

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

24 september 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijzondere investeringstoelage voor infrastructuur aan de stad Antwerpen

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de energievoorzieningen voor de HST-lijn

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsonveiligheid in Vlaanderen naar aanleiding van een onderzoek door de KU Leuven en het BIVV

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over reclame op bussen en trams

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieverstrekking aan de huishoudelijke afnemers bij de volledige vrijmaking van de elektriciteitsmarkt

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 24 september 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.09 uur.*

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijzondere investeringstoelage voor infrastructuur aan de stad Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijzondere investeringstoelage voor infrastructuur aan de stad Antwerpen.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, op 4 augustus jongstleden liet minister Stevaert zich tijdens de zomerse barbecue in het centrum van Antwerpen van zijn beste kant zien. Hij beloofde het stadsbestuur van Antwerpen immers een bijzondere toelage van niet minder dan 10 miljoen euro voor het autoluw maken van de binnenstad, met als grote blikvanger de werken aan en om de centraal gelegen Leien.

Uiteraard gun ik Antwerpen deze gemeenschaps-gelden, maar deze tot nader order eenzijdige toezegging roept toch ook heel wat vragen en reacties op. Dit is onder meer het geval voor wat betreft de begrotingen 2002 en 2003, het plan voor duurzame investeringen van de Vlaamse regering en het al dan niet bestaan van identieke rechten voor andere steden en gemeenten.

Mijnheer de minister, betreft deze toezegging een beslissing van de Vlaamse regering ? Zo ja, dateert

die van voor of van na 4 augustus 2002 ? Werd in deze geldmiddelen met dat doel voorzien in de begroting 2002, of bent u zinnens in deze buitengewone uitgave te voorzien in de begroting 2003 ?

Behoort deze uitgave tot de lijst van duurzame investeringen waaromtrent de Vlaamse regering bij de aanvang van de legislatuur een akkoord had bereikt en die opgenomen was in het globale pakket voor bijzondere uitgaven van oorspronkelijk 200 miljard frank, maar nadien werd teruggebracht op 150 miljard frank, verspreid over de legislatuur ?

Kunnen andere steden en gemeenten die hun centrum leefbaar of autoluw willen maken, een beroep doen op dezelfde goodwill van de bevoegde minister of van de Vlaamse regering ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, bij de heraanleg van gewestwegen vallen een aantal zaken ten laste van de lokale overheid. De lokale overheid draagt de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de voetpaden, de kosten voor het straatmeubilair en de kosten voor het groen.

Bij de heraanleg van de doortochten van de gewestwegen is er dus steeds een deel van de globale kostprijs ten laste van de lokale overheid. Dit is ook zo het geval in Antwerpen bij de heraanleg van de Leien. Het aandeel van de stad Antwerpen bedraagt ongeveer 9 miljoen euro, waarvan 1,5 miljoen euro voor de heraanleg van de voetpaden. Het Vlaamse Gewest heeft eind 2000 een bedrag van 47,5 miljoen euro vastgelegd, dat nodig was voor de eerste fase van de heraanleg van de Leien. Momenteel dient er nog 2 miljoen euro bijkomend vastgelegd te worden voor deze werken op het Vlaams Investeringsfonds, onder meer voor een aanpassing aan één van de tunnels en het beloofde

Stevaert

ten laste nemen van de voetpaden. Er worden hiervoor geen bijkomende kredieten gevraagd.

Het is mijn wens om op termijn via de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel het volledige gemeentelijke aandeel ten laste te nemen van projecten die kaderen in het Masterplan Antwerpen, zoals bijvoorbeeld de heraanleg van de Leien. Het Masterplan Antwerpen zal grotendeels gefinancierd worden door tolheffing. Het is mijn wens om de tolheffing op de Oosterweel te koppelen aan het stedelijk aandeel in projecten die passen in het Masterplan Antwerpen. Dit is een van de manieren waarop het Vlaams Gewest de stad Antwerpen een deel van de baten kan toebedelen die worden genereerd door de tolheffing op de Oosterweel. De tolheffing in Antwerpen is tot op heden uniek in Vlaanderen zodat er mijns inziens geen sprake is van een ongelijke behandeling ten aanzien van andere lokale overheden.

Dit is echter slechts één deel van het verhaal en heeft specifiek betrekking op het financieel aandeel van de stad Antwerpen in projecten van het Masterplan Antwerpen. De problematiek is immers veel ruimer. Antwerpen-centrum telt ongeveer 300 kilometer wegen waarvan 25 kilometer gewestweg is. De rest, 275 kilometer of meer dan 90 percent, zijn dus gemeentewegen waar het Vlaams Gewest geen uitstaans mee heeft. De moeilijke financiële toestand van de stad Antwerpen heeft helaas tot gevolg dat de stad slechts mondjesmaat kan investeren in de verbetering van deze lokale wegen.

De verloedering van het openbaar domein is echter een belangrijke bekommernis van de bevolking die ook de bekommernis is van de Vlaamse regering. Vanuit de Vlaamse regering wil ik daarom ook impulsen geven om de schuldenlast van de stad Antwerpen te herschikken zodat er meer ruimte vrijkomt voor investeringen in het gemeentelijk openbaar domein. In de Vlaamse regering zal ik erop aandringen dat een herschikking van de Antwerpse schulden de bevolking rechtstreeks en volledig ten goede komt. Ik zal een eventuele schuld-herschikking dan ook koppelen aan een zinnige aanwending van de middelen die hierdoor vrijkomen.

Daarom heb ik mij voorgenomen om de schuld-herschikking van de stad Antwerpen binnen de Vlaamse regering te ondersteunen, op voorwaarde dat de stad Antwerpen een meerjarenstoepenplan

opmaakt voor investeringen in de aanleg of heraanleg en het onderhoud van haar voetpaden. Dat kan dan gefinancierd worden vanuit de bijkomende budgettaire ruimte voor de stad Antwerpen die het gevolg is van de schuldherschikking door de Vlaamse regering. Verder zal de stad Antwerpen werk moeten maken van maatregelen om het openbaar vervoer beter te laten doorstromen op haar wegen. Deze maatregelen hoeven niet altijd geld te kosten, aangezien veel doorstromingsproblemen al opgelost kunnen worden door een gericht verkeerstoezicht.

Ik hoop hiermee duidelijker aangegeven te hebben wat de inhoud is van de afspraken die ik met de stad Antwerpen wens te maken.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor zijn uitgebreid en inhoudelijk belangrijk antwoord. Toch wens ik nog twee bedenkingen te formuleren.

In de mediatieke commotie op 4 augustus jongstleden kwam het beloofde geld over als een bijzondere toelage van 10 miljoen euro. Nochtans blijkt nu uit het antwoord van de minister dat het gaat om het normale aandeel van het Vlaams Gewest in de uit te voeren werken.

Uit het antwoord van de minister heb ik ook nog kunnen afleiden dat op termijn alle betreffende investeringen – dus niet alleen die 10 miljoen euro – ten laste zullen vallen van Vlaanderen via het Masterplan. De minister verwijst in dit verband naar de opbrengst van de tolgelden die tot een vorm van autofinanciering leiden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de energievoorzieningen voor de HST-lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Merckx tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Voorzitter

Energie, over de energievoorzieningen voor de HST-lijn.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eindelijk is het zo ver : de nieuwe HST-lijn tussen Brussel en Luik is bijna afgewerkt en momenteel wordt de lijn volop getest.

Dat dit niet zonder gevolgen blijft, is op maandagavond 26 augustus duidelijk gebleken. Op die avond viel immers alle spoorverkeer tussen Leuven en Luik stil. Duizenden mensen, waaronder mijn medewerker, geraakten daardoor niet of pas met uren vertraging thuis. Die algemene panne was het gevolg van een kortsluiting in een hoogspanningscabine. De hinder en de vertragingen waren enorm.

Meteen ontstonden ook geruchten dat het probleem te wijten was aan de testritten van de HST. Ook in de omliggende gemeenten rond de HST-lijn maakt men zich ernstig zorgen. In Kortenberg en omgeving bijvoorbeeld vinden meerdere stroompannes per jaar plaats. De komst van de HST-lijn maakt de inwoners nog meer ongerust. Ze vrezen immers dat de komst van de HST-lijn voor nog meer problemen in hun gemeenten zal zorgen.

Mijnheer de minister, waren al die problemen inderdaad te wijten aan de HST-testritten ? Zullen de HST-treinen gebruik maken van het bestaande elektriciteitsnetwerk op de lijn Brussel-Luik ? Of komen er nieuwe voorzieningen ? Zo ja, waar liggen die en wat is de capaciteit ervan ? Brengt de komst van de HST-lijn geen problemen met zich mee in verband met de stroomvoorziening in de omliggende gemeenten ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de HST-treinen hebben omwille van hun hoge snelheid een aangepaste stroomvoorziening nodig voor het spoorwegnet. Dit betekent dat voor de voeding van de HST-lijn, in nieuwe zogenaamde injectiepunten voorzien moet worden en dat het elektriciteitsnet moet worden versterkt.

Momenteel voert de NV Elia als netbeheerder in de regio Vlaams- en Waals-Brabant grote werken uit die noodzakelijk zijn voor de stroomvoorziening van de HST en die tegelijk ook de stroom-

voorziening van de regio verbeteren. Ook zonder de HST moest het elektriciteitsnet in de buurt worden verstevigd.

De HST-lijn tussen Leuven en Luik zal worden gevoed vanuit een nieuwe 150-kilovoltpost in Avernas. De post van Avernas krijgt verbindingen met de post van Tihange via 2 ondergrondse kabels van 150 kilovolt, de post van Brustem via Landen door een ondergrondse kabel van 150 kilovolt en de post van Tienen via 2 ondergrondse kabels van 150 kilovolt. Dit vereist ook een versterking van de luchtlijn Wijgmaal-Tienen via een bijkomend draadstel.

Op dit moment is de post van Avernas klaar en staat hij deels onder spanning. De kabel van Avernas naar Brustem is klaar en staat onder spanning. De werken zijn bezig voor de aanleg van de kabels tussen Tihange en Avernas. De werken voor het hangen van een bijkomend draadstel tussen Wijgmaal en Tienen zijn klaar. Voor de kabel tussen Tienen en Avernas is het wachten op de nodige vergunningen.

Volgens mijn informatie zijn de nodige elektriciteitsvoorzieningen momenteel aanwezig om proefritten met de HST uit te voeren. Of de problemen op 26 augustus te wijten waren aan HST-testritten is mij niet bekend. Deze vraag kunt u best via een collega laten stellen in het federaal parlement.

De onderbreking op 26 augustus was naar verluidt het gevolg van een ontploffing van een transformator in een hoogspanningscabine van 70 kilovolt van de NMBS zelf in Leuven-Noord. Wat de juiste oorzaak is van deze ontploffing, moet bij de NMBS worden nagevraagd.

Wat de grond van uw vraag betreft, bestaat er volgens Elia geen verband tussen het incident en de werken die deze netbeheerder momenteel uitvoert voor de versterking van het elektriciteitsnet. Deze werken zullen bovendien bijdragen tot een betere stroomvoorziening van de streek.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, ik zal inderdaad laten nagaan waarom het incident zich heeft voorgedaan. Uit uw antwoord blijkt dat men zich voorbereidt op de komst van de HST en dat ook de regio baat zal hebben bij de versterking van het elektriciteitsnet.

U zegt dat er nog moet gewacht worden op een aantal vergunningen voor de aansluiting tussen

Merckx-Van Goey

Tienen en Avernas. Om welke vergunningen gaat het ?

Minister Steve Stevaert : Er zijn 3 vergunningen nodig, namelijk een stedenbouw- en milieuvergunning en een verklaring van openbaar nut. In dit geval ontbreekt er nog een. Ik kan niet precies zeggen om welke het gaat.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsonveiligheid in Vlaanderen naar aanleiding van een onderzoek door de KU Leuven en het BIVV

De voorzitter : Aan de orde is vraag om uitleg van mevrouw Merckx tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietsonveiligheid in Vlaanderen naar aanleiding van een onderzoek door de KU Leuven en het BIVV.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, uit het onderzoek blijkt dat amper 17 percent van de Vlaamse leerlingen de fiets neemt om naar school te gaan. Volgens de ouders komt dat omdat de wegen onveilig zijn en de fietspaden slecht zijn aangelegd. Uit het rapport van de KU blijkt dat de ouders verkieszen hun kinderen met de auto naar school te voeren veeleer dan hen met de fiets door het verkeer te sturen. De files, waarvan ze vanzelfsprekend mee de oorzaak zijn, nemen ze er graag bij.

De vrees van de ouders dat naar school fietsen gevaarlijk is, is uiteraard niet helemaal ongegrond. Vandaag nog stond in een Belgabericht dat een fietser die op weg was naar school, werd doodgeregeden in Opwijk. Even na 8 uur is daar een 14-jarige fietser overleden na een botsing met een personenwagen.

Uit cijfers blijkt dat in ons land dagelijks 40 kinderen tussen de 3 en 18 jaar betrokken raken bij een ongeval. Dat is vreselijk. We staan aan de top bij de meest onveilige landen in Europa op het vlak van het verkeer. Vooral het aandeel van Vlaanderen daarin is zeer groot. Er is een zeer groot verschil tussen Vlaanderen en Wallonië. In 2000 zijn er in Vlaanderen 122 fietsers gestorven na een ongeval. In Wallonië waren er dat – gelukkig – maar 12.

Minister Steve Stevaert : Daar zijn dan ook nauwelijks fietsers.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Ik wil daarmee niet zeggen dat het een ander land is. Ook daar moeten kinderen naar school gaan.

In Vlaanderen raken zo'n 6.000 fietsers betrokken bij een ongeval. Slechts een tiende van die ongevallen doen zich voor in Wallonië. Zelfs als er bij ons meer wordt gefietst, stemmen die cijfers tot nadenken.

In het onderzoek werd nagegaan hoeveel kinderen er met de fiets naar school gaan. Daarnaast werd aan kinderen die niet met de auto werden gevoerd, gevraagd wat daarvoor de belangrijkste reden was. De medewerkers aan het project onderzochten in Vlaams-Brabant 46 scholen. Zelfs binnen die provincie kon men grote verschillen vaststellen. Naar sommige scholen rijdt tot 65 percent van de kinderen met de fiets. Naar andere scholen gaat bijna niemand op die manier.

Blijkbaar is de doorslaggevende factor voor de ouders de verkeersinfrastructuur in de ruime omgeving. In de scholen die veilig bereikbaar zijn, waar er een degelijk uitgebouwd fietsnetwerk aanwezig is, de fietsers begeleid worden en er weinig verkeer is, neemt gemiddeld 41 percent van de kinderen de fiets. Scholen aan een drukke baan of vlakbij een druk kruispunt doen het met 18 percent heel wat minder goed. De scholen die niet veilig bereikbaar zijn door het drukke verkeer hebben amper 5 percent fietsende leerlingen. Heel wat scholen liggen aan drukke gewestwegen. Daar gebeuren tweederde van alle zware verkeersongevallen.

Het is dus wel duidelijk dat indien we meer kinderen op de fiets willen krijgen, de overheid veilige woon-schoolroutes moet uitbouwen met een afgescheiden fietspad en een veilige oversteekplaats. Dat betekent echter dat er meer en sneller moet worden geïnvesteerd, ook door de gemeentebesturen. Daarnaast is ook de inbreng van de politie zeer belangrijk. Verkeerseducatie en -controle mag zeker niet worden vergeten. Ze moet een belang-

Merckx-Van Goey

rijk deel van het lessenpakket uitmaken. De verkeersveiligheid wordt nu eenmaal niet bevorderd door alleen maar hogere verkeersboetes aan te kondigen. Vandaag nog kunnen we lezen dat hogere boetes het verkeer niet veiliger maken en dat het parket de nieuwe wet onvoldoende vindt. Mijnheer de minister, u zult nog eens bij uw federale collega's moeten aankloppen om de relativiteit van wat ze ondernemen aan te tonen en te vragen de zaak bij te sturen.

Wat gaat u doen met de resultaten van dat recente onderzoek? Bent u van plan rekening te houden met die resultaten bij het uitwerken van het beleid? Zo ja, in welke mate zal dat dan gebeuren en op welke concrete manier?

Mijnheer de minister, u hebt ook al vroeger verklaard dat de ochtendfiles deels te wijten zijn aan ouders die hun kind tot vlak voor de schoolpoort willen brengen. Meer kinderen met de fiets naar school zou dat probleem vanzelfsprekend kunnen oplossen. Hoe wil u dat concreet aanpakken?

Ten slotte is er nog de rol van de gemeentebesturen. Hoe wil u de lokale besturen motiveren om verkeersveilige ingrepen te doen in de schoolomgevingen?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de resultaten van het onderzoek waarvan hier sprake zijn eigenlijk niet echt verwonderlijk. De situatie in de schoolomgeving – maar zeker ook op de weg naar school – is in hoge mate bepalend voor zowel de verkeersveiligheid als het veiligheidsgevoel. Er zijn een hele reeks maatregelen genomen om deze veiligheid en het veiligheidsgevoel te verbeteren.

Enkele jaren geleden werd de brochure 'Schoolroutes en Omgevingen' opgesteld ten behoeve van wegbeheerders, wegontwerpers en schoolgemeenschappen. Hierin wordt uitgelegd hoe deze problematiek moet worden aangepakt en hoe oplossingen het best worden uitgewerkt.

In het kader van het convenantenbeleid worden per gemeente, in nauw overleg met het gewest, mobiliteitsplannen opgesteld. Hierin wordt uiteraard de nodige aandacht besteed aan de schoolomgevingen en de routes naar de scholen.

Voor de schoolomgevingen zelf is er module 10 – de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen – waarbij het Vlaams Gewest, de gemeente en de school verkeersveilige oplossingen voor de schoolomgevingen gezamenlijk uitwerken en financieren. Bij deze uitwerking wordt er rekening gehouden met kinderen die te voet, met de fiets of met de bus naar school komen en wordt er ook rekening gehouden met het specifieke autoverkeer bij een schoolomgeving.

De subsidiëring bedraagt respectievelijk 100 procent van de reële kostprijs van de werken op het domein van het gewest en 50 procent van de reële kostprijs voor de werken op het domein van de lokale overheid, voor zover de betrokken gemeenteweg aanpalend is aan de gewestweg en de schooluitgang niet verder gelegen is dan 200 meter van het kruispunt met de gewestweg. Voor de gemeente is dit dus een zeer interessante regeling.

Er zijn reeds sedert verschillende jaren aanzienlijke kredieten beschikbaar voor de realisatie van fietspaden langs gewestwegen. Bij de planning en realisatie ervan is een belangrijke rol weggelegd voor de gemeenten.

De realisatie van zones 30 in de schoolomgevingen zal door het Vlaams Gewest op een oordeelkundige wijze worden uitgewerkt. Aangezien er naast gewestwegen hierbij ook veelal gemeentewegen betrokken zijn, zal dit uiteraard in nauw overleg met de gemeenten gebeuren.

Er zijn ook grote inspanningen gedaan om het gebruik van het openbaar vervoer voor schoolkinderen te bevorderen en te vergemakkelijken. Ik denk hier bijvoorbeeld aan de Buzzy Pazz.

Uit de vermelde gegevens blijkt dat het gewest wel degelijk belangrijke inspanningen heeft geleverd op diverse vlakken om de situatie voor de fietsers te verbeteren, zowel in de schoolomgeving als op de routes naar school. Dit gebeurt in nauw overleg met de gemeenten.

Mevrouw Merckx, ik kan uw bezorgdheid begrijpen, maar u moet toch oppassen met verwijzingen naar cijfers in Wallonië. Als we het totale aantal verkeersongevallen in Vlaanderen en Wallonië met elkaar vergelijken, zien we immers een zeer duidelijke situatie. Het idee naar voren schuiven dat Wallonië een verkeersveilige regio is, is een fout idee.

In België is het trouwens altijd moeilijk om de juiste cijfers te krijgen omdat er altijd een gigantisch

Stevaert

grote vertraging zit op het statistisch materiaal. Hoe dan ook zal men altijd rekening moeten houden met het aantal gereden fietskilometers. Dan pas krijgt men een juist inzicht in de veiligheidsgraad in het kader van het fietsen.

In Wallonië wordt er ternauwernood gefietst. Er zijn daar trouwens ook nauwelijks fietspaden. Het zou bijvoorbeeld duidelijk een foute conclusie zijn om uit de gegevens voor Wallonië te besluiten dat we geen fietspaden moeten aanleggen. We moeten het tegenovergestelde doen.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat het onderzoek zelf betreft, wil ik toch nog het volgende zeggen. U stelt dat de resultaten niet verwonderlijk zijn. U hebt dit onderzoek waarschijnlijk dus wel gekregen. Het is echter blijkbaar niet in uw opdracht opgesteld. Hoe dan ook zal dit toch wel een bijzonder interessante studie zijn. Ik zou dan ook graag weten wat de verdere plannen zijn in verband met deze studie. Zal er met deze studie rekening worden gehouden in het beleid ? Zal dit bijvoorbeeld de lijst van prioriteiten al dan niet wijzigen ?

Daarnaast is het misschien ook niet slecht als alle commissieleden de kans krijgen om deze studie eens van naderbij te bekijken. Mevrouw de voorzitter, mogelijk kunt u die studie laten opvragen. Op die manier kunnen alle commissieleden uit die studie de nodige conclusies trekken.

Dan heb ik ook nog de volgende opmerking. Ik ga ervan uit dat de vaste leden van deze commissie nog wel de tijd zullen nemen om de kwestie van fietspaden in het kader van het convenantenbeleid van naderbij te beschouwen. Er zal ongetwijfeld wel in modules en in een algemene structuur worden voorzien.

Daarnaast blijft echter de realiteit dat elke jonge fietser die op weg van en naar de school overlijdt, er altijd een te veel is. Zelfs al fietst men in Vlaanderen heel veel in vergelijking met Wallonië, het gaat toch nog altijd over mensen. We moeten dus allemaal maximaal inspanningen leveren : de overheid, de gemeentebesturen, de ouders, enzovoort.

Mijnheer de minister, we moeten dit dus echt au sérieux blijven nemen. Op die manier kunnen

we vermijden dat we elke dag opnieuw geconfronteerd worden met dergelijke onheilstijdingen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw Merckx, ik deel uiteraard uw visie dat we dit au sérieux moeten nemen. Wat uit die studie naar voren is gekomen, wisten we echter al. Daar hadden we die studie niet voor nodig.

Het ging daarbij slechts over 46 scholen. Wij moeten ons voor ons beleid natuurlijk baseren op de situatie in geheel Vlaanderen. Er zal uiteraard rekening worden gehouden met deze studie door de administratie, maar het is verstandiger om ons te baseren op de werkstukken van de volledige Vlaamse administratie.

Deze studie is een plekopname. Die is uiteraard significant, maar alleen op basis daarvan kunnen we natuurlijk geen prioriteitenlijst veranderen. Die is immers opgesteld op basis van een objectieve behoefteanalyse. Daar moeten we rekening mee blijven houden, want anders handelen we in tegenstrijd met alle vorige beslissingen.

De voorzitter : Als voorzitter van deze commissie heb ik me voorgenomen om inderdaad een debat over doelstellingen inzake het doen dalen van het aantal verkeersdoden hier in de commissie te voeren. Ik ben ook zelf van oordeel dat we geen stap vooruitzetten in dat probleem. We doen niets anders dan ons daar gewoon voortdurend druk over maken. We moeten echt doelstellingen naar voren durven te schuiven.

Ik zal dus het initiatief nemen om daarover een debat te voeren in de loop van dit jaar. Dit zal niet gebeuren op basis van de gegevens van één studie, maar wel op basis van alle beschikbare gegevens in Vlaanderen. Hoe dan ook, op dit ogenblik is de situatie op het gebied van verkeersveiligheid echt wel dramatisch.

In het kader van de gezondheidsdoelstellingen hebben we geprobeerd om dat aantal wat naar beneden te krijgen. Dat is volledig mislukt. Niemand spreekt daar nog over. Ondertussen is er geen enkele verbetering merkbaar. Integendeel, er is zelfs een verslechtering. Dat is niet aanvaardbaar.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Trees Merckx-Van Goey tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over reclame op bussen en trams

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Merckx tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over reclame op bussen en trams.

Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de reclame op bussen en trams zal in de toekomst tot een minimum worden beperkt. Bovendien zal het niet langer de NV Streep zijn, de voormalige en veelbesproken reclamemaatschappij van De Lijn, die voor de reclamewerving zorgt. Vanaf nu staat de vervoersmaatschappij zelf in voor de reclame die op bussen en trams verschijnt.

Ik zal het vandaag zeker niet hebben over de contracten die werden afgesloten met de firma Falcon voor het opzetten van het inmiddels afgevoerde project Tramvision – daar werd reeds een commissievergadering aan gewijd -, noch zal ik het hebben over de verdere afhandeling van het dossier in verband met Streep. Wel wil ik u, mijnheer de minister, een aantal vragen stellen over de toekomst van reclame op bussen en trams. U verklaarde tijdens de commissievergadering van 10 september dat u reclame tot een minimum wilde beperken. Wat betekent dat nu precies ? Betekent het dat er op elke bus of tram nog wel reclame zal hangen, maar minder dan nu het geval is ? Of zullen slechts enkele bussen en trams rondrijden als publiciteitsbord ?

Ik heb hierover ooit ook minister Sauwens ondervraagd. Toen de reclame werd ingevoerd, heb ik hem gevraagd of dat eigenlijk wel nodig was. Nu zegt u, mijnheer de minister, dat dit tot een minimum zal worden beperkt. Dat is een stap verder dan zeggen dat er nog wel reclame zal worden gemaakt. Bovendien werd steeds verklaard dat De Lijn reclame-inkomsten nodig heeft om te overleven. Als die reclame nu tot een minimum wordt beperkt, zal dat dan geen problemen opleveren ? Zullen de gebruikers van het openbaar vervoer dan plots meer moeten betalen ?

Waarom maakt u van deze gelegenheid geen gebruik om de reclame op bussen en trams te laten voldoen aan bepaalde regels ? Uit diverse steden en gemeenten bereiken ons immers klachten van

beleidsmakers, inwoners of bezoekers dat die rijdende publiciteitsborden het zicht in de stad verstoren. Zo rijdt in Leuven elke 5 minuten een bus over het historische en voor de rest verkeersvrije marktplein, wat voor velen een storend zicht is, daar die bussen vaak vol hangen met erg schreeuwerige reclameboodschappen.

De Vlaamse Gemeenschap voert zelf ook regelmatig reclame-, preventie- en voorlichtingscampagnes. Meestal gaan die gepaard met grote budgetten, die dan besteed worden aan affiches en folders. Waarom kiest u er niet voor om de reclameplaatsen op bussen en trams specifiek voor dit soort boodschappen voor te behouden ? Niet alleen is het openbaar vervoer een ideale manier om boodschappen kenbaar te maken, maar bovendien kunnen de reclamemakers dan rekening houden met het concept van de boodschap. Misschien kunnen bij het uitschrijven van de boodschap een aantal regels worden gegeven aan de ontwerpers. Op die manier kan de regering iets meer vat proberen te krijgen op de esthetiek van de boodschappen die door Vlaanderen zullen rijden – voorzover dit de bedoeling zou zijn.

Mijnheer de minister, wat bedoelt u precies met het tot een minimum beperken van de reclame op het openbaar vervoer ? Wat zijn de jaarlijkse inkomsten van De Lijn uit die reclame ? Wat is de impact van het beperken van deze reclame op de inkomsten van De Lijn ? Komt die zo in moeilijkheden ? Overweegt u dat inkomstenverlies te compenseren ? Zijn er voorwaarden, richtlijnen en regels waaraan de reclame op het openbaar vervoer moet voldoen ? Welke zijn dat ? Hebt u het plaatsen van boodschappen van de regering op bussen en trams al overwogen ?

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, ik heb een beetje een gevoel van déjà vu. De vorige maal hebben we reeds een uitvoerig debat gehad hierover. Dat is echter geen verwijt aan mevrouw Merckx : zij was er toen niet bij. Maar ik wil toch ingaan op een paar elementen. Met het toemen van de densiteit van het openbaar vervoer – en dit fenomeen doet zich meer voor in stedelijke kernen dan elders, omdat daar de densiteit zeer groot is – is het beeld dat dit geeft zeer bepalend voor het stadsbeeld. Pas nu, nu de tram veel succes heeft en vol zit, beseffen we dat reclame niet neutraal is in dat stadsbeeld. De totaalinkomsten van De Lijn zijn gevoelig gestegen. Het aandeel van de reclame daarin is vrij klein. We willen er dan ook

Voorhamme

voor pleiten om die reclame niet volledig af te schaffen, maar ze toch te heroriënteren. Zo moet men meer rekening houden met de esthetiek van de tram. Naar aanleiding van 100 jaar elektrische tram in Antwerpen was het opvallend dat op die oudere voertuigen die men zag voorbijkomen ook reclame stond, maar dan op een veeleer discrete manier, zoals bovenop het dak. Dat was een onderdeel geworden van het straatbeeld. Bij de mensen kon men daarover wat nostalgie bespeuren : ze zien dat veel liever dan bijvoorbeeld een gigantische bierworst die voorbijrijdt. Met de Hermelijn- en kusttrams hebben we toch wel elegante voertuigen. Het zou jammer zijn mochten die worden verknoeid door allerlei schreeuwerige en flitsende reclameboodschappen. Ook wij hebben aan de minister gevraagd dat hierover opnieuw zou worden nagedacht. De minister is daar toen op ingegaan, dacht ik.

Zo zou er misschien een band kunnen worden gelegd met wat er in die stad gebeurt, met de functie van de tram in die stad. Zo is er het voorbeeld van lijn 8 in Antwerpen, een lijn die nogal wat musea in Antwerpen met elkaar verbindt. Vele musea zijn dicht bij die route gelegen. Men zou daar een museumtram van kunnen maken, die duidelijk maakt dat er een vlotte verbinding is voor bezoekers die op weg zijn naar die musea. Dat zou een synergie zijn tussen stadsmarketing en een beter beeld van het openbaar vervoer in de publieke ruimte.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik sluit me aan bij wat de heer Voorhamme zei en wat er ook vorige keer werd gezegd in de commissie.

Het volledig inpakken van trams en bussen als bierworsten of erwentrans lijkt me niet langer verdedigbaar. Reclame op trams en bussen moet ook worden verbonden met activiteiten die lokaal worden georganiseerd. De reclame moet op een meer bescheiden en esthetisch verantwoorde wijze op de voertuigen worden aangebracht, zodat de eigenheid van de VVM kan bewaard blijven.

Eenzijds ontvangt de Vlaamse Vervoermaatschappij jaarlijks van de NV Streep een forfaitaire vergoeding voor het ter beschikking stellen van haar goederen voor publicitaire campagnes. Bovenop deze vergoeding krijgt De Lijn jaarlijks nog een variabele vergoeding naargelang de reclame die effectief wordt aangebracht op haar voertuigen. Bij

de winstverdeling komt de helft ervan toe aan de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Anderzijds maakt De Lijn via de NV Streep gebruik van de reclamemogelijkheden om jaarlijks voor aanzienlijke bedragen aan sponsoring- en ruildeals af te sluiten, en maakt ze gebruik van de publiciteitsmogelijkheden op bus en tram om eigen promotiecampagnes te voeren.

Ik geef een overzicht van de inkomsten voor de jaren 2000 en 2001. In 2000 ging het over 62,504 miljoen, in 2001 over 67,785 miljoen frank. De totale middenstroom van De Lijn is van 12,6 miljard frank geëvolueerd naar 21,4 miljard frank. Het gaat hier dus over aanzienlijke middelen, maar niet in verhouding bekeken. We moeten de afwegingen die de heer Voorhamme voorstelt, zeker maken.

Het beperken van reclame op openbaar vervoer levert een inkomstenverlies op, maar dit is niet van onoverkomelijke aard. Er kunnen nieuwe inkomsten worden gegenereerd.

Over de aard van de reclame zijn de Vlaamse Vervoermaatschappij en de NV Streep het volgende overeengekomen : ‘Tussen de VVM en de NV Streep werd een gedragscode afgesproken omtrent de reclamevoering. Ik zal de VVM vragen deze gedragscode zo stringent mogelijk toe te passen.’

We worden nog steeds met taalincidenten en dergelijke geconfronteerd. Daarom is het ook het beste dat de NV Streep in de toekomst voor 100 percent bij de overheid komt. We zullen de reclamevoering dan op een andere manier bekijken, zeker wat toeristische en culturele informatie betreft.

Alle overheidsinstellingen hebben nu al de mogelijkheid om reclame-, voorlichtings- en preventiecampagnes te voeren op bus en tram in Vlaanderen. De overheidsinstellingen bepalen zelf of zij al dan niet van die mogelijkheid wensen gebruik te maken.

Ook lokale besturen kunnen van deze mogelijkheid gebruik maken. Hierbij kan worden verwezen naar de recente campagne van de provincie Vlaams-Brabant ter bevordering van de Nederlandse taal. Steden en gemeenten maken regelmatig gebruik van de mogelijkheid tot reclamevoering op bussen en trams.

Ik denk dat bij de commissieleden een consensus bestaat over welke richting deze zaak moet uitgaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieverstrekking aan de huishoudelijke afnemers bij de volledige vrijmaking van de elektriciteitsmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de informatieverstrekking aan de huishoudelijke afnemers bij de volledige vrijmaking van de elektriciteitsmarkt.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 1 januari 2003 zal de volgende stap gezet worden in de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt. Op 1 juli 2003 wordt de elektriciteitsmarkt volledig vrijgemaakt en zullen in theorie ook de kleine huishoudelijke klanten hun stroomleverancier vrij kunnen kiezen. In de praktijk is de overgang naar een volledig vrijgemaakte stroommarkt evenwel afhankelijk van verschillende factoren. In de eerste plaats moeten de gezinnen goed op de hoogte gebracht worden van de mogelijkheid om van stroomleverancier te kunnen veranderen, van de verschillende alternatieve stroomleveranciers waartoe ze zich kunnen wenden en van de voor- en nadelen die aan iedere leverancier verbonden zijn.

Het overschakelen van de oude monopolist naar een andere leverancier zal pas gebeuren als dit administratief en technisch zeer vlot verloopt en als er bij de klanten niet de minste twijfel bestaat omtrent de bevoorrading. In Nederland hebben alle leveranciers samen de 'Clearing House' opgericht, een soort kruispuntbank waar op een vlotte en automatische manier het wisselen van stroomleverancier mogelijk wordt gemaakt. Het lijkt me aangezien dat de VREG, de Vlaamse regulerende instantie voor elektriciteit en gas, in samenspraak met alle leveranciers, ook een gelijkaardige onafhankelijke instelling in Vlaanderen zou oprichten.

Het is een beleidsdoelstelling van de regering om het aandeel van de hernieuwbare elektriciteit op te trekken tot minstens 3 percent in 2004. Volgens een

recente enquête die in opdracht van Greenpeace door het pollbureau INRA werd verricht, blijkt dat in België in een vrije elektriciteitsmarkt 83 percent van de burgers zou kiezen voor groene stroom. Het is in dit opzicht belangrijk dat de bevolking goed geïnformeerd wordt over de oorsprong van de stroom die de verschillende leveranciers aanbieden. Om bij te dragen tot de realisatie van de beleidsdoelstelling inzake hernieuwbare energie, is het hierbij aangewezen dat de overheid de burgers zou motiveren om hun stroom zoveel mogelijk aan te schaffen bij de meest groene leveranciers.

Op dit ogenblik blijken de verschillende betrokken partijen, Electrabel, Luminus enzovoort, elk hun eigen Clearing House op te richten in plaats van te streven naar één gezamenlijke en onafhankelijke instelling. Als ik me niet vergis, moet volgens het elektriciteitsdecreet de netbeheerder de informatieverstrekking hierover coördineren. Ik weet niet wat dit precies inhoudt. Betekent dit dat de netbeheerder een brief naar alle burgers zal schrijven met de uitleg over wat hen allemaal te wachten staat ? Het is des te meer van belang dat er een onafhankelijk informatiepunt komt waar de burger inlichtingen krijgt over de prijzen van de stroom bij de verschillende leveranciers, welke maatschappij groene stroom levert enzovoort.

Ook een belangrijk aandachtspunt is de informatieverstrekking aan de armere gezinnen. Uit een studie die werd verricht in Noord-Ierland en Groot-Brittannië blijkt dat vooral deze bevolkingsgroep de minste informatie krijgt en zichzelf het minst spontaan informeert over de bestaande mogelijkheden. Bijgevolg missen deze mensen een kans om hun stroomfactuur naar beneden te halen door bewust voor een bepaalde leverancier te kiezen.

Mijnheer de minister, welke informatie-initiatieven zullen worden genomen om de burgers voor te bereiden op de totale vrijmaking van de elektriciteitsmarkt tegen 1 juli 2003 en hen op een objectieve wijze te informeren over de mogelijkheid om van stroomleverancier te veranderen ? Ik weet dat we vandaag dagelijks worden geconfronteerd met reclamespots en advertenties in kranten van stroomleveranciers die proberen de KMO's aan zich te binden, waarvoor de markt reeds vroeger vrijkomt. De burgers hebben echter vooral nood aan informatie hoe ze kunnen overschakelen, wat ze daarvoor moeten doen, wanneer enzovoort. Zal de burger aangemoedigd worden om te kiezen voor een groene stroomleverancier ? Zo neen, waarom niet ? Zo ja, hoe zal dit gebeuren ?

Glorieux

Welke initiatieven zullen worden genomen om het overschakelen naar een andere stroomleverancier technisch en administratief vlot te laten verlopen? Wordt eraan gedacht om de VREG een soort onafhankelijk Clearing House te laten oprichten zoals dat in Nederland het geval is?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, vanaf juli 2003 hebben alle elektriciteits- en aardgasgebruikers in Vlaanderen, ook de gezinnen, de mogelijkheid om van energieleverancier te veranderen. Op diverse manieren zullen de gezinnen en de bedrijven op de hoogte worden gebracht van deze mogelijkheid.

Ten eerste brengen de elektriciteits- en aardgasnetbeheerders alle klanten die in aanmerking komen om van energieleverancier te veranderen, hiervan ten minste twee maanden op voorhand op de hoogte. Voor de gezinnen betekent dit dat zij voor 1 mei 2003 een brief van hun huidige elektriciteits- en aardgasverdelers zullen ontvangen waarin hen de procedure wordt uitgelegd om van energieleverancier te veranderen.

Ten tweede zullen uiteraard ook de energieleveranciers de gezinnen op de hoogte brengen van de mogelijkheid om van leverancier te veranderen. Bestaande leveranciers zullen hun klanten trachten te behouden. Nieuwe leveranciers zullen naam bekendheid willen opbouwen en zullen grote inspanningen leveren om de huisgezinnen te overtuigen om van leverancier te veranderen.

Ten derde zal de VREG erop toezien dat de communicatie van de netbeheerder op een neutrale manier gebeurt. Zo moeten de distributienetbeheerders hun klanten op een objectieve manier informeren over de mogelijkheid om van leverancier te veranderen en mogen zij geen voorkeur laten blijken voor een bepaalde leverancier. De VREG zal daarnaast een communicatiecampagne voeren, met radiospots, advertenties, folders, redactionele artikels en presentaties.

De eerste golf van de communicatiecampagne die momenteel aan de gang is, mikt op de KMO-klanten. De tweede golf is gepland in het voorjaar van 2003 en zal de huisgezinnen aanspreken. De VREG beschikt ten slotte over een zeer toegankelijke website waar alle bedrijven en gezinnen terecht kunnen voor objectieve informatie met betrekking tot de vrijmaking van de energiemarkt.

Op diverse manieren zullen de burgers worden aangemoedigd om te kiezen voor een groenestroomleverancier. Via het systeem van groenestroomcertificaten worden de energieleveranciers verplicht om een bepaald percentage van de geleverde stroom aan te bieden op basis van hernieuwbare energiebronnen. Daarnaast werd beslist om het distributienettarief niet aan te rekenen voor groene stroom, waardoor de verkoopprijs van groene stroom wordt gedrukt en het voor de gezinnen aantrekkelijker wordt om groene stroom te kopen. Bovendien zijn de elektriciteitsleveranciers verplicht om de oorsprong van de geleverde elektriciteit op de factuur te vermelden. Op die manier worden de gezinnen bewust gemaakt van de wijze waarop de verbruikte elektriciteit wordt geproduceerd en worden ze aangemoedigd om te kiezen voor een milieuvriendelijke elektriciteitsproductie.

Om het veranderen van energieleverancier vlot te laten verlopen, hebben de distributienetbeheerders in nauw overleg met de VREG een systeem uitgewerkt. Per netbeheerder zal een aansluitingsregister worden bijgehouden waarin staat wie elektriciteit afneemt van welke leverancier. Voor de hele elektriciteitssector werd een uniform communicatieprotocol opgesteld dat gebruikt zal worden door alle distributienetbeheerders. Dit protocol moet nog worden goedgekeurd worden door de VREG. Elke leverancier kan dit protocol gebruiken bij zijn informatie-uitwisseling met elke distributienetbeheerder. Het is niet strikt vereist dat één enkel Clearing House wordt opgericht, want het gebruikte protocol is gemeenschappelijk en de geografische ligging van de aansluiting bepaalt naar welke distributienetbeheerder het bericht met informatie over een leverancierswissel moet worden gestuurd.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. De informatieverstrekking moet op een grondige en onafhankelijke wijze gebeuren. We worden al overspoeld met radiospots van Electrabel en Luminus, met als boodschap : 'Wij zijn de beste, kom naar ons'. De burger heeft echter andere informatie nodig op het ogenblik dat de markt vrij wordt. De burger wil weten hoe hij kan veranderen en wanneer.

Daarnaast is er natuurlijk ook de specifieke informatie die eigen is aan de verschillende klanten. Het is de taak van de VREG om erop toe te zien dat de informatieverstrekking objectief gebeurt, want dat is heel belangrijk. Ik merk dat er om de KMO's voor te bereiden op de vrijmaking tegen 1 januari door allerlei instanties, bijvoorbeeld door de

Glorieux

Kamer van Koophandel, lokale informatiesessies worden georganiseerd. Dat soort initiatieven is natuurlijk moeilijker te organiseren voor alle burgers. Toch is het heel belangrijk om de burgers goed te in te lichten.

Ik wil nog even verwijzen naar mijn bemerking over de armere gezinnen als specifieke doelgroep. In Noord-Ierland en Groot-Brittannië hebben die mensen blijkbaar weinig of geen toegang tot dat soort informatie. Als gevolg daarvan maken ze veel minder gebruik van de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt om hun stroomfactuur naar beneden te halen. Daaruit blijkt dat de informatieverstrekking van groot belang is, anders zijn de meeste mensen niet op de hoogte. De informatie moet onafhankelijk zijn en mag niet enkel bestaan uit reclameboodschappen van een of andere privé-maatschappij.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.04 uur.*
