

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



Zitting 2002-2003

1 april 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over afval langs de wegen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitstel van de heraanleg met veilige voet- en fietspaden van de N253 tussen Overijse en Leuven

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N253 gewestweg tussen Overijse en Leuven

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over REG-maatregelen gericht naar 'beschermde afnemers'

Bijlage

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van zwarte punten

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlichting van utilitaire fietspaden

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van geluidshinder door het wegverkeer

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 1 april 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

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

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over afval langs de wegen

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

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat dit onderwerp ter sprake komt.

Bermen en parkings langs Vlaamse wegen worden steeds meer gebruikt als stortplaats voor afvalzakjes. De diensten van het Vlaams Gewest haalden in 2002 liefst 2.500 ton afval op, of 400 kilogram per kilometer. Dat kost 3 miljoen euro aan de belastingbetaler.

Uiteindelijk is het opruimen van al dat afval slechts een vorm van symptoombestrijding. Het aanpakken aan de bron verdient de voorkeur, maar dat is niet eenvoudig. Duidelijk is dat de sensibiliseringscampagnes die het sluikestorten langs de wegen willen indijken, slechts gering resultaat opleveren.

Uw voorganger trachtte het probleem in te dijken door ongeveer 300 ambtenaren van de Vlaamse administratie bevoegdheid te geven tot straffen. Zij mogen proces-verbaal opstellen als ze een weggebruiker zien sluikestorten. Er worden evenwel nauwelijks PV's opgemaakt omdat deze ambtenaren uiteraard ook nog hun dagtaak moeten uitvoeren

en omdat ze de sluikestorters op heterdaad moeten betrappen. In 2002 werden uiteindelijk zo'n 40 overtreders gevat, wat neerkomt op nauwelijks 3 PV's per maand.

De hoeveelheid huishoudafval is duidelijk toegenomen sinds steeds meer gemeenten tarieven aanrekenen per vuilniszak, per afvalcontainer of per ophaling, waarbij dus het principe van 'de vervuiler betaalt' gehanteerd wordt. De meest 'begeerde' stortplaatsen zijn parkings en op- en afritten. Daar moeten chauffeurs trager rijden en dat maakt het gemakkelijker om via de raampjes iets naar buiten te gooien. Op parkings staan uiteraard vuilnisbakken, die normaal enkel bestemd zijn voor picknickafval. Deze worden in de zomer een paar keer per week geleegd. Regelmatig blijken deze vuilnisbakken uit te puilen van het afval.

In Duitsland heeft men op verschillende parkings en aan sommige 'populaire' op- en afritten camera's geplaatst, met borden die de automobilisten waarschuwen. Het gevaar bestaat natuurlijk steeds dat hierdoor het storten wordt verplaatst naar cameraloze zones, maar het zorgt ervoor dat deze vorm van overlast toch wat moeilijker wordt gemaakt.

Mijnheer de minister, is de raming van 3 miljoen euro per jaar op rekening van de Vlaamse begroting correct voor het verwijderen van zwerfvuil langs 6.200 kilometer gewestwegen ?

Werd het inschakelen van ambtenaren om ter zake PV's op te stellen reeds geëvalueerd ? Wat zijn daarvan de resultaten ? Heeft de minister plannen om het probleem in te dijken aan de bron ?

Wordt het plaatsen van camera's overwogen aan 'black points' inzake sluikestorten, zoals in Duitsland ?

Decaluwe

Module 6 van het Mobiliteitsconvenant tracht de gemeentebesturen in te schakelen bij het bevorderen van de netheid op de gewestwegen. Hoeveel gemeenten hebben deze module reeds ondertekend? Over hoeveel kilometer gewestweg gaat het in totaal? Is de toelage van 1.000 euro per kilometer gewestweg toereikend om het bijbehorende werk uit te voeren? Indien niet, kunt u dan dit bedrag optrekken? Wordt dat overwogen?

Onlangs werd een parking langs de E411 gesloten wegens overlast. Hoewel de problemen veel ruimer waren dan enkel het sluikstorten, was ook dat aspect een van de problemen. Er zijn nog meer parkings die kampen met een dergelijke overlast. Zullen ook deze gesloten worden?

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik ben bijzonder allergisch voor zwerfvuil, waar dan ook. Volgens mij is er maar één oplossing, namelijk zware boetes. Ik besef evenwel dat dit moeilijk uit te voeren is.

Men zou moeten denken aan een administratieve boete die daartoe door de Vlaamse overheid zou worden geïnstalleerd. Het is mij daarbij echter niet om het geld te doen.

De erbarmelijke toestand die we langs onze Vlaamse wegen zien, is immers werkelijk godgeklaagd. Het zou goed zijn voor de Vlaamse bevolking indien één overheid het op de door mij voorgestelde manier zou aanpakken.

Als u het niet doet, vrees ik dat u de moed niet hebt om het te doen. Ik verwacht van u zeer veel moed want u hebt dat karakter. U moet er niet mee wachten, u moet het vandaag doen. U moet de juiste formule vinden. Ik vind het onvoorstelbaar dat mensen hun asbakken leegmaken langs de autosnelweg of alles zomaar uit de ramen gooien. Zelfs op mijn eigen terrein parkeren mensen hun wagen en gooien hun vuilzak naar buiten terwijl je erbij staat. Je mag het zelf opnieuw opkuisen.

Mijnheer de minister, misschien bent u maar een korte periode minister, maar ik droom ervan dat u dit zou doen en zou laten zien dat u een en ander in uw mars hebt.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, de problematiek is me, als vroeger lokale bestuurder, niet vreemd. Het probleem doet zich niet al-

leen voor langs de wegen maar ook in onze steden en gemeenten. De beste aanpak is ervoor te zorgen dat het overal proper is omdat propere sites de properheid bevorderen en verwaarloosde sites het deponeren van allerlei afval bevorderen.

Er zijn echter geen mirakeloplossingen. Mijnheer Decaluwe, ik ben blij dat u aanhaalt hoeveel ton afval er opgehaald is. Men levert wel degelijk inspanningen om het proper te houden en men reinigt regelmatig in de hoop dat er een mentale omschakeling komt. De landen die u noemt en waar men met succes acties voert, zijn landen waar het ingebed is om respectvol met zijn omgeving om te gaan. De steden en gemeenten in die landen zijn over het algemeen veel properder. Zelfs in mijn gemeente kan u vaststellen dat de situatie geleidelijk aan verbeterd is door acties van bewustmaking langs drie sporen en ook van bestraffing.

Er was een budget van 3 miljoen euro ingeschreven om actie te voeren omtrent dit probleem. Er zijn in de eerste helft van 1998 binnen de administratie 381 ambtenaren opgeleid en gelegitimeerd om proces-verbaal te kunnen opmaken tegen sluikstorten. Sommigen van deze ambtenaren werden ambtshalve gelegitimeerd, anderen hebben zich vrijwillig opgegeven.

In het voorjaar van 2001 werd bij al deze ambtenaren een bevraging gedaan om te peilen naar de resultaten van hun werking en naar hun verdere motivatie. Onder de verantwoordelijke coördinatoren werd tussen 1998 en 2001 op regelmatige tijdstippen begonnen. De tussentijdse resultaten van deze actie werden geëvalueerd. De conclusie blijft dat het probleem van het zwerfvuil – ondanks het driesporenbeleid met sensibilisatie, opruiming en verbalisering, dat sinds jaren wordt gevoerd – zeer moeilijk te bestrijden valt wanneer het gefragmenteerd wordt aangepakt. Daarom heeft bevoegd minister Dua de opdracht gegeven aan de OVAM om in samenspraak met alle betrokken partijen een globale aanpak uit te werken. Onder meer de voorstellen die u doet, mevrouw de voorzitter, kunnen ook deel uitmaken van een dergelijke aanpak.

Het plaatsen van camera's om sluikstorten te voorkomen, wordt niet overwogen omdat de effectiviteit van een dergelijke oplossing veeleer twijfelachtig is. Het volstaat niet om camera's te plaatsen. Men moet ze ook bemannen om de beelden te analyseren. De rekening voor de hele operatie zou wel eens hoger kunnen uitvallen dan de kostprijs voor het geregeld opruimen van het zwerfvuil.

Bossuyt

Persoonlijk ben ik van mening dat het afschaffen van de huisvuilbelasting, zoals werd voorgesteld door mijn voorganger, een effectievere aanpak zou kunnen zijn om de problematiek van het sluikstorten op te lossen. Dat veronderstelt echter ook een geïntegreerde aanpak van het probleem.

Tot op heden is module 6 afgesloten met 22 Vlaamse steden en gemeenten. De toelage die lokale besturen ontvangen, is onderworpen aan een prijsherzieningsformule en wordt jaarlijks geïndexeerd. De administratie Wegen en Verkeer meent dat over het algemeen de geboden vergoeding ontoereikend is.

Ten slotte zullen er geen parkings worden gesloten enkel en alleen op basis van de overlast veroorzaakt door sluikstorten. De parking waarnaar u verwijst, werd afgesloten op last van de federale politie om diverse redenen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik ben tevreden met het antwoord. Het is ook een kwestie van opvolging in de begroting om het zwerfvuil zo veel mogelijk te minimaliseren.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik denk dat men niet anders kan dan administratieve boetes invoeren die men onmiddellijk int. Dan zal het binnen de kortste keren gedaan zijn. Ik geloof niet meer in de sensibilisering, en nu treed ik even buiten mijn rol als voorzitter.

We zijn er al jaren mee bezig en het lukt niet. Vlaanderen is gewoonweg verschrikkelijk vuil. Vergelijk het met zovele andere landen. Vlaanderen is smerig. Elke dag erger ik mij eraan. We moeten daar iets aan doen. Doen we dat niet, dan zal Vlaanderen smerig blijven. Het is de zogenaamde vrijheid van de burger om zijn asbak te ledigen, het papiertje van zijn Leo-wafel buiten te gooien of zijn appelschillen door het raam te gooien.

Het is beneden alles voor een volk dat zich groot acht en proper is. Een volk dat proper is, creëert veiligheid. Mijnheer de minister, ik smeed u om administratieve boetes in te voeren. Dat is de enige manier waarop de heer Glorieux en ikzelf zullen leren om perfect te handelen.

De heer Johan Malcorps : Dat is het systeem-Singapore.

De voorzitter : Voer het systeem-Singapore maar in. Daar kon men tenminste van de straat eten.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitstel van de heraanleg met veilige voet- en fietspaden van de N253 tussen Overijse en Leuven

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N253 gewestweg tussen Overijse en Leuven

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitstel van de heraanleg met veilige voet- en fietspaden van de N253 tussen Overijse en Leuven, en van de heer Loones tot minister Bossuyt, over de N253 gewestweg tussen Overijse en Leuven.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, al verschillende jaren ijvert de Fietsersbond in de Druivenstreek voor beschermende maatregelen voor de zwakke weggebruiker op de N253 tussen Overijse en Leuven. Dat is een druk bereden smalle kronkelweg, en in die streek behoort hij tot de gevaarlijkste wegen voor voetgangers en fietsers. Dagelijks komen daar duizenden voertuigen voorbij, zowel personenwagens als autobussen, tractoren en fietsende jongeren. Wegens zijn bochtig verloop en hoge wegbermen is het wegoverzicht erg beperkt. Toch moet die weg het vandaag grotendeels stellen zonder fiets- en voetpaden.

Ik gebruik die weg geregeld. Vorig jaar reed ik op een zondagochtend achter een groep wielertoeristen. Door de vele kronkels in de weg was het aartsgevaarlijk om die fietsers voorbij te steken. Ik bleef zo'n tien minuten achter die groep aan rijden. Gedisciplineerd als ik ben, haalde ik geen gevaarlijke manoeuvres uit. Op een bepaald moment reden die fietsers een kleine veldweg in. Ik was zo geconditioneerd dat ik hen volgde : dit maar om te zeggen dat andere automobilisten, die minder gediscipli-

Glorieux

neerd zijn, daar wel gevaarlijke manoeuvres kunnen uitvoeren en de fietsers in gevaar brengen.

De eerlijkheid gebiedt me enkele nuances aan te brengen. Vorig jaar heeft minister Stevaert een positief initiatief genomen door een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur in te stellen op de gevaarlijkste gedeelten van de N253. Uit de praktijk blijkt echter dat een groot deel van de automobilisten zich daar niet aan houdt. De Fietsersbond heeft steekproeven genomen, waaruit blijkt dat 78 procent van de automobilisten de voorgeschreven snelheidslimiet niet respecteerde.

In Overijse heeft de heer Sanctorum, de jongste schepen van het land, een gemeentelijke nota voor de start van een vrijliggend fietspad naar de provinciale auditcommissie gestuurd. In de gemeentebegroting heeft hij daarvoor 1 miljoen euro gepland, waarvan 80 procent gesubsidieerd is door het Vlaams Gewest. Voor de uiteindelijke goedkeuring is de gemeente afhankelijk van de administratie Wegen en Verkeer. Er wordt op een vlotte samenwerking gerekend, zodat volgend jaar kan worden begonnen met de aanleg van een vrijliggend fietspad op het gedeelte van de N253 tussen het kruispunt met de N4 en de gemeentegrens met Huldenberg. Jammer genoeg volgt Huldenberg dit voorbeeld vooralsnog niet en neemt de gemeente geen initiatieven om van de subsidiemaatregel van het Vlaams Gewest gebruik te maken.

Ondanks die nuances blijft het verkeersveiligheidsprobleem op het grootste deel van de N253 tussen de Druivenstreek en Leuven een groot probleem. Ik ben dan ook ontgoocheld dat de heraanleg van de drukke kronkelweg in de dorpen Korbeek-Dijle, Neerijse, Loonbeek wordt uitgesteld. Het structureel onderhoud, met aanleg van fietspaden te Loonbeek en Neerijse, was opgenomen in het programmerapport van 25 november 2002 van de administratie Wegen en Verkeer van Vlaams-Brabant.

Volgens de oorspronkelijke planning moest de streefbeeldstudie voor de heraanleg al zijn uitbesteed. Na een herschikking van het budget van de AWV werd echter beslist om de uitbesteding van de streefbeeldstudie tot eind 2003 uit te stellen. Daardoor dreigt de rest van de planning ook op te schuiven zodat de werking pas in het jaar 2005 kan worden aangevat. De toestand op de N253 is evenwel zodanig hachelijk dat een uitstel zoveel mogelijk moet worden vermeden.

Mijnheer de minister, waarom schuift de AWV de heraanleg van de N253 met veilige fiets- en voetpaden op de lange baan? In de heraanleg was nochtans al lang in het programmerapport voorzien. Zijn er misschien andere prioriteiten? Is er misschien een gebrek aan consensus binnen de provincie en de AWV over de categorisering van de weg?

Welke concrete maatregelen binnen welke concrete timing kunnen er worden genomen om de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker te waarborgen? De heraanleg is belangrijk, maar kan logischerwijze niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Zijn er misschien tussentijdse maatregelen mogelijk om de veiligheid te verhogen?

Welke middelen zijn er beschikbaar om bijvoorbeeld het gemeentebestuur van Huldenberg te motiveren om, zoals de buurgemeente Overijse, zelf initiatieven te nemen en de veiligheid van de zwakke weggebruiker op de drukke verkeersas te verbeteren? Hoe kan het gemeentebestuur worden geresponsabiliseerd?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik heb de streek ook virtueel bezocht. De situatie die men er aantreft, is ook elders in Vlaanderen zeer herkenbaar. Het thema wordt in de streek politiek op de agenda geplaatst. De problematiek is bekend en de Fietsersbond komt hier alle lof toe. Die mensen zijn erin geslaagd om met een verborgen camera gedurende 6 minuten opnamen te maken over het tracé van de weg. Zij hebben ook een controle-initiatief opgestart. Op de website staat dat er 2020 vaststellingen werden verricht. Op 19 locaties werden op zijn minst 50 metingen verricht. De resultaten zijn hallucinant. Op bepaalde pleinen houdt slechts 3 procent van de voertuigen zich aan de opgelegde 30 kilometer per uur. De situatie is er erg prangend.

Het is belangrijk dat de commissie er zich over buigt. Met de bijkomende modules en convenants over de financiering van fietspaden langs gewestwegen, kunnen de problemen zonder veel moeite worden opgelost. De gemeenten moeten slechts 20 procent van de aanleg ten laste nemen. Zo wordt de aanleg toch veel gemakkelijker. Misschien zijn er nog problemen van praktische aard.

Hoever staat het dossier? Welke problemen staan de uitvoering nog in de weg? Waarom is de uitvoering uitgesteld? Welke initiatieven zal de minister nemen? Ik vermoed dat hij het beleid van zijn voorganger zal voortzetten en aan de aanleg van

Loones

fietspaden de hoogste prioriteit zal geven. Het tracé N253 is zeker erg schrijnend en er moet vlug tot actie worden overgegaan.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het beleid heeft middelen ter beschikking gesteld om oplossingen te zoeken. Men kan vlug te werk gaan. Het is voldoende om te kijken hoe verschillend Huldenberg en Overijse te werk gaan.

De N253 heeft een historische evolutie doorgemaakt en verschillende functies vervuld. Er loopt zwaar verkeer over deze weg. Hij vervult een doorgangsfunctie voor pendelaars en er is tegelijk recreatief verkeer voor fietsers en voetgangers.

Alle functies moeten gecombineerd verlopen in het huidig beperkt dwarsprofiel. De weg is hier en daar slechts 5,5 meter breed. Er ontbreken fietspaden en er zijn voetpaden van nauwelijks 1 meter breed. De weg wordt gekenmerkt door slingerende bochten. Dit alles brengt inderdaad onveilige situaties met zich mee. Een herindelings- en een heraanleg van de weg dringt zich dus op, temeer daar een structureel onderhoud eveneens noodzakelijk is.

Door de administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant werden reeds jaren terug een aantal stappen gezet om het project op gang te brengen. Zo werd er een nieuw dwarsprofiel uitgetekend, met een verbreding tot een breedte van 6,5 meter voor de weg, met 2 rijstroken en 2 verhoogde aanliggende voetpaden/fietspaden van 1,5 meter breedte. Zelfs met dergelijk beperkt profiel zijn reeds drastische onteigeningen nodig. Dat is een van de grote knelpunten in het dossier. Ook is de inname van de ecologisch waardevolle hoge berm nodig. Er doet zich bijkomend de moeilijkheid voor dat deze onteigeningen ook in conflict komen met verschillende geklasseerde monumenten. Een andere optie om een apart fietspad langs de IJse aan te leggen, stootte eveneens op sterke tegenstand van verschillende afdelingen, met name de administratie Monumenten en Landschappen en de afdeling Natuur. Men raakte het dus niet eens over het concept, waardoor de verdere uitwerking van het project steeds werd uitgesteld. Vorige week was er ook al een vraag waarbij dit probleem aan de orde kwam. In diverse administraties moet men met elkaar meedenken. Zo moet de afdeling Natuur niet alleen denken aan het natuuraspect, maar ook aan het mobiliteitsaspect, daar dit ook een ecologische verantwoording heeft.

Daar de N253 een secundaire weg type 3 is en volgens de administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant zelfs veel weg heeft van een lokale weg, is het niet echt nuttig om een streefbeeld als zodanig op te maken. De tijd die hiermee wordt uitgespaard, zal beter kunnen worden gebruikt om een concept te zoeken waarmee alle betrokken instanties het eens kunnen zijn. In de tweede helft van dit jaar – hopelijk niet op het einde – zal er daarom een studiecontract worden aanbesteed voor de opmaak van een voorontwerp. Dit voorontwerp, dat rekening kan houden met talloze randvoorwaarden, zoals de natuur, erfgoed en monumenten, de IJse, enzovoort, moet dan worden gevolgd door de studie van een detailontwerp. De aanbesteding daarvan wordt voorlopig gepland in de tweede helft van 2004, maar is afhankelijk van het verloop van de – hoogstwaarschijnlijk – diverse onteigeningsdossiers. Mijnheer Glorieux, de werken zullen dus normaal gezien in 2005 van start kunnen gaan.

Er werden op deze weg reeds in het verleden een aantal borden geplaatst die een lagere maximumsnelheid opleggen. Het is evenwel zo dat ook de lokale politie een belangrijke rol kan vervullen, door de bestaande snelheidsbeperkingen streng te handhaven. Ook op deze manier kan, in afwachting van de realisatie van een verkeersveilige N253, de verkeersveiligheid reeds worden verbeterd.

Dit is geen gemakkelijk dossier, onder meer door het aantal onteigeningen en het aantal betrokken administraties. De veiligheid moet worden afgewogen tegen de bescherming. De afdeling Monumenten en Landschappen is daarbij betrokken. Die mensen kunnen heel soepel meewerken, maar soms stellen ze zich anders op. Hetzelfde geldt voor de afdeling Natuur. In het kader van het Fietspadenplan hebben we met de natuuradministratie soms heel wat problemen gehad. We moeten een werkwijze vinden om een goede afweging van de diverse aspecten te maken, zodat deze dossiers niet meer lijden onder tijdverlies. We zullen proberen die geïntegreerde aanpak tot stand te brengen. Dat zal natuurlijk de nodige tijd vergen. Ik signaleer wat wij al hebben gedaan. Het voorbeeld van Overijse is sprekend : als de stad zelf de nodige initiatieven neemt, dan kan het nog veel sneller.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw begripvol antwoord. De feiten zijn natuurlijk wat ze zijn. Het lijkt me zinvol er bij de diverse administraties op aan te dringen dat ze zich samen over bepaalde dossiers zouden buigen, in plaats van elk apart de dossiers te evalueren en er

Glorieux

apart een advies over uit te brengen, zodat het ene advies telkens het andere blokkeert. In dit concrete geval moet dit ertoe leiden dat er een vrijliggend fietspad komt, in plaats van dat men ernaar streeft om een fietspad net naast de weg aan te leggen. Dat kan op een paar meter – of zelfs 10 of 20 meter, in sommige gevallen – van de weg af. Zo kan men een aantal bekommernissen omzeilen. Dan heb ik het over onteigeningen. Zo kan men gevoelige gebieden of eigendommen omzeilen. Dat alternatief is meteen ook veiliger en aangenamer voor de fietser. Ik hoop dat men snel die richting uit gaat. De werken zouden pas in 2005 beginnen. Dat is nog een eeuwigheid. Ik pleit ervoor dat men dit zeker niet later zou doen, en middelen zoekt om het nog wat sneller te laten verlopen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik kan het eens zijn met uw algemene opmerkingen. Velen van ons ondervinden in de praktijk hoeveel moeite er soms moet worden gedaan om een dossier rond te krijgen wanneer er onteigeningen moeten gebeuren en administraties tegen elkaar opboksen. Ik heb ook de vraag om uitleg van een tijdje geleden van de heer Caluwé over de aanleg van fietspaden in natuurgebieden gevolgd. Elke gemeente zal daarvan wel voorbeelden hebben.

De heer Ludwig Caluwé : Mijn vraag wordt volgende week vervolgd, met minister Dua.

De heer Jan Loones : We hebben dossiers waar we omwille van natuurbeheersplannen zelfs niet tot de minste verbreding van het verharde profiel van het wegdek kunnen komen, omdat dit een afname van natuurwaarde inhoudt.

Tracés met een rijke ecologische omgeving of met een monumentale omgeving met waardevol erfgoed verdienen eigenlijk een goed fietspad. Die waarden worden soms achterop gesteld, en op dat vlak zou men meer blijk moeten geven van gezond verstand.

Dit dossier sleept nu toch al heel lang aan. Naar verluidt wordt de streefbeeldstudie nu afgelast om wat meer tijd te winnen. Maar net zoals de heer Glorieux vraag ook ik me af of dit nu echt nog twee jaar moet duren. De mensen ter plaatse zullen het er met een losliggend fietspad niet gemakkelijker op hebben.

De juiste situatie ter plaatse ken ik niet, maar er wordt mij gemeld dat er reeds fietspaden bestaan die verbeterd zouden kunnen worden.

Ik vraag me ook soms af of die beoordelingen volgens categorieën 1 en 2 en de indeling in percentage van prioritaire aanleg wel zo rigide moeten zijn. Kan daar in geval van bijzondere acties niet van afgeweken worden ? Is het niet mogelijk in geval van hoogdringendheid, zoals in dit geval, meer impulsen te geven ?

Ik denk in ieder geval mijn parlementaire plicht vervuld te hebben door u te verzoeken de nodige verdere aandacht voor dit dossier op te brengen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over REG-maatregelen gericht naar 'beschermd afnemers'

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over REG-maatregelen gericht naar 'beschermd afnemers'.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, tot mijn grote vreugde heb ik dit weekend in de krant gelezen dat u vanaf de lente van volgend jaar aan alle Vlamingen een spaarlamp en een spaardouchekop gaat uitdelen. Ik neem aan dat dit gebeurt in uitvoering van de resolutie die in dit parlement werd goedgekeurd. Het verheugt me bijzonder dat u dit voorstel effectief zult uitvoeren.

Ook deze vraag handelt over REG-maatregelen, maar dan wel toegespitst op de beschermd klanten.

Via de openbaredienstverplichtingen, opgenomen in het Elektriciteitsdecreet, kan de Vlaamse overheid mogelijke aberraties van de vrijgemaakte energiemarkt bijsturen. De distributienetbeheerders hebben actieplannen voor rationeel energiegebruik moeten opstellen, zoals bepaald in het besluit inzake openbaredienstverplichtingen ter bevordering van het rationeel energiegebruik. In dit besluit wordt terecht gevraagd dat in de actieplan-

Glorieux

nen specifieke aandacht wordt besteed aan ‘beschermde afnemers’. De doelgroep van ‘beschermde afnemers’ – zeg maar mensen met een bescheiden inkomen – heeft immers nood en recht op een specifieke aanpak. Over het algemeen krijgen deze mensen relatief gezien een veel hogere stroomfactuur voorgeschoteld, omdat ze uit zichzelf weinig inzicht en middelen hebben om in noodzakelijke energiebesparende maatregelen te investeren.

Meer in het bijzonder staat in het desbetreffende besluit dat de netbeheerders een bijzondere aandacht moeten besteden aan de doelgroep van ‘beschermde afnemers’ en dat dit zich moet vertalen in een plan van aanpak en dat dit plan in elk geval gevoelig hogere financiële ondersteuning van de geplande actie moet bevatten, alsook specifieke communicatiecampagnes.

Over het algemeen krijgen deze mensen een – relatief gezien – veel hogere stroomfactuur voorgeschoteld. Ze wonen bijvoorbeeld in minder goed of slecht geïsoleerde en weinig comfortabele woningen of maken gebruik van verouderde toestellen, waardoor hun energieverbruik hoger komt te liggen. Ook beschikken ze over geen of weinig financiële middelen om in energiebesparende maatregelen te investeren. Dit zijn voldoende redenen om in het kader van het REG-beleid aandacht te besteden aan deze doelgroep.

Mijnheer de minister, wordt in de ingediende REG-actieplannen van de netbeheerders inderdaad specifieke aandacht besteed aan de doelgroep van de beschermde klanten en lage-inkomensgezinnen, zoals gestipuleerd staat in het besluit inzake openbaredienstverplichtingen ter bevordering van het rationeel energiegebruik? Zo ja, hoe vertaalt zich dat concreet in de actieplannen? Wordt er in een hogere financiële ondersteuning voorzien en hoe zien de specifieke communicatiecampagnes, gericht naar beschermde afnemers, eruit?

Voorziet u daarnaast nog in bijkomende REG-maatregelen die specifiek aan de lage-inkomensgezinnen ten goede komen?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, op de ministerraad van vrijdag jongstleden werd inderdaad het voorstel om gratis een spaarlamp en een spaardouchekop aan de Vlamingen uit te delen, besproken en goedgekeurd. Ik

hoop dat u het mij niet kwalijk neemt dat ik in de pers met die primeur gaan lopen ben.

Zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 inzake de openbaredienstverplichtingen ter bevordering van rationeel energiegebruik hebben alle elektriciteitsdistributienetbeheerders in hun REG-actieplan 2003 een specifiek plan van aanpak opgenomen voor beschermde afnemers. Iedere netbeheerder heeft invulling gegeven aan de verplichting om voor beschermde afnemers enerzijds hogere financiële tegemoetkomingen toe te kennen en anderzijds specifieke communicatiecampagnes te voeren.

De gemengde netbeheerders Gaselwest, Imea, Intergem, Iveka, Imewo, Iverlek en Sibelgas zullen gratis spaarlampen en spaardouchekoppen verdeelen. Daarnaast kennen ze een verhoogde premie van 250 euro toe voor de plaatsing van een condensatieketel. De sensibilisering zal gebeuren via specifieke folders, waarin op een toegankelijke wijze concrete voorbeelden zullen worden opgenomen van de energiebesparingmogelijkheden van verschillende maatregelen. Verder zal gewerkt worden via intermediaire, overkoepelende organisaties zoals de OCMW's en de LAC's, de lokale adviescommissies. De sociaal assistenten zullen gesensibiliseerd worden zodat ze de informatie kunnen doorgeven aan de beschermde afnemers.

Interelectra, AGEM en PBE plannen een specifieke spaarlampen- en spaardouchekopactie waarbij ieder gezin één gratis spaarlamp en één gratis spaardouchekop ontvangt. Hieraan wordt een specifieke folder gekoppeld. Daarnaast hebben de beschermde afnemers recht op een extra financiële steun van tien percent ten opzichte van de premies die van toepassing zijn op de huishoudelijke klanten. Tevens zullen specifieke REG-infosessies georganiseerd worden voor sociaal zwakkeren.

De verhoogde financiële steun van 10 percent voor beschermde afnemers wordt eveneens toegekend door IVEG en door de VEM. Zij plannen, net zoals ETIZ, ook een specifieke mailing, waarbij in zeer verstaanbare bewoordingen duidelijk wordt gemaakt wat de financiële voordelen zijn van het gebruik van de energiebonnen voor spaarlampen, spaardouchekoppen en energiemeters. ETIZ zal tevens in samenwerking met de OCMW's gratis spaarlampen en spaardouchekoppen uitdelen.

De WVEM voert bij beschermde afnemers gratis een energieaudit uit. In samenwerking met de OCMW's worden de beschermde klanten uitgenodigd op afzonderlijke informatievergaderingen.

Bossuyt

Aangezien het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Elia geen beschermde afnemers hebben, dienen zij geen specifiek plan uit te voeren.

In het besluit van de Vlaamse regering van 31 maart 2003 inzake de sociale openbare dienstverplichtingen werd bepaald dat de netbeheerder vanaf 1 juli 2003 bij beschermde klanten met betalingsmoeilijkheden gratis een budgetmeter moet plaatsen. Het gebruik van een budgetmeter sensibiliseert de verbruikers zowel inzake budgetbeheer als inzake rationeel energiegebruik. Het systeem werkt educatief en preventief, aangezien de klant op ieder ogenblik precies weet wat hij verbruikt.

Daarnaast wordt in het voorontwerp van REG-decreet, dat op 9 juli 2002 principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse regering, in de mogelijkheid voorzien om aan beschermde afnemers een financiële tegemoetkoming toe te kennen die 20 procent hoger ligt dan de tegemoetkoming voor 'gewone' natuurlijke personen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, we zullen de lijst van de door u gebruikte afkortingen bij het verslag in bijlage laten voegen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, er is iets dat me nog niet helemaal duidelijk is. Zijn de acties van de door u opgesomde netbeheerders, namelijk het gratis verlenen van spaarlampen, spaardouchekoppen en dergelijke meer, specifiek gericht op die beschermde afnemers ? Of gelden ze voor iedereen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Voor bijvoorbeeld Interelectra, AGEM en PBE gelden die voor ieder gezin.

De heer Eloi Glorieux : En in welke mate verhoudt zich dat dan tot de uitvoering van de resolutie ? Moet dit met andere woorden gezien worden als de uitvoering van de resolutie ?

Minister Gilbert Bossuyt : Onder meer. Er zijn nog andere geïnteresseerden die aan die uitvoering willen meewerken. Dit zal u waarschijnlijk als muziek in de oren klinken.

De heer Eloi Glorieux : Inderdaad, want mijn vraag was vooral bedoeld om te peilen naar de heel specifieke inspanningen voor de kansarmen en lage-inkomensgezinnen.

Minister Gilbert Bossuyt : Voor alle duidelijkheid herhaal ik dat zij hun planning moeten indienen voor de beschermde afnemers. De uitvoering van de resolutie mogen zij in die planning inbrengen. Verder is ook nog in een samenwerking voorzien, onder meer met OCMW's, om rationeel energiegebruik te promoten en de betreffende informatie te organiseren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van zwarte punten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanpak van zwarte punten.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit jaar nog worden 250 van de 800 zwarte punten inzake verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen aangepakt. Het zwartepuntenprogramma werd in privé-handen gegeven, omdat de administratie zelf blijkbaar niet over voldoende mensen beschikt om op 5 jaar tijd het zwartepuntenprogramma te klaren. Een consortium bestaande uit drie studiebureaus, het tijdelijk vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen, ook wel 3V genoemd, werd aangesteld. Meer informatie haal ik uit de 'Bouwkronek' van vorige week, die ter zake goed ingelicht blijkt. Het zou met name gaan om drie grote bureaus : Arcadis Gedas, Grontmij en Technum.

Het consortium haalde eind november blijkbaar na heel wat onderhandelingen de opdracht binnen. Oorspronkelijk waren er vijf kandidaten. De tijdelijke vennootschap treedt op als gedelegeerd bouwheer en maakt tot en met het voorontwerp. Verder stelt de tijdelijke vennootschap een rollend vijfjarenprogramma op, werkt een leidraad 'Veilig Verkeer Vlaanderen' uit, analyseert zwarte punten en is verantwoordelijk voor concept, verwezenlijking en bewaking van de projecten. Voor het definitieve ontwerp en voor de aanduiding van de aannemer zou opnieuw met een open kandidatuurstelling gewerkt worden. Daarbij zou het de bedoe-

Malcorps

ling zijn één studiebureau en aannemer per provincie en per jaar aan te duiden.

Met 70 projecten is het studieconsortium al concreet bezig. Deze projecten stonden reeds opgesomd in een artikel in De Standaard, verschenen op 25 maart 2003.

In 'Bouwkroniek' vinden we meer gedetailleerde gegevens voor de provincie Vlaams-Brabant. Het zou gaan om 90 zwarte punten, waarvan 50 aan te pakken in 2003 en 40 in 2004. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten die enkel onder het 3V-programma vallen, namelijk 54 op de 90, 6 projecten die enkel onder het normale AWW-investeringsprogramma vallen en 36 projecten die worden 'geclusterd'. Dat laatste wil zeggen dat er een gezamenlijke studie komt tussen 3V en AWW.

Ik kom tot een hele reeks vragen. Het is belangrijk om de exacte procedure te kennen van hoe een en ander verloopt en om na te gaan welke inbreng er kan komen van bijvoorbeeld de gemeenten. Mijnheer de minister, hoe zit de exacte procedure van de selectie van zwarte punten in elkaar? Wie selecteert er de punten? Wat is de relatie met de objectieve behoefteanalyse van AWW? Blijkbaar wordt er gewerkt met de formule van AWW om de prioriteitscoëfficiënt te berekenen voor gevaarlijke punten en zones, zoals de directeur-generaal, de heer Vanderheyden, hier toelichtte in de commissie begin 2000.

Wat is precies de rol van de gouverneurs in het algemeen en van gouverneur De Witte, die blijkbaar algemeen coördinator speelt, in het bijzonder? Hoe wordt de volgorde van aanpak van de geselecteerde zwarte punten nu verder bepaald? Welke rol spelen de genoemde studie bureaus hierin? Welke rol kunnen gemeentebesturen, die aandringen op een snellere aanpak van zwarte punten, nog spelen?

Hoeveel zwarte punten worden aangepakt via de normale begroting, namelijk het fysisch meerjarenprogramma, en hoeveel via deze spoedprocedure of het vijfjarenprogramma van de 3V? Kan de minister hiervan een officieel overzicht per provincie ter beschikking stellen? In welke gevallen wordt er geclusterd met lopende projecten van AWW en wat zijn daarvan de gevolgen zowel op financieel vlak als wat de verantwoordelijkheden betreft?

Hoeveel tijd wordt er uitgetrokken voor inventarisatie, studie en ontwerpen, en wanneer worden de

eerste realisaties op het terrein verwacht? Welke mechanismen worden ingebouwd om de klassieke vormen van vertragingen, bijvoorbeeld door ontegeningsprocedures of door de koppeling met andere werken, zoals rioleringen, bij de zwartepuntenaanpak te vermijden? Heel de operatie was immers bedoeld om tot een versnelling te komen op het terrein.

Is de financiering van dit programma op lange termijn verzekerd? Blijft dit 100 miljoen euro per jaar gedurende de vijf komende jaren? Is het opportuun om te blijven mikken op extra's uit het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven? Hoe kan men de noodzakelijke geldstroom voor een versnelde aanpak van de zwarte punten beter betonneren, zodat er ook garanties zijn over de legislatuurwissel heen?

Ten slotte heb ik nog één bijkomende vraag. Op het eerste Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 5 mei eerstkomend wordt een Jaarboek Verkeersveiligheid voorgesteld. Is het de bedoeling dat in dit Jaarboek regelmatig wordt gerapporteerd over de actuele toestand van de verkeersveiligheid in Vlaanderen, met eventueel eigen Vlaamse verkeersveiligheidsstatistieken, én over de vordering van de zwartepuntenaanpak?

Ik heb niet alle vragen op voorhand bezorgd en heb er alle begrip voor dat u ze niet in één ruk kunt beantwoorden. De commissieleden hebben informatie over deze punten wel nodig om alles goed te kunnen volgen. Ik ondersteun bovendien de zwartepuntenaanpak ten volle en wil deze zeker niet in vraag stellen. We moeten wel weten hoe een en ander concreet verloopt omdat er voortdurend vragen rijzen, zeker als er een pijnlijk ongeval gebeurt. Hierover is volledige transparantie nodig.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, de CD&V-fractie staat er uiteraard volledig achter dat het aantal zwarte punten op een zo kort mogelijke tijd en op een haalbare manier verminderd moet worden. De heer Malcorps stelt een reeks pertinente vragen die ook wij al hebben gesteld naar aanleiding van de begroting. Ik heb tot mijn eigen verbazing gezien dat men in de 'Bouwkroniek' daar uitvoerig en gedetailleerd op heeft ingespeeld. Het is enorm betreurenswaardig, mevrouw de voorzitter, dat deze commissie maar wordt geïnformeerd naar aanleiding van interpellaties en vragen. Mijnheer de minister, ik verwijt u niets, want u bent pas nieuw, maar ondertussen is het in alle provincies in het lang en het breed uitgelegd. Ik heb het

Decaluwe

gevoel dat de onduidelijkheid nog nooit zo groot is geweest. Ik stel dit vast als ik er met de mensen over praat.

Met de budgetcontrole krijgt men middelen bij uit het FFEU om de zwarte punten versneld aan te pakken. Ik pleit ervoor om die extra middelen na 2004 in het VIF te brengen. Mijnheer de minister, u moet daar maar voor vechten. Zo kan men de objectieve behoefteanalyse effectief volgen zodat het transparant is. Nu vindt een kat haar jongen niet meer terug in allerlei soorten programma's. Men moet via parlementaire vragen tot in den treure vaststellen dat er ook werken worden uitgevoerd zonder mobiliteitsconvenant. We hebben dat allemaal zwart op wit op papier staan.

Ik pleit voor transparantie en efficiëntie. Het parlement moet hier inzicht in krijgen. Men moet niet het ene na het andere systeem gebruiken. We hebben de discussie gevoerd over de modules voor de fietspaden. Men kan perfect de behoefteanalyse doorbreken als men zelf iets doet. De truc van uw voorganger, mijnheer de minister, was dat men bij een probleem werd doorverwezen naar de provinciegouverneur en dat men bij een probleem van een fietspad werd doorverwezen naar het gemeentebestuur. Deze truc van voormalig minister Stevaert zal u willens nillens moeten voortzetten.

Bij de begrotingscontrole zullen we dit nog eens uitvlooien. Het Rekenhof stelt steeds meer pertinente vragen over op welke manier de objectieve behoefteanalyse op een correcte manier wordt ingepast. De administratie vraagt zich af waarom men al die kosten voor studie bureaus moet maken. De administratie Openbare Werken beschikt al jaren over een goede inventaris met objectieve elementen, en toch moet men studies laten maken. Ik sluit me aan bij de bekommernis van de heer Malcorps.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wil de zaak praktisch benaderen. Mijnheer de minister, u was waarschijnlijk in uw hoedanigheid van burgemeester ook uitgenodigd vrijdag veertien dagen geleden door de gouverneur van West-Vlaanderen. Ik was aanwezig en heb toen de stad Menen vertegenwoordigd, aangezien u er niet was. We hebben de problematiek van de zwarte punten samen met het studie bureau en met de provinciegouverneur eens van dichtbij bekeken. We hebben toen een in-

formatiebundel gekregen. Er werd aangekondigd door het studie bureau dat het nogmaals, voor de zoveelste keer, alle ongevalgegevens zou opvragen aan de gemeenten en nog eens een studie zou maken over waar al die punten gelegen zijn om daarna een prioriteitenlijst samen te stellen voor de concrete uitvoering.

Mijnheer de minister, u weet dat we van uw voorganger een grote kaart met alle zwarte punten hebben ontvangen. Daarom begrijp ik echt niet waarom de zoveelste studie moet gebeuren over weer hetzelfde onderwerp om na te gaan of die zwarte punten, die al jaren gedetecteerd zijn, er nog steeds zijn. Men gaat dus eigenlijk na of bijvoorbeeld het kruispunt van de Zuidburgweg en de Vaartstraat in Veurne nog effectief op dezelfde plaats ligt als enkele jaren geleden. Ik vrees dat men met allerhande nieuwe studies zal proberen de problematiek op de lange baan te schuiven ondanks de goede bedoelingen van onze provinciegouverneur, die vol goede wil is om dit met goed resultaat af te ronden.

Ik vond het zeer eigenaardig dat uw eigen administratie, die bestaat uit zeer bekwame mensen, er voor spek en bonen bijzat. Alles is geweten : waarom moet er dan nog een studie worden uitbesteed ? Deze mensen beschikken toch over een eigen expertise. Het personeelstekort mag zeker geen argument zijn. De heer Decaluwe heeft twee jaar geleden uw voorganger erop attent gemaakt dat de administratie Wegen en Verkeer wordt geconfronteerd met een oudere personeelsbezetting. Was dit niet het moment om een aantal nieuwe en jonge ingenieurs aan te werven om deze zaak te begeleiden ?

Ik vrees dat het de zoveelste tactiek is om dit via de zoveelste studie op de zoveelste lange baan te schuiven.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb maar weinig tijd nodig om aan te sluiten bij de vraag van de heer Malcorps. Het is een prima beleid van de Vlaamse regering om de zwarte punten weg te werken. Er is ook een duidelijk engagement in de financiering.

Mijnheer de minister, de cijfers die worden gehanteerd door het studie bureau, zouden niet meer up-to-date zijn. Men heeft me gemeld dat het de zwarte punten zouden zijn van de lijst van het jaar 2000. Is hier nog een controle gebeurd om die lijst eventueel te actualiseren ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben uit de pers vernomen dat de burgemeesters werden ontvangen bij de gouverneur. Is het niet mogelijk om de mensen die niet over een dubbelmandaat beschikken en geen burgemeester zijn, eveneens op de hoogte te brengen van de verspreide informatie ? Het kan toch niet zijn dat, omdat men geen dubbelmandaat heeft, men niet over de betrokken informatie kan beschikken. Kan u hier de komende dagen voor zorgen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik bevestig zeer uitdrukkelijk dat het de politiek is van de Vlaamse regering om de zwarte punten binnen een termijn van 5 jaar op te lossen. Elke regering kan zich maar engageren voor zijn eigen termijn, maar ik zou het vanuit democratisch oogpunt een goede zaak vinden dat ook een volgende regering daarmee rekening zou houden. De problematiek is zeer ernstig. Dit is bovendien iets waaraan men een einde kan zien, ongeacht wie er politiek verantwoordelijk voor is. Aan de problematiek van de zwarte punten, die zo lang in de media naar voren is gekomen, die zoveel mensen heeft geërgerd en zoveel ongevallen heeft veroorzaakt, is een einde mogelijk. We zullen daaraan werken en de nodige financiële middelen inschrijven op de begroting.

De selectie van de gevaarlijke punten is gebaseerd op de werkwijze zoals opgenomen in de behoefteanalyse van de administratie Wegen en Verkeer. Hierbij wordt de ernst van de ongevallen over een periode van 3 jaar bekeken, om toevalligheden zo veel mogelijk uit te sluiten. De ernst van de ongevallen wordt in rekening gebracht via een wegingsfactor, waarbij een dodelijk slachtoffer zwaarder doorweegt dan een lichtgewond slachtoffer. Op die manier kan de onveiligheid van een bepaalde locatie objectief in kaart worden gebracht.

Bij de volgorde van de aanpak wordt dus rekening gehouden met de graad van gevaarlijkheid. Het is logisch om de meest gevaarlijke punten eerst aan te pakken, maar ook andere factoren spelen een rol. Indien een minder gevaarlijk punt dicht bij een zeer gevaarlijke plaats ligt, is het logisch om beide punten samen aan te pakken. Er moet bovendien voor gezorgd worden dat, terwijl er wordt gewerkt op bepaalde plaatsen en wegvakken, andere wegen in de omgeving ongehinderd open blijven om de

verkeersstroom te blijven verwerken. Verder beïnvloedt ook het al dan niet noodzakelijk zijn van onteigeningen de programmering.

Het is nuttig om een groot aantal gevaarlijke punten te analyseren en er een oplossing voor aan te reiken. De studie bureaus die werden geselecteerd, zullen de administratie Wegen en Verkeer en de andere betrokken actoren ondersteunen om de analyse van de gevaarlijke punten uit te voeren, en om een remedie tegen de vastgestelde onveiligheid aan te reiken. De gemeentebesturen kunnen heel wat basisinformatie aanreiken om de gevaarlijke punten te analyseren en om tot een juiste oplossing te komen. Bovendien zullen ze ook formeel inspraak hebben bij de keuze van de oplossing voor elk gevaarlijk punt. Omdat bij de aanpak van de gevaarlijke punten ook een aantal gegevens – en andere medewerking – van lokale besturen nodig is, was mijn voorganger van oordeel dat de provinciegouverneurs in dit dossier een belangrijke rol kunnen spelen. Ik deel deze visie.

Het is mijn bedoeling om de gevaarlijke punten snel aan te pakken, deels met het gebruikelijk fysisch programma, en deels met de extra inspanning voor de gevaarlijke punten. Mijn administratie zal hierover een aantal overzichtskaarten op haar website publiceren, zodat hierover volledige duidelijkheid bestaat. Men moet er rekening mee houden dat bij de oplossing van een aantal gevaarlijke punten onvoorziene moeilijkheden, bijvoorbeeld bodemverontreiniging, kunnen opduiken die de afhandeling ervan onverwacht vertragen. Daarom wordt een reserve ingebouwd. Aanvankelijk worden per jaar meer projecten bestudeerd dan er worden uitgevoerd. Het studie bureau zal hierover jaarlijks een voortgangsrapport maken.

De aanpak van de verkeersveiligheid zal een actueel maatschappelijk thema blijven en daarvoor zullen de nodige middelen beschikbaar worden gesteld, ook in de komende jaren. Indien deze beschikbare middelen niet beschikbaar blijven, wat ik ten eerste zou betreuren en waartegen ik mij met alle middelen zal verzetten, zal de realisatie van de oplossingen natuurlijk meer tijd in beslag nemen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik ben verheugd dat dit een absolute prioriteit blijft van deze regering, en hopelijk zal het dat ook zijn van de volgende. Het is goed dat er overleg is met de gemeentebesturen, en dat de provinciegouverneurs hun verantwoordelijkheid opnemen. Ik blijf toch pleiten voor transparantie. Mijnheer de minister, u zegt dat u kaarten

Malcorps

zult publiceren. We hebben vroeger al kaarten ontvangen. Het zou goed zijn dat de parlementsleden een overzicht krijgen, zodat we een goede analyse kunnen maken van het programma van 3V, van de opdrachten van AWV, en van de mogelijke combinaties.

Minister Gilbert Bossuyt : We willen die transparantie bevorderen, maar we moeten er ook geen bureaucratie van maken. Het is belangrijk dat we de actualiteit kunnen volgen. Op geregelde tijdstippen zullen overzichtskaarten worden gepubliceerd. We moeten er ook rekening mee houden dat zich op het terrein onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen. Dit is geen wiskunde.

De heer Johan Malcorps : Daar hebben we altijd het nodige begrip voor gehad. Voor ons is het belangrijk is dat er maar één objectieve behoefteanalyse en prioriteitsstelling is, namelijk die van de AWV, die hier omstandig is toegelicht en die we altijd hebben gevolgd. Dan moeten we nagaan wat praktisch mogelijk is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlichting van utilitaire fietspaden

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

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het fietsbeleid heeft de belangstelling van veel beleidsmakers op alle niveaus. Tot vandaag heb ik echter nog niet veel gehoord over de verlichting van de fietspaden.

In het ontwerp 'Vlaams Totaalplan Fiets' wordt daarover met geen woord gerept bij de kaderstellende en ondersteunende maatregelen. Het vademecum van de fietsvoorzieningen besteedt hieraan enkele bladzijden met richtinggevende, technische

normen qua lichtsterkte, maar dat vademecum heeft geen verplichtend karakter.

Vooraleer ze in gebruik worden genomen, zouden utilitaire fietspaden moeten worden verlicht. Er is nog een enorme achterstand. Ruim 600 kilometer fietspaden moeten nog worden aangelegd. Die kaders in bovenlokale en interprovinciale fietsroutenetwerken. Een fietspad kan echter maar een succesvol alternatief zijn voor het wegverkeer als de fietser zich veilig en comfortabel kan verplaatsen. Zeker in de winter is een adequate verlichting van de fietspaden onontbeerlijk.

Ik pleit niet voor de verlichting van alle fietspaden, maar de sociale veiligheid vraagt toch een verlichting van de omgeving. We moeten een onderscheid maken tussen de fietspaden die worden gebruikt voor woon-werkverkeer, en de recreatieve fietspaden die hoofdzakelijk overdag worden gebruikt. We pleiten voor een aangepaste verlichting van de fietspaden. Autoverlichting kan de omgeving ruim belichten ; een fietslicht kan dat niet.

Het veiligheidsaspect van de straatverlichting wordt te weinig in het beleid vertaald. Module 4 van het mobiliteitsconvenant over de subsidiering van wegverlichting langs gewestwegen bevat geen enkele specifieke bepaling over de verlichting van fietspaden.

Mijnheer de minister, onderschrijft u de noodzaak van een goede verlichting van utilitaire fietspaden ? Gaat u ermee akkoord dat hieraan te weinig aandacht wordt besteed in het Totaalplan Fiets ? Overweegt u om de verlichting als elementair onderdeel bij de aanleg en bij het onderhoud van fietspaden op te nemen ? Bent u bereid om hiervoor de nodige budgetten vrij te maken ?

De voorzitter : Mijnheer de minister, niet zo lang geleden waren we met een aantal parlementsleden op Philips Lighting in Turnhout. We hebben daar geleerd dat een goede verlichting op zo veel mogelijk plaatsen een grotere veiligheid bewerkstelligt. Als de fietspaden beter worden verlicht, krijgen we ook een groter veiligheidsgevoel.

Minister Gilbert Bossuyt : Philips Lighting wil natuurlijk zijn lampen verkopen. Dat is niet wetenschappelijk.

De voorzitter : Dat kan proefondervindelijk worden bewezen. Op permanent en goed verlichte plaatsen is veel minder criminaliteit. Het gaat hier niet om verkeersveiligheid, maar om een algemeen gevoel van veiligheid.

Voorzitter

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, op uw vragen antwoord ik viermaal 'ja'. Wie kan er iets tegen uw opmerkingen hebben ? Het is niet alleen een zaak van de Vlaamse overheid. Ook de lokale overheden moeten meewerken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik ben nog nooit zo tevreden geweest met zo'n kort antwoord. Ik vraag u om module 4 van het mobiliteitsconvenant te bekijken en aan te passen. Als u vier keer 'ja' antwoordt, moeten we de begroting van 2004 aanpassen.

De voorzitter : We zullen dat bij de begrotingscontrole van 2003 ontleden. Mijnheer de minister, u hebt ook 'ja' geantwoord op de vraag of de nodige budgetten worden vrijgemaakt.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik zal u herinneren aan de letterlijke zin, maar ik pleit tevens voor een geïntegreerde aanpak. Het is niet alleen het fietspad dat moet worden verlicht : het is de volledige weg. En dan herhaal ik mijn antwoord : 'Ja, de nodige budgetten zullen worden vrijgemaakt.'

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van geluidshinder door het wegverkeer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van geluidshinder door het wegverkeer.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, collega's, geluidshinder is een belangrijk milieuprobleem dat het leven van de mens ernstig kan beïnvloeden. Geluidshinder is een subjectief gegeven. Het is moeilijk om in te schatten op welke manier geluidshinder voor een individu problema-

tisch kan zijn. Bij de meeste mensen bezorgt geluidsoverlast een onaangenaam gevoel. Soms kan dat medische klachten veroorzaken, bijvoorbeeld wanneer de overlast tot gehoorverlies leidt. Vooral problemen als stress, zenuwachtigheid, slaapstoornissen of verminderde actuele prestaties worden dikwijls vastgesteld bij langdurige geluidsoverlast.

Geluidshinder wordt in hoofdzaak als een milieuprobleem omschreven. Minister Dua is hiervoor bevoegd. De problematiek van de geluidshinder ten gevolge van het wegverkeer behoort echter tot het bevoegdheidspakket van minister Bossuyt. Het toenemende verkeer op onze autowegen heeft ertoe geleid dat ook de lawaaihinder is toegenomen. De drempelwaarde waarbij geluid als hinderlijk wordt beschouwd, is op 65 decibel vastgesteld.

Heel wat oorzaken liggen aan de basis van een verhoging van de geluidsoverlast door wegverkeer. Ik denk bijvoorbeeld aan de slechte toestand van bepaalde wegen, de afwezigheid van geluidsabsorberend asfalt, een te grote verkeerssnelheid, maar ook bijvoorbeeld aan het ontbreken van een akoestische studie bij de aanleg of renovatie van wegen. Ook de afwezigheid van een degelijk inventarisatieplan van alle meetgegevens leidt ertoe dat de geluidsoverlast aan autosnelwegen onvoldoende wordt aangepakt.

Het MIRA-T 2002 is ook zeer duidelijk over de geluidshinder. Sinds 1990 zijn er geen significante veranderingen geweest in het aantal potentieel ernstig gehinderden door lawaai. Er is dus geen enkele vooruitgang in de aanpak van de geluidshinderproblematiek, veroorzaakt door wegverkeer. Volgens het MIRA-T wordt de potentiële hinder voor driekwart door wegverkeer veroorzaakt. Het is meteen ook de voornaamste reden voor het niet bereiken van een middellangetermijndoelstelling, namelijk het ontbreken van een duidelijk beleid inzake wegverkeergeluid. Soms worden bepaalde geluidsproblemen aangepakt. Ik denk aan het plaatsen van geluidsschermen of gronddammen.

Verscheidende dossiers zijn in de commissie al ter sprake gekomen. Het gaat om gebieden waarvoor al lang een oplossing was beloofd of studies waarin het belang van geluidswering was aangetoond. Naast het plaatsen van geluidsschermen en gronddammen, die hun dienst al hebben bewezen, is geluidsarm asfalt ook een oplossing om de geluidshinder te beperken.

Het is van groot belang dat de problematiek ernstig wordt genomen. Ook de Europese Unie toont belangstelling voor de geluidsemisatie in de lidsta-

Van den Eynde

ten. Zo ging op 18 juli 2002 een nieuwe Europese richtlijn in werking, die de lidstaten ertoe verplicht om ten laatste tegen 18 juli 2004 het omgevingslawaai te beheersen. Uiterlijk op 18 juli 2005 dienen de lidstaten alle informatie met betrekking tot de geldende of geplande grenswaarden aan de Europese Unie te bezorgen. Zo zullen de lidstaten een strategische geluidsbelastingkaart moeten opstellen die een algemene evaluatie maakt van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen. Uiteraard zal deze richtlijn in grote mate door het ministerie voor Leefmilieu worden opgesteld. Gelet op de afwezigheid van zowel een inventaris als een beleid betreffende wegverkeergeluid, ligt er een zware taak voor de minister van Openbare Werken en Mobiliteit in het verschiet.

Waarom heeft de minister nog steeds geen werk gemaakt van een duidelijk beleid inzake wegverkeergeluid? Met de bestaande meetgegevens, die door de VMM zijn geregistreerd, is de opmaak van een degelijk inventarisatieplan mogelijk. Waarom werd dit tot op heden nog niet uitgevoerd? Op welke termijn wil de minister een inventarisatieplan opstellen? Op welke manier zal de minister met minister Dua overleggen om de geluidshinderproblematiek aan te pakken? Hoe zal de minister de Europese richtlijn van 18 juli 2002 implementeren? Waarom werd hierover nog geen interministerieel overleg gepleegd?

De voorzitter: Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt: Mevrouw de voorzitter, collega's, er is nog werk aan de winkel in Vlaanderen. Toch kan niet worden gezegd dat er nog geen inspanningen zijn geleverd om de geluidshinder te verbeteren. Het MIRA 2002 vermeldt immers dat de geluidsemisatie van het wegverkeer sinds 1992 licht is gedaald, ondanks een sterke toename van de verkeersintensiteit. Mijn administratie levert inspanningen om de geluidshinder terug te dringen in de mate dat zij over de nodige instrumenten beschikt om dit te remediëren.

De geluidshinder door het wegverkeer wordt veroorzaakt door het aandrijfgeluid van het voertuig en door het rolgeluid van de banden. Bij hogere snelheden is het rolgeluid belangrijker dan het aandrijfgeluid. Binnen mijn bevoegdheden kan ik de geluidshinder verminderen door het verminderen van de toegelaten rijnsnelheid, het aanleggen van geluidsarme wegverhardingen, het beperken van

het verkeersvolume via een modal shift en door het plaatsen van geluidsschermen.

Wat de verlaging van de rijnsnelheden betreft, verwijs ik naar de vermindering van de toegelaten rijnsnelheid van 90 naar 70 kilometer per uur op de gewestwegen. Inzake wegverharding wordt er nu stelselmatig geopteerd voor geluidsvriendelijke wegverhardingen bij de heraanleg of aanleg van wegen. Voor het verkeersvolume wordt er vooral gewerkt in de richting van een modal shift van het wegverkeer en naar duurzame verkeersmodi, zoals het openbaar vervoer, de binnenvaart en het spoor. De beoogde verschuiving vermindert het verkeer of zorgt voor een verschuiving naar geluidsvriendelijker transport zoals de trein en het schip.

Tot slot verwijs ik naar module 5 van het mobiliteitsconvenant inzake de plaatsing van geluidsschermen. Tot op vandaag werd op elke vraag van een lokale overheid om geluidsschermen te plaatsen volgens deze regeling ingegaan. De problematiek is echter in grote mate aan onze lintbebouwing gekoppeld. De mogelijkheden om geluidsschermen te plaatsen zijn dan ook zeer beperkt, aangezien ze alleen langs autosnelwegen zonder erftoegangen kunnen worden geplaatst. Ze bieden evenmin een oplossing voor het verkeerslawaai van het achterliggende wegennet, dat in onze dichtbevolkte regio bijna altijd aanwezig is.

Ik wens er ook aan te herinneren dat er tienmaal meer gemeentewegen dan gewestwegen zijn. De bestrijding van de geluidshinder kan maar slagen, als de lokale overheden bij de vernieuwing van hun gemeentewegen eveneens stelselmatig voor geluidsarme wegverhardingen kiezen.

Wat de toekomst betreft, kan ik mededelen dat in het kader van de strategische MER voor het Mobiliteitsplan Vlaanderen de trendmatige evolutie van een aantal verkeersleefbaarheidsbedreigende indicatoren werd geraamd. De theoretische modellen voor de berekening van potentiële geluidshinder voorspellen dat de toename van het aantal verplaatsingen trendmatig zal resulteren in een toename van het aantal gehinderden in Vlaanderen van het huidige niveau van 16,1 procent naar 16,6 procent. Met het in het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorziene pakket aan maatregelen daalt het aantal potentieel gehinderden tengevolge geluid significant naar 14,6 procent. Daardoor maken ook de negatieve gezondheidseffecten een beperkte positieve evolutie door.

Dat is voor een groot gedeelte te verklaren door de in het mobiliteitsplan veronderstelde sterke reduc-

Bossuyt

tie van het gebruik van gemotoriseerd vervoer voor verplaatsing op korte afstand. Trendmatig wordt hierdoor globaal voldaan aan de geluidshinderdoelstellingen, die in het milieubeleidsplan 1997-2002 en in MIRA-S 2000 zijn geformuleerd.

Het komt er dus op aan om het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te voeren en na te gaan of de gunstige evolutie die hieruit verwacht kan worden volgens de theoretische modellen, zich ook in de realiteit voordoet.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik heb nog vragen omtrent een mogelijke inventarisatie. Volgens de nieuwe Europese richtlijn moet het omgevingslawaai in kaart worden gebracht. De gegevens zijn volgens de VMM beschikbaar. Waarom wordt er dan door de diensten van de minister geen degelijk inventarisatieplan opgesteld ? Dat is nodig om beter te kunnen aanduiden waar de problemen zich voordoen. Het is niet alleen nodig om op de vraag van lokale besturen in te gaan, het is even-

eens belangrijk de gegevens degelijk te inventariseren, wil men tot een oplossing van het probleem komen.

Minister Gilbert Bossuyt : Voor de autostrades gebeurt dat al, maar nog niet voor de gewestwegen. Wij hebben hier nog wat tijd voor. De richtlijn moet pas later worden uitgevoerd. Het zal zeker gebeuren. Het is geen eenvoudige problematiek. Vlaanderen kent niet veel stiltegebieden meer en is geëvolueerd naar een stadsstaat.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Met een degelijke inventarisatie kan een gemeentebestuur zijn beleid meer kracht bijzetten. Verscheidene mensen hebben al probleemgebieden aangebracht. Het zou zeker goed zijn dat de minister zicht krijgt op de gebieden waarin zich geluidsproblemen voordoen. Een degelijke inventarisatie zou het beleid efficiënter maken, en bovendien bestaat de verplichting al vanuit Europa.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.27 uur.*

BIJLAGE

LIJST VAN AFKORTINGEN**Gemengde intercommunales**

Gaselwest	Intercommunale Maatschappij voor Gas en Elektriciteit van het Westen
Imea	Intercommunale Maatschappij voor Elektriciteitsvoorziening Antwerