoper naar de aanvang van de keuze van de gemeenten toe : als we nu die subsidiepot een klein stukje heroriënteren en gemeenten die kiezen die voor een CO<sub>2</sub>-neutrale, niet permanent brandende – dat is heel belangrijk inzake lichtvervuiling vind ik – verlichting, geef die dan een beetje extra subsidie. Laat die keuze die ook vandaag op het moment dat ze beslissen de goedkoopste keuze is, laat ze nadien het verbruik maar uitsparen. Het verstoort het economisch leven niet. Het is naar openbare besturen, het is naar gemeenten. Bekijk dat eens ten gronde. Ge moogt gerust van mij in Beveren komen kijken. Ik wil u die gerust eens tonen. We gaan nog nieuwe projecten starten. We hebben ook nieuwe ideeën rond parkings. Maar ik zou willen bepleiten: maak van uw subsidiesysteem

## DEBATTEN

dat dit ook in aanvang voor de gemeenten de goedkoopste keuze is, dan zullen zij niet meer twifelen en dat kan en ons energieverbruik en onze probleeminvulling ten goede komen. Dank u.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer Maes. Gij zijt erin vandaag. U hebt toch een half uur gesproken, langer dan meneer de gedeputeerde. Dat is zeer goed, want gij zijt in feite de dienstdoende député. We zijn rond met mobiliteit. En ik kijk naar de gedeputeerde. Gaat gij antwoorden, meneer de gedeputeerde? Gij krijgt het woord. Meneer Liebaut.

### De heer Liebaut

Mag ik voorstellen, meneer de voorzitter, dat aler er een antwoord is van de gedeputeerde, er eerst een schorsing zal zijn om te overleggen omtrent het ontwerp van motie zoals ze voorligt over de tweede kerncentrale in Zeeland.

### De heer voorzitter

Het is 16.30 uur. De klok staat juist. De schorsing gaat in. Ik wil voorstellen: tien minuten. Is dat genoeg, meneer Liebaut?

### De heer Liebaut

Ja.

### De heer voorzitter

Tien minuten. Om 16.40 uur roepen wij met de bel. Gij moogt slapen. Wij bellen u wakker.

*[schorsing]*

### De heer voorzitter

Sluit de deuren alsjeblieft. Wij gaan beginnen. Sluit de deuren. Wij gaan beginnen. Collega's, ik open opnieuw de geschorste raad. Meneer Liebaut, is er iets dat ik moet weten?

### De heer Liebaut

Voorzitter, wij vragen de motie die ingediend is door de fractievoorzitters van de verschillende partijen hier aanwezig, bij hoogdringendheid ter bespreking te stellen en ter stemming voor te leggen.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer Liebaut. Ik zal eerst laten tellen, want we moeten met de helft van de leden zijn. We moeten met 43 zijn. Meneer de ondervoorzitter, wilt gij eerst tellen? Mevrouw, wilt gij meetellen?

*[telling]*

We zijn met genoeg. We zijn in aantal. Er wordt gestemd over de hoogdringendheid. Twee derde van de leden moet aanduiden dat zij de hoogdringendheid aanvaarden. Dus let daarop bij de stemming. Is het

voor iedereen duidelijk? Het is openbaar. Wie voor de hoogdringendheid is, stemt 'ja'. Wie ertegen is, stemt 'neen'. Wie daar geen mening over heeft, onthoudt zich. De stemming is geopend en openbaar.

*[stemming]*

Heeft iedereen gestemd? Iedereen heeft gestemd. Sluiting alsjeblieft. 56, unanimitéit. Dus de hoogdringendheid is absoluut aangetoond.

Wie vraagt er het woord? Mevrouw Willems. Wie vraagt het woord, dames en heren? Ja, meneer De Coninck, dan meneer Fiers, dan meneer Joris. Meneer De Coninck ... we gaan beginnen. Het is niet duidelijk. Mevrouw Willems heeft het woord. Dan meneer Fiers, dan meneer De Coninck, dan meneer Joris en dan mevrouw De Meyer. Is het goed? We gaan beginnen met de dame in kwestie. In dat mooie vest, mevrouw. Wat kleur betreft dan toch. U hebt het woord.

### **Mevrouw Willems**

De motie is natuurlijk voorgelegd en ik wil toch benadrukken dat onze fractie zeker deze motie steunt. Want zeker in de streek bij ons leeft inderdaad heel erg de bezorgdheid over de plannen nu van een nieuwe kerncentrale, te bouwen in Borsele. Het is eigenlijk vlak bij, net over de Nederlandse grens, vlak bij inderdaad de gemeenten Sint-Laureins, Assenede en Zelzate. Bovendien is op dit moment het milieueffectenrapport omtrent de realisatie en uitbating van een bijkomende kerncentrale te Borsele ook door het energiebedrijf Delta Energy BV in opmaak. En dus nu heeft ook de firma ERH BV een aanvraag ingediend om een bijkomende kerncentrale te bouwen en uit te bouwen. Alleen al dat gegeven, denk ik, geeft toch ook wel aanleiding tot grote bezorgdheid. Los daarvan dan ook de vraag of men daar nu twee nieuwe centrales wil inbouwen of dat de beide initiatiefnemers zullen samenwerken. We hebben ook, wijzelf in de gemeente, een advies geformuleerd. Ik denk dat het ook heel belangrijk is dat ook vanuit de provincie aangedrongen wordt om de gevolgen voor de veiligheid zeker te krijgen. Veiligheidsmaatregelen te nemen en om de risico's voor zowel mens als milieu te beperken. Maar dat ook de aspecten van de gevolgen voor milieu, voor ruimtelijke ordening, dat we ook die heel duidelijk aangeven, het is algemeen omschreven in de motie, maar dat we dat duidelijk aangeven dat dit zeker moet worden opgenomen in het rapport.

### **De heer voorzitter**

Dank u wel mevrouw Willems. De oppositie, meneer Fiers.

### **De heer Fiers**

Dank u voorzitter. Ik ben bijzonder verheugd dat wij vandaag dit punt nog kunnen bespreken, ook al is het op de valreep. De deadline verstrijkt morgen. En waarom ben ik daar zo over verheugd? Omdat wij voor een keer over alle partijgrenzen erin slagen over een belangrijk gemeenschappelijk thema, een gemeenschappelijk standpunt in te nemen. God weet dat dit wat voeten in de aarde gehad heeft. God, of iedereen of Klein Piepke. Om naar gelang uw eigen ideologische voorkeur om tot stand te komen. Maar we zijn er, zij het heel nipt tegen de deadline, maar we zijn er, we hebben het gehaald. Dat stemt mij bijzonder verheugd. Waarom vind ik het belangrijk dat de provincieraad zich daarover uitspreekt? Om meerdere redenen. Eén: Als dit gebeurt in de raad en niet in de deputatie, de deputatie heeft daar ook al een stelling over ingenomen, dan krijgt het een groter draagvlak. Oppositiepartijen kunnen zich daar dan bij aansluiten en als wij dat allemaal goedkeuren, kunnen we zeggen: kijk, deze raad heeft dat allemaal, unaniem, over alle partijgrenzen heen, gedaan. Dat lijkt mij echt een statement. Twee: De provincieraad, af en toe moeten we misschien wel wat trotser zijn op onszelf, is het hoogste politieke orgaan dat zich op dit ogenblik hierover heeft uitgesproken. De gemeenteraden, sommige gemeenteraden, hebben dat inmiddels gedaan via een motie, maar dit is het hoogste niveau dat wij op dit moment in zijn totaliteit als politieke raad daarover een uitspraak doet. Dat stemt mij ook nog bijzonder gelukkig. Ik hoop nu ook dat dit misschien de druk op de Nederlandse overheid een beetje doet toenemen, in alle bescheidenheid die we misschien wat aan de dag moeten leggen, maar het is toch wat het is. Wij hebben het allemaal gedaan. Het gaat over 1,25 miljoen inwoners die wij hier vertegenwoordigen en die allemaal, unaniem

## DEBATTEN

hoop ik zo meteen vast te kunnen stellen met u, dat statement maken. Dat stemt mij bijzonder blij vandaag. Dank u wel.

### De heer voorzitter

Dat zijn mooie woorden meneer Fiers, van u. Meneer de burgemeester. Meneer De Coninck.

### De heer De Coninck

Dank u, voorzitter. Ook de gemeente Assenede heeft een motie gestemd naar aanleiding van de mededeling van het voornemen van de bouw van een nieuwe kerncentrale van ERSH op de locatie Borsele in Zeeland. Onze bezorgdheid ging vooral uit naar de opslag van de verwachte hoeveelheden radioactief afval. We vragen om dat kwalitatief te beschrijven. Ook de bezorgdheid rond de mogelijke risico's en veiligheidsaspecten van de voorziene transportbewegingen. Dat is ook van provinciaal belang. Het gaat namelijk over Oost-Vlaams grondgebied dat dit zou gebeuren. Het terrein waar de mogelijke kerncentrales zoude worden gebouwd is in de jaren zestig ingepolderd. Met het feit dat we toch weten dat er een effectieve stijging zal zijn van het zeeniveau, hebben we daar toch een grote bezorgdheid rond mogelijk overstromingsgevaar van het terrein. We willen ook vragen naar in hoeverre de restwarmte kan gebruikt worden voor andere bedrijven. En we stellen toch ook de problematiek vast van de stijging van het water van de Westerschelde bij lozing van koelwater van de kerncentrale. Die bezorgdheid hebben we ook meegenomen in onze motie. En we sluiten ons aan bij wat hier vandaag voorligt. Dank u.

### De heer voorzitter

Dank u wel, meneer De Coninck. Meneer Joris.

### De heer Joris

Wij gaan dit ook goedkeuren, laat daar geen misverstand over bestaan. Maar enigszins om andere redenen dan klaarblijkelijk de vorige sprekers ten gehore hebben gebracht. Ik heb heel lang in Antwerpen, redelijk dicht bij de kerncentrale van Doel gewoond en ik heb mij daar nooit zorgen over de veiligheid gemaakt. Ik weet dat soms de Westerse centrales ijzersterk beveiligd zijn. De kans dat daar iets mee misgaat is veel veel kleiner dan de kans dat er straks iemand een auto-ongeval heeft als hij terug naar huis rijdt. Dit zijn geen Tsjernobyls. Waarom gaan we dit toch goedkeuren? Vooral om redenen van goed nabuurschap. Alle naties maken zich aan dezelfde, min of meer demagogische, zonde schuldig. De Fransen planten een centrale in Jumet, dat heel dicht in Wallonië ligt. En als er dan iets met die centrale zou gebeuren dan is het gros van de besmetting voor de Walen en de Fransen escaperen. Doel ligt ook vlak bij de Nederlandse grens; we moeten onszelf ook niet te veel op de borst kloppen. Ik vind dat als je een groot project, zoals een kerncentrale of wat anders, inplant vlak bij de grens, je minstens overleg moet plegen, maximaal alle informatie doorspelen aan je buurland of aan je buurregio of je buurprovincie en dat je een milieueffectenrapport zoals dat in België, maar niet in Nederland, heet dat je dat ook moet uitbreiden tot het grondgebied van dat buurland. Dat lijkt mij de logica zelf. Dat men hier bijvoorbeeld vraagt dat men de cumulatieve effecten van die twee centrales zou onderzoeken, in plaats van zoals de deputatie voor het golfterrein doet. Dat zijn alle heel kleine stukjes, die elk afzonderlijk onschadelijk lijken, maar misschien samen wel een probleem vormen. Dat is een redelijke vraag. De vraag: welke problemen gaat dit geven bij de aansluiting op het elektriciteitsnet? Dat is een heel pragmatische, redelijke vraag. Als 'believer' in kernenergie voor zeker nog twintig of dertig jaar, als voorstander en pleitbezorger ervan, vind ik dit ook een redelijke vraag. Want ik weet dat het Vlaams elektriciteitsnet nu al dikwijls moeilijkheden heeft om aansluitingen te verwezenlijken. Bijvoorbeeld op energieparken met windmolens. Dat probleem is zeker de moeite van aan te kaarten. Dat probleem is zeer reëel. Dat de volledige milieu-impact van verschillende energiebronnen vergeleken moet worden. natuurlijk. Dat er afspraken gemaakt moeten worden over het transport van splijtstoffen naar die centrale en de afvoer van nucleair afval uit die centrale. Gebeurt dat door Oost-Vlaanderen over de weg? Of over zee? Wat ook een heel goed alternatief zou zijn. Vanzelfsprekend, bij zoiets betrek je toch je buurland. Waar ik het het moeilijkste mee had, maar ik ben mild geweest, *de provincieraad dringt aan op een alternatievenonderzoek naar de verschillende energiebronnen, in het bijzonder naar de mogelijkheden*

*om voor de elektriciteitsvoorziening gebruik te maken van duurzame technologieën.* Ik zal zeggen, als ik nu een beetje cynisch was: mensen, ja doe dat maar, dat onderzoek. Een onderzoek kan geen kwaad. Maar maak u geen illusies. Voor het soort elektriciteit die door een kerncentrale geleverd wordt, hebben we momenteel binnen dertig jaar, ik ben een optimist en ik hoop dit niet meer te moeten herhalen, maar momenteel hebben we geen goede alternatieven daarvoor. Ik bedoel duurzame alternatieven. Kerncentrales leveren de basisvoorziening voor de elektriciteit. De elektriciteit die we nodig hebben, als de fabrieken stilliggen of op een laag pitje draaien, ook 's nachts als er geen zonne-energie is, ook als het niet waait. Ik denk niet dat we bij de huidige stand van de technologie en de steeds schaarser wordende olie, we het ons kunnen permitteren om de kernenergie nu al af te bouwen. We gaan nog kerncentrales nodig hebben. Niet nog honderd jaar, maar nog enkele tientallen jaren. Vandaar dat ik denk: als ge van dat onderzoek mirakels verwacht, maakt ge u illusies. Maar dat is geen breekpunt. Ik ben er vrij gerust in dat dit onderzoek zal bevestigen, voorlopig voor een periode van twintig of dertig jaar, wat we hier zeggen. Wij zien dit hier niet als een antikernenergiestandpunt maar als een verzoek aan een buurland: mensen, de helft van de invloedssfeer van die centrale ligt op ons grondgebied, houdt met ons rekening, houdt met onze milieuwetgeving rekening, houdt met onze elektriciteitsproblemen rekening en behandel ons niet als een kolonie. Maar behandel ons als evenwaardige burens die het recht hebben gehoord te worden, die het recht hebben van onderzoek en informatie te krijgen. Net zoals een volwaardige en evenwaardige staat dat recht heeft. Dank u.

#### **De heer voorzitter**

Dank u wel. Mevrouw De Meyer.

#### **Mevrouw De Meyer**

Ja, dank u, voorzitter. Het zal u wellicht niet verwonderen dat onze fractie ook deze motie gaat steunen, want onze partij heeft altijd een stelling tegen kernenergie ingenomen. In de streek leeft er wel heel veel bezorgdheid daar rond. Als Delta met zijn plan naar voren gekomen is, was er een infovergadering in Sint-Laureins waar we ook met een delegatie aanwezig waren. Wat mij daarbij wel opgevallen is, is dat er aan de kant van België geen draagvlak bestaat voor kernenergie en dat de mensen daar ertegen reageren. Maar bij de Nederlanders die daar aanwezig waren was er wel een draagvlak. Dus zal het uiteraard moeilijk zijn om die in te houden. Maar we moeten toch waakzaam blijven en zoveel mogelijk garanties vragen dat alle mogelijke risico's in kaart worden gebracht.

#### **De heer voorzitter**

Dank u wel. Meneer Maes. Het was afgesproken, de fractieleiders, maar gij zijt ook fractieleider. Allez, wij gaan daar niet aan beginnen. De deputatie moet daar nog op antwoorden. We gaan de motie stemmen. Wie voor de motie is, stemt 'ja', stemt 'groen'. Wie tegen de motie is, stemt 'rood'. En anderen stemmen niet. De stemming is openbaar en geopend.

#### **MOTIE VAN DE PROVINCIERAAD M.B.T. DE INPLANTING VAN EEN NIEUWE KERNCENTRALE TE BORSSELE**

*[stemming]*

Heeft iedereen gestemd? Iedereen heeft gestemd. Sluiting.  
61, unanimitéit. De motie is door de hele raad unaniem aangenomen en goedgekeurd.

#### **De heer voorzitter**

We gaan terug naar de agenda. De motie is goedgekeurd en zal zijn weg gaan. Meneer Hertog krijgt het woord om te antwoorden op de vragen die gesteld zijn met betrekking tot mobiliteit.

#### **REPLIEK VAN DE HEER GEDEPUTEERDE HERTOEG OP DE TUSSENKOMSTEN OVER MOBILITEIT**

### De heer gedeputeerde Hertog

Denk u wel, voorzitter. Collega Maes vertelde ons daarstraks dat hij een beetje op snelheid gepakt was. Hetzelfde geldt voor mij. Alhoewel dat niet bleek uit zijn vraagstelling dat hij op snelheid gepakt was, vond ik. Maar hetzelfde geldt een beetje voor mij, maar ik kan u verzekeren dat op snelheid gepakt zijn als je een vraag moet stellen, eigenlijk iets gemakkelijker is dan het op snelheid gepakt zijn als je een vraag moet beantwoorden. Maar ik doe mijn best. Ik tracht de vragen te beantwoorden naar gelang de spreker die aan bod is geweest. Soms zullen er overlappingen zijn. Mijn excuses daarvoor.

Mevrouw De Jaeger, verschillende vragen. Ondermeer over het aansturen van vrachtwagen over de daartoe bestemde wegen. Voor het sturen van vrachtwagens op macroniveau, is natuurlijk het Vlaams geweest als wegbeheerder bevoegd. Dat is geen parapluhouding, dat is nu eenmaal de realiteit. Maar voor projecten of studies waar zich in een of meer gemeenten de vraag stelt naar oplossingen voor het vrachtverkeer, neemt de provincie wel soms een rol op als adviseur of zelfs als trekker. Bijvoorbeeld als adviseur de rol die we momenteel spelen voor de opmaak van het routeplan voor zwaar verkeer in de grensregio en een voorbeeld van de trekkersrol is het studiewerk dat wij verrichten rond vrachtroutes in het kader van de opmaak van het RUP voor de N41 tussen Aalst en Dendermonde. En verder verleent de provincie ook haar medewerking bij de opmaak van het voorbeeldenboek Oneigenlijk Gebruik van Landelijke Wegen, waarbij het uiteraard doel is om sluipverkeer van vrachtwagens op die wegen zoveel mogelijk te vermijden. Maar voor de praktische implementatie, zoals dat dan heet, van sturingselementen van het vrachtverkeer is de provincie weer niet de aangewezen instantie. Ik heb het dan over zaken als dynamisch verkeersmanagement, aanpassing van de GPS-installatie van digitale vrachtwagensluizen, en zo verder. Dit zijn echt wel zaken die toekomen aan de wegbeheerders en in de meeste gevallen waar het over vrachtvervoer gaat, zal dit het Vlaams geweest zijn. Met betrekking tot haar vragen over De Lijn en NMBS, wat het vervoer per spoor betreft, kan ik zeggen dat er momenteel drie spoorlijncomité's werkzaam zijn. Een eerste, Gent-Eeklo is al een oud spoorwegcomité, dat al heel wat resultaten kan voorleggen. De twee anderen zijn nog maar vorig jaar opgestart, Gent-Ronse en Gent-Geraardsbergen. Die zouden in 2011 tot een eerste duidelijk tastbare verbetering en resultaten op de lijn moeten leiden. Een vierde comité werd in gang gestoken om te onderzoeken of de havenspoorlijn 204, dat is de spoorlijn tussen Gent en Zelzate, ook dienst zou kunnen doen voor reizigersvervoer. Om die verschillende exploitatiemogelijkheden voor dat vervoer, dat zich in eerste instantie inderdaad tot Arcelor Mittal zou kunnen beperken, maar op lange termijn ook naar Terneuzen zou kunnen gaan en zo grensoverschrijdend worden. Dus om die exploitatiemogelijkheden naast elkaar te kunnen leggen werd er al overleg gevoerd met de belangrijkste belangengroepen en werd er ook een overlegforum opgericht, het zogenaamde vierde spoorlijncomité, alhoewel het die naam officieel niet mag dragen. Ik vrees echter dat de lage investeringsgraad momenteel bij de NMBS wel eens een rem zou kunnen zetten op de effectieve realisatie. Een van de poten van de NMBS – sla me dood, ik weet niet meer welke – ik denk Infrabel, heeft ons al laten weten dat het alleszins niet op haar investeringslijstje staat voor de komende jaren. Ook voor de opwaardering van spoorlijnen in andere regio's zal de financiële situatie binnen de NMBS veel hypothekeren. Daar wordt dan vooral gerekend en gekeken naar het 2020-plan van De Lijn, met meer inzet van lightrail, trams en betere verbinding door bussen. Als daar, zoals collega Beke daarstraks al zei, de besparingshamer niet nog zwaarder gaat doorwegen dan dat deze nu als doorweegt natuurlijk. Omdat te realiseren is natuurlijk een dialoog met De Lijn een zeer belangrijk instrument. Op dat gebied moet ik toch zeggen dat zich de laatste twee jaar echt een trendbreuk heeft voorgedaan tegenover het verleden. Toen ondergingen we allemaal wat De Lijn besliste en in zijn alwetendheid dacht dat goed was voor ons. Vandaag stelt De Lijn zich echter bijzonder communicatief op en zijn zij zelf vragende partij voor de uitwerking van hun vervoersplan in dialoog te gaan met de provincie. Naast het overleg rond hun vervoersplan zal met De Lijn ook overleg worden opgestart, bijvoorbeeld in het kader van de opmaak van een globale mobiliteitsvisie voor het Parkbos. Het is ook uit dat overleg met De Lijn en overigens dat het op stapel staande project rond de financiering van de oudejaarsnacht voor Gent, Sint Niklaas en Aalst moet gekaderd worden. Voor alle duidelijkheid, die nacht die we vanuit de provincie zullen financieren, die beperkt zich niet tot die drie steden, maar tot een brede regio rond die steden. In totaal zullen een veertigtal gemeenten in Oost-Vlaanderen door die service in oudejaarsnacht bediend worden.

Mevrouw De Jaeger had ook een vraag rond de opmaak van het mobiliteitskader. Ja, wij hebben daarbij dus naar aanleiding van het mobiliteitsdecreet en het besluit van de Vlaamse regering betreffende het provinciale mobiliteitscharter, kort op de bal gespeeld. Dat uitvoeringsbesluit geeft namelijk aan de provincies de kans om met de Vlaamse overheid een mobiliteitscharter af te sluiten voor een aantal thema's. Wij hebben daar al op 10 december 2009 in de deputatie een voorstel van een mobiliteitscharter goedgekeurd. Dat kan gerust ter beschikking gesteld worden. In dat voorstel zijn fietsbeleid, woonwerkverkeer, mobiliteitseducatie, trage mobiliteit, verkeersveiligheid en collectief vervoer als de zes uit te werken thema's opgenomen ... Bijzonder vriendelijk dank u wel ... Intussen werd er door de Vlaamse

administratie en de VVP verder gewerkt aan de concrete invulling van dat mobiliteitscharter, in zoverre dat er momenteel een document ter ondertekening voorligt op het bureau van minister Crevits. De bedoeling was om in 2011 het document ondertekend te hebben, maar de timing ligt dus in handen van de bevoegde Vlaamse minister. Zo gauw zij het licht op groen zet, komen we dus met dat mobiliteitscharter naar de provincieraad. Maar ik vrees dat het boek, waarvan wij de naam niet mogen noemen, maar dat qua naam grote gelijkenissen vertoont met de partij van mevrouw De Jaeger, dat dit er voor iets tussen zit dat de minister nog steeds dat mobiliteitscharter niet heeft besproken. Op de vraag over fietspaden van mevrouw De Jaeger kom ik straks terug, naar aanleiding ook van de vragen van mevrouw De Padt.

Dan kom ik aan de vraagstelling van collega Beke. Vooraleer in te gaan op zijn vraag en een paar opmerkingen over het openbaar vervoer en het stimuleren daarvan, wil ik toch nog even stilstaan, alleen dat ik hem waarschijnlijk niet moet overtuigen, hij draait hier al enkele jaren mee, van de inspanningen die wij leveren om vooral de infrastructuur van de zwakke weggebruiker te verbeteren en aaneensluitend te maken. Ik denk dat hij met de jaren heen dat al wel zal gemerkt hebben op welke manier we de uitbouw van het fietspadennet in Oost-Vlaanderen stimuleren door zelf langeafstandsfietspaden aan te leggen, waarbij de raad ons door het goedkeuren ook van de samenwerkingsovereenkomst nog begin dit jaar de mogelijkheid heeft gegeven om ook de hele voorbereiding van die dossiers ten onzen laste te nemen. Daarin zit ondermeer ook de mogelijkheid om oteigeningen, waarvan hij sprak, op ons te nemen. Dus gemeenten die het moeilijk vinden om die gesprekken aan te gaan, of die organisatie aan te gaan, kunnen altijd met ons een dergelijke samenwerkingsovereenkomst afsluiten en dan nemen wij die taak op ons. De onderhandelingen, de kostprijs van het verwerven van de gronden, zijn natuurlijk ten laste van de gemeente. Maar wij willen alle werkzaamheden op ons nemen. Daarnaast subsidiëren wij de gemeenten natuurlijk ook bij de uitbouw van hun gemeentelijk fietspadennet. Door de middelen die vrijgekomen zijn bij de overdracht van de provinciewegen hebben wij een groot deel van die middelen kunnen converteren naar het fietsbeleid en daardoor kunnen we onze inspanningen ook op het vlak van aanleggen van bijvoorbeeld kunstwerken opdrijven. Kunstwerken moet u zien als bruggen en dergelijke, die we vroeger niet konden financieren, die vaak ook missinglinks veroorzaakten in het fietspadennetwerk. Die kunnen we nu wel subsidiëren over waterlopen. Ik spreek dan niet over een waterloop als de Schelde, maar kleine waterlopen waar vroeger een fietspad op stil liep, die kunnen we nu zelf financieren, door de bruggetjes daarover tot stand te brengen. Er is ook al een paar keer naar verwezen dat de middelen die wij daarvoor voorzien misschien niet volledig opgebruikt worden, maar dit is echt wel mijn overtuiging dat tijdens de komende twee jaar, wanneer de gemeenten hun investeringsniveau zullen opkrikken, in het perspectief van de komende gemeenteraadsverkiezingen, deze middelen wel degelijk steeds meer zullen opgebruikt worden. We doen ook een extra inspanning de laatste jaren voor trage wegen, waar de grote respons van veel Vlaamse gemeenten bewijst dat we met ons aanbod voor samen een dergelijk tragewegenplan op te maken, echt wel ingespeeld hebben op een latente behoefte op lokaal vlak. Hier proberen we dat beleid verder te verdiepen in 2011.

Wat het openbaar vervoer betreft, op de spoorlijn ben ik eigenlijk al ingegaan op de vraag van mevrouw De Jaeger. En over De Lijn kan ik nog herhalen dat er zich in de relatie met De Lijn zeer zeker wel een trendbreuk in positieve zin heeft voorgedaan. Ik denk dat we dit alleen maar kunnen toejuichen en dat dit soms ook aanleiding kan geven tot zogenaamde spin-offs, zoals het voornemen dat ik daarnet vermeldde, om het oudejaarsavondvervoer van De Lijn ten laste te nemen van de provincie. Dat is ook een vorm van proefproject waar u ook naar verwees. Voor de missinglinks dan, in het goederenvervoer werden er prioritair weg te werken missinglinks met betrekking tot waterwegen en spoorwegen aangeduid in de studie Oost-Vlaanderen Logistieke Topregio, die opgemaakt werd binnen de POM. En de werkzaamheden hier rond worden door de werkgroep Infrastructuur van het logistiek platform gecoördineerd. Wat het wegnnet betreft, zijn die missinglinks zowel voor personen- als goederenvervoer inderdaad van zeer groot belang. Voor de doortrekking van N41 tussen Lebbeke en Aalst is het planningproces ondertussen al redelijk ver gevorderd, terwijl verdubbeling van de brug in Temse ook al een feit is. Een dossier waar denk ik 25 jaar over gepraat is, maar wat nu toch ook gerealiseerd is. Evenals de aanpassing van de N44 tussen de E40 en Aalter. En verschillende projecten zijn in opstartfase en worden steevast ook vanuit onze diensten opgevolgd. Dus zeggen dat het wat stil ligt, dat vind ik niet volledig correct. Dat het altijd sneller kan, daar ga ik mee akkoord. Maar er zit alleszins vooruitgang in. En we volgen dat verder op de voet. Een eventuele nieuwe samenkomst van de Staten-Generaal zouden we in overleg met de heer gouverneur nog eens kunnen bespreken na een evaluatie en actualisatie van de huidige prioritaire missinglinks, maar ik zou er toch voor willen pleiten met de Staten-Generaal, zoals met zoveel dingen, als het te veel doet of te veel van gebruikt, verliest het een beetje zijn waarde en wordt het ook niet meer zo aantrekkelijk en krijg je er niet altijd alle burgemeesters naar toe. Dus ik zou ook met het organiseren van te veel Staten-Generaals voorzichtig willen zijn.



## DEBATTEN

De vraag van collega Roelens in verband met de voorrangsregels op de ronde punten, hij is daar inderdaad vroeger al op tussengekomen. Ik vrees dat mijn antwoord ook deze keer weer hetzelfde zal zijn. Het verkeersreglement en de opmaak daarvan is vooralsnog een federale bevoegdheid. De regels laten wel een zekere vrijheid aan de wegbeheerders om het verkeer op die rotonde te regelen volgens de plaatselijke omstandigheden en dergelijke, maar de hoofdmoot ligt bij de federale overheid. Om toch tot een zo groot mogelijke uniformiteit te komen, waardoor in gelijkwaardige omstandigheden steeds wordt gekozen voor gelijkwaardige oplossingen, stelt het Vlaams gewest wel al een aantal jaren vademecums op. Voor zichzelf maar ook voor de andere overheden op Vlaams grondgebied. En ook de provincie hanteert dus deze vademecums wanneer we advies moeten geven over gemeentelijke fietspadenprojecten bijvoorbeeld of bij de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen waarmee we aan tafel zitten. Voor een rotonde is het advies op dit ogenblik redelijk eenvoudig. Op basis van de ervaringen wordt bij de aanleg van een nieuwe rotonde steeds voorgesteld om het verkeer te mengen wanneer het in de bebouwde kom is. Fietsers rijden dan voor de auto's. Dat lijkt minder comfortabel maar het is wel veel veiliger. Een tweede optie is de fietsers uit de voorrang te houden en dat doen we buiten de bebouwde kom. De fietspaden lopen dan niet langs de rotondes zelf maar zijn uitgebogen bij iedere zijtak. Het oversteken duurt voor de fietser dan wat langer maar is toch veel veiliger. Dat wil niet zeggen dat er geen problemen zijn. Die zijn er wel degelijk. Fietsers hebben bijvoorbeeld bij blokmarkeringen geen voorrang. Maar die regel is niet altijd gekend bij weggebruikers. Foutieve wegmarkeringen zorgen er ook vaak voor extra problemen. Een fietsoversteek bijvoorbeeld die in het rood gemarkeerd wordt, suggereert wel eens dat fietsers voorrang hebben, wat helemaal niet het geval is. Ook het niet consequent toepassen van voorrangsregels schept vaak problemen en onveilige situaties. Bij nieuwe projecten wordt er steeds op gehamerd de verkeersregels goed toe te passen. Er wordt ook gevraagd de juiste situatie over de gehele gemeente toe te passen, zodanig dat toch fietsers minstens in dezelfde gemeenten niet telkens met verschillende situaties worden geconfronteerd. Vaak echter zijn dit budgettaire moeilijke opgaven omdat men dan plots verschillende rotondes moet beginnen aan te pakken. En vaak ook zijn lokale beleidsmakers niet volledig te overtuigen van de noodzaak om het overal op eenzelfde manier te doen. Maar wij volharden in onze aanpak om hen daarvan te overtuigen, maar meer middelen dan onze overtuigingskracht hebben we spijtig genoeg niet.

Mevrouw De Padt, haar vragen over het tragewegenbeleid, die ook voor een stuk werden gesteld door de heer Van Hove. In de eerste plaats willen we de gemeenten natuurlijk stimuleren om tragewegenplannen op te maken. Het beschikken over een dergelijk tragewegenplan dat door de gemeenteraad is goedgekeurd is immers ook een voorwaarde om een subsidie voor de bewegwijzering en de uitgave van een tragewegenkaart te kunnen genieten van ons. Dus via diverse kanalen proberen we de gemeenten mee te krijgen in deze beleidskeuze. Zo zijn we sinds eind 2009 gestart met de organisatie van collegawerkgroepen, met dus allerlei gemeentelijke ambtenaren. We geven ook een elektronische nieuwsbrief uit met onze mobiliteitsinitiatieven. We hielden ook een uitgebreide enquête bij de gemeenten naar hun intenties met betrekking tot het tragewegenbeleid. Als voorlopig resultaat, want daar was de vraag een beetje naar gericht, van al deze inspanningen, werden sinds 2009 voor 41 deelgebieden in onze provincie – en een deelgebied valt doorgaans samen met een deelgemeente – in 19 Oost-Vlaamse gemeenten tragewegenplannen opgemaakt met financiële en inhoudelijke steun van de provincie. En voor zover ik er zicht op heb werden daarnaast ook een aantal tragewegenplannen opgemaakt zonder provinciale steun. Het staat een gemeente natuurlijk ook altijd vrij om dat ook zonder provinciale steun te doen. Samen dacht ik, komt het dus, zowel die met provinciale steun als die zonder, op 70 tragewegenplannen. Om dit cijfer een beetje te plaatsen, in Oost-Vlaanderen zijn er een driehonderdtal oude deelgemeenten. Dus we hebben nog wel wat werk voor we heel Oost-Vlaanderen voorzien hebben van een tragewegenplan. Ik moet wel meedelen dat het vorige jaar iets sneller is gegaan door het VLM-landschapsproject waarvan collega Van Hove ook sprak, die in een keer verschillende gemeenten van een volledig tragewegenplan heeft kunnen voorzien. Dus de komende jaren zal het waarschijnlijk niet in snelheid vooruitgaan, maar voor 2011 gaven toch 17 gemeenten al te kennen dat zij werk willen maken van deze tragewegenplannen voor dus 17 deelgebieden, in samenwerking met de provincie. We zullen blijven evalueren. Daarnaast beschikt de provincie ook over een subsidiereglement voor het plaatsen van bordjes langs trage wegen en het opmaken van een tragewegenkaart die voor de wandelaar of de fietser een mooi en bruikbaar overzicht geeft van het aanwezige netwerk. Onlangs werd een dergelijk eerste subsidiedossier ingediend voor het voorzien van bordjes op een tragewegennetwerk. Dat werd ingediend door gemeente Hamme, voor de deelgemeente Moerbeke. Ik ben ervan overtuigd dat er in 2011 meerdere dossiers zullen volgen. Eerst moesten er natuurlijk tragewegenplannen zijn voor er ook een bewegwijzering en bordjes kunnen aangevraagd worden. Nu zijn er al heel wat. Dus ik ben ervan overtuigd dat er vanaf 2011 ook voor het plaatsen van bordjes en het maken van een kaart meer aanvragen zullen binnenkomen. Wat de uitbetaling van deze subsidies betreft, ik kan de collega verzekeren dat dit vrij snel gaat en zonder al te veel formaliteiten. Ten slotte wil ik nog vermelden dat de

provincie tegen 2012 een loket Trage wegen wil opstarten. Via dit loket zullen alle tragewegenplannen van de Oost-Vlaamse gemeenten ook digitaal beschikbaar en raadpleegbaar zijn. In antwoord op het concrete geval dat collega Van Hove heeft voorgesteld, is het inderdaad zo dat de opmaak van een tragewegenplan ook zeker engagementen en werk vraagt van de gemeente. En dat het soms wat complex en langdurig lijkt. Maar dat is ook wel nodig om succes te hebben en een draagvlak te genereren. Het raadslid heeft al aangegeven dat die inspanningen van de gemeente zich vooral situeren op twee vlakken: het in kaart brengen van het bestaan van het tragewegennet en het organiseren van een aantal vergaderingen. Daar zit echt wel een logica achter. Het is echt noodzakelijk voor de opmaak van een dergelijk tragewegenplan dat alle trage wegen op het terrein ook worden bezocht om na te gaan of ze toegankelijk zijn bijvoorbeeld, of de reëel beschikbare breedte wel overeenstemt met de wettelijke breedte, of er soms alternatieve tracés worden gebruikt die geen officieel statuut hebben als voet- en buurtweg, of het tracé in sommige gevallen nog wel herkenbaar is in het landschap, enzovoort. We kennen allemaal de voorbeelden van trage wegen die wel nog bestaan op kaart maar in realiteit afgesneden zijn. Dus het is echt wel belangrijk voor het op te maken tragewegenplan dat die ook effectief allemaal bekeken worden ter plaatse. In het aanbod dat we aan de gemeenten doen, gaan we er inderdaad van uit dat gemeenten zelf instaan voor deze inventarisatie. Dat kan via de inzet van vrijwilligers. Uiteraard zal men dit veldwerk ook kunnen uitbesteden aan professionele mensen van de vzw Trage wegen of aan het Regionaal Landschap, maar dan zou dat onvermijdelijk natuurlijke ook een belangrijke weerslag hebben op de prijs van de tragewegenplannen. Men mag toch niet vergeten dat wij daar nu maar een forfaitair bedrag van 1200 euro voor rekenen aan de gemeente. Ik denk dat we daar zelf rond een 4000 euro investeren en dat het uiteindelijk maar een kostprijs van een 1200 euro voor de gemeenten is. Dus dat valt uiteindelijk wel mee. Als het allemaal door professionals moet gebeuren en niet met vrijwilligers, dan doet dat de kostprijs alleen maar toenemen. Dat de gastheerfunctie van de gemeenten ook werk met zich meebrengt, dat begrijp ik. Toch vinden we het ook belangrijk om naast de besloten vergaderingen met de mensen van het gemeentebestuur, de provincie en de ondersteuners, ook een aantal momenten te voorzien waarbij het tragewegenplan wordt getoetst aan de mening van een brede bevolking. Zo wijst de ervaring toch uit dat men zo komt tot een meer gedragen plan en niet een plan dat weliswaar mooi staat op papier maar waarvan de uitvoering op het terrein gehypothekeerd wordt discussies met eigenaars, gebruikers, belangengroepen en dergelijke meer. De algemene indruk die onze dienst opgedaan heeft na twee jaar werken aan die tragewegenplannen is trouwens overwegend positief. De gemeenten krijgen een stramen waardoor ze voor toch eigenlijk een beperkte kost op een half jaar tijd een plan ter beschikking hebben dat een samenhangend en realistisch tragewegennet uittekent en waarover door de betrokkenheid van vrijwilligers en ook de organisatie van inspraakmomenten in het algemeen een redelijke consensus bestaat. Er kunnen zich natuurlijk altijd discussies voordoen. Bijvoorbeeld over het openstellen van buurtwegen die vaak ten onrecht al een hele tijd niet meer toegankelijk waren omdat ze afgesloten waren. Maar in veel gevallen is de opmaak van het plan precies de aanleiding om dat soort zaken ook uit te praten en te komen tot oplossingen die iedereen tot tevredenheid kunnen stemmen. Voor het overige denk ik, dat, hoop ik alleszins, maar hoop ik dat dit het geval zal zijn, dat door het succes van onze tragewegenaanpak een beetje spontaan educatief en sensibiliserend gevoel ontstaat waardoor inwoners en grondgebruikers het uiteindelijk normaal gaan vinden dat al die trage wegen opnieuw opengaan en gebruikt worden zoals dat ook in het Verenigd Koninkrijk met zijn public footpaths het geval is.

Een vraag van mevrouw De Padt over het bovenlokaal fietsroutenetwerk dat slechts voor 25% voldoet aan de norm van het Vademecum. Dat klopt en dat bewijst dat er inderdaad nog veel werk aan de winkel is. Het cijfer dat zij vermeldt, die 25%, dat komt wel doordat wij vergelijken met de strengste normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Daardoor lijkt 25% slechter dan het in realiteit is. We moeten toch niet vergeten dat die 25% volledig voldoet aan het Vademecum, maar in ongeveer 50% van het netwerk liggen er ook wel fietspaden die echter niet volledig voldoen aan die normen. Dus er is eigenlijk maar 25% waar nog geen enkel fietspad ligt. En het is natuurlijk naar die resterende 25% van het netwerk dat we in eerste instantie onze inspanningen willen richten. Ik weet wel dat het belangrijk is over zeer goede fietspaden te beschikken die breed genoeg zijn, die ook een duidelijke tussenstrook hebben tussen de rijweg en het fietspad en dergelijke, maar toch heb ik nog liever een misschien minder volmaakt fietspad dan dat er geen fietspad ligt. Dus onze aandacht gaat toch voornamelijk naar de 25% waar momenteel niks ligt. Een derde van het BFF is ook gelegen op gewestwegen en zoals u weet subsidiëren wij het BFF langs gemeentewegen maar niet langs gewestwegen. Daarvoor moet het gewest uiteraard zorgen. Het zou nogal raar zijn als wij de hogere overheid, met heel veel meer middelen dan wij, zouden gaan subsidiëren. Dus op dat een derde van het BFF hebben wij geen enkel vat en we kunnen alleen maar hopen dat het gewest zijn verantwoordelijkheid als wegbeheerder wil opnemen. Voor dat tweederde resterende deel van het BFF, voor de gemeentewegen, voeren wij dus onze gekende subsidiepolitiek. Tot 2007 betekende dat een 50% tussenkomst in de kosten voor de aanleg van fietspaden. Sinds 2007

## DEBATTEN

komt ook het Vlaams gewest daarin tussen in de investeringskosten en is er dus een verdeling 40% voor het gewest, 40% provincie en 20% gemeente. Momenteel zijn er in Oost-Vlaanderen een zeventigtal projecten lopende. Die alles samen zullen 100 km nieuwe fietspaden omvatten. Ik wil hier echt naar niemand een steen werpen, maar ik vrees dat we als provincie momenteel echt niet meer kunnen doen dan we al doen. We organiseren studiedagen, collega-werkgroepen, we hebben cd-rom's gemaakt met daarop alle fietsroutenetwerken en de subsidiereglementen die we aan de schepenen van mobiliteit en aan de ambtenaren van mobiliteit hebben bezorgd, we versturen nieuwsbrieven rond deze thema's. Dus de gemeenten en de belanghebbenden zijn echt wel zeer goed op de hoogte van ons subsidiesysteem. We helpen hen ook bij de administratieve procedure die verbonden is aan een dergelijk BFF-dossier, een startnota, een projectnota en dergelijke die moeten opgemaakt worden. We helpen hen ook dat allemaal tot een goed einde te brengen. Ik kan dus, met u, alleen maar vaststellen dat dit systematisch en planmatig realiseren van een kwalitatief fietspadennet voor veel gemeenten blijkbaar vandaag nog steeds geen topprioriteit is. En dat de verbetering van de fietsinfrastructuur vaak geen op zichzelf staand gegeven is, maar eerder iets is dat wordt meegenomen wanneer men de openbare weg in zijn geheel heraanlegt of wanneer nieuwe riolen of zoiets worden aangelegd. Zelden gebeurt het dat een gemeente die inspanning levert enkel en alleen maar voor de fietsinfrastructuur. Zoals ik ook al zei in mijn antwoord op de tussenkomst van collega Beke maar ook bij mevrouw De Jaeger, werd met de invoering van het mobiliteitsdecreet in 2009 ook het mobiliteitscharter in het leven geroepen. De uitvoering van dat charter loopt zoals gezegd vertraging op. Ik denk dat dit te maken heeft met het Groenboek. Ik ben daar vrij zeker van. Maar het is nog altijd de bedoeling van het Vlaams gewest en ook van ons om dat begin 2011 te kunnen ondertekenen en dan komen we daarmee naar de raad en dan kunnen we van start gaan met concrete actieplannen.

Het masterplan Missing Links is ook al voor een deel besproken geweest. Er was steeds samenspraak met de gemeenten uiteraard. Ook met andere instellingen zoals bij de RESOC's, bij de Staten-Generaal was er ook een inspraakmogelijkheid van de gemeenten. Alle burgemeesters waren daarop uitgenodigd. Doordat de opgenomen infrastructuur vooral van bovenlokaal belang is, ligt het initiatief voor de uitvoering echter veelal bij het gewest en in sommige gevallen zelfs bij de federale overheid zoals de NMBS. Haar vraag over het Provinciaal Steunpunt Fiets, ten slotte, dat steunpunt bestaat nu een viertal jaren. Het vormt het aanspreekpunt voor gemeenten, scholen en studie bureaus en nog andere organisaties, voor het verkrijgen van allerlei informatie over ons fietsbeleid. Het is geen echt fysiek apart loket. Het is geen entiteit op zich. Het is een onderdeel van onze dienst Mobiliteit en wordt geleid door een beleidsmedewerker, onze 'fietsambtenaar'. Uiteraard met ondersteuning van andere beleidsmedewerkers van de dienst Mobiliteit en andere mensen uit onze provinciale administratie. De meeste vragen die gesteld worden handelen over het verkrijgen van subsidies voor fietsinfrastructuur. Voor klachten en opmerkingen over de staat van fietspaden wordt dan weer nauw samengewerkt met het meldpunt Knelpunten Fietspaden van het Vlaams gewest. In samenwerking met de dienst Mobiliteit van de provincie werden ook heel wat initiatieven genomen ter bevordering van het fietsen voor scholen, bedrijven, ook voor senioren bijvoorbeeld dat we deelnemen aan mobiliteitsbeurzen voor senioren. Er werd ook een collega-werkgroep voor fietsbeleid opgericht. En het steunpunt levert aan gemeentebesturen ook de meest actuele informatie via een digitale nieuwsbrief, via onze website. En dan, ik denk, de laatste vraagsteller, de heer Maes, met zijn vraag om in het subsidiereglement aan de gemeenten voor fietspaden over lange afstand een extra subsidie te voorzien. De vraag, zoals ze was ingediend, was een beetje onduidelijk gesteld omdat er geen subsidiereglement voor fietspaden over lange afstand bestaat. Er bestaat een subsidiereglement voor het BFF en er bestaan langeafstandfietspaden die we zelf aanleggen, maar de toelichting was duidelijk genoeg om te weten waar u het over hebt. Dus de fietspaden over lange afstand leggen we als provincie zelf aan, waarna we dat fietspad kosteloos overdragen aan de betrokken gemeente. Tot nu toe was inderdaad de verlichting langs het fietspad daar niet bij inbegrepen, evenmin als de uitrusting van de rest van het fietspad trouwens. Maar we overwegen wel om hier verandering in te brengen en voortaan ook tussen te komen in de kosten van de openbare verlichting. Alleszins daar waar dat verantwoord is. Op een fietspad dat vooral functioneel gebruikt voor woonwerk- en woon-schoolverkeer en waar ook 's morgens en 's avonds op gefietst wordt, kan verlichting zeker aangewezen zijn. Op meer een jaagpad waar vooral recreatief gefietst wordt, in het weekend bijvoorbeeld en in principe niet in het duister, heeft toch alleszins weinig in om zeer grote investeringen in verlichting te doen, alleszins waar het gaat over permanente verlichting. Als we dus inderdaad opteren om verlichting te plaatsen, dan kan er zeker geopteerd worden voor systemen die een antwoord bieden op de tekortkoming van de traditionele verlichting, zoals het continu branden, het voorzien van dure bekabeling, het groot energieverbruik ook. Led-verlichting op zonne-energie die enkel in werking treedt als een fietser gebruikmaakt van het fietspad is daarbij zeker een mogelijkheid. Ik breng graag eens een bezoek aan gemeente Beveren om de resultaten ter plaatse daarover te bekijken. Daarstraks misschien al. Voor de gemeentelijke fietspaden die we subsidiëren lijkt

het echter niet aangewezen om tussen te komen in de kosten van de openbare verlichting. Het gaat hier immers bijna zonder enige uitzondering over fietspaden die deel uitmaken of aanleunen bij een openbare weg en waarbij de verlichting ook ten dienste staat van het gemotoriseerd verkeer en vervoer. Hierbij een onderscheid gaan maken tussen het aandeel van de verlichting bestemd voor de fietsers en het aandeel van de verlichting bestemd voor de auto's lijkt mij een onbegonnen zaak. Maar ik had uit de vraagstelling van de collega begrepen dat het echt wel over de langeafstandfietspaden ging die apart liggen van de wegen. Zoals gezegd, we overwegen een aanpassing en de samenwerkingsovereenkomst die we sinds begin 2010 hebben, maakt het ook mogelijk om daar creatief mee om te springen. Wij gaan daar zeker wel werk van maken. Het is een voordeel ook van een vrij grote, redelijk dynamische en laat ons maar zeggen behoorlijk rijke gemeente als Beveren dat zij heel wat voorbeeldprojecten hebben waarvan wij kunnen leren. Wij maken daar ook graag gebruik van en ik dank alvast de collega voor zijn uitnodiging.

**De heer voorzitter**

Meneer Hertog, daag meneer Maes niet uit alsjeblieft. *[enige woorden buiten de microfoon om]* Dus als ge wilt, ik zou nog vragen laten stellen en volgende week dan antwoorden. Maar als ge wilt en zegt: we zouden stoppen. Meneer Liebaut.

**De heer Liebaut**

Ik wil uiteraard niemand vervelen met nog verder te gaan. Mag ik? Heel kort. De gedeputeerde zegt dat de spoorwegontwikkeling Gent-Zelzate nog jaren zal duren. Wat wil dat dan zeggen voor de verbinding tussen Wachtebeke en Moerbeke? Dat is dezelfde lijn geweest. Dus dat wil zeggen dat we nog jaren met een totaal geïmmobiliseerde toestand zullen zitten wat dat betreft. Of die gemeenten in gang schieten? Ik heb zo mijn twijfels. Ik zie weinig beweging. Dat wil zeggen dat het algemeen belang bezwijkt door de inertie van de instanties die we daarnet genoemd hebben. Vandaar mijn vraag aan de gedeputeerde om zelf concreet werk te maken van die zaak, het op gang te brengen. Dat is een fantastisch project. Ik meen me te herinneren dat de raad dat gesteund heeft, tenzij ik mij vergis. Maar in elk geval, het is een heel interessant project. Het is meteen ook een verbinding tussen onze provinciale domeinen. Op dit moment, als ik hem volg in zijn verklaring, zou het nog jaren duren. Mijn vraag is: gedeputeerde, maak er concreet werk van, liefst zo snel mogelijk.

**De heer voorzitter**

Meneer Hertog.

**De heer gedeputeerde Hertog**

Ik heb voor collega Liebaut positief en negatief nieuws. Het positieve is dat de spoorlijn Moerbeke-Lokeren los gezien wordt van de spoorlijn Gent-Zelzate. Gent-Zelzate gaat men 100% zeker verder gebruiken uiteraard, al was het maar voor het goederenvervoer. Maar het is het reizigersvervoer waar men nog jaren mee gaat wachten. Maar die spoorlijn blijft zeker bestaan. Het is de spoorlijn Moerbeke-Lokeren die misschien wordt afgeschaft. Dan kunnen wij daar een prachtige fietsverbinding op realiseren. Alleen heeft de NMBS nog geen keuze gemaakt of zij dat gaan afschaffen, ja dan neen. Maar de twee projecten staan los van elkaar. Dus ik hoop, dat is dan het positieve nieuws, dat het feit dat op de spoorlijn Gent-Zelzate het nog jaren zal duren voor er personenvervoer mogelijk is, geen rem zet op de toekomst van de spoorlijn Moerbeke-Lokeren.

**De heer voorzitter**

Meneer Liebaut

**De heer Liebaut**

## **DEBATTEN**

Meneer de voorzitter, wat is dan onze greep als provincie op de NMBS om die instantie te bewegen tot een beslissing?

### **De heer gedeputeerde Hertog**

Een diplomatieke gave collega. Dat is de enige greep die ik er op heb. Zoals mijn collega's in de deputatie weten, beschik ik daar niet ruimschoots over. Maar om de enkele maanden stellen wij de vraag aan de NMBS of zij daar al een beslissing in genomen hebben. Ondertussen is dat nog niet gebeurd ... Ik heb niet gezegd dat ik niet sterk genoeg ben. Ik heb gezegd dat ik niet over zoveel diplomatieke gaven beschik.

### **De heer voorzitter**

We gaan dit stopzetten. Ik stel voor de raad te sluiten. We komen opnieuw samen dinsdag om 14.00 uur hier in dezelfde zaal als vandaag.

## **EINDE VAN DE ZITTING**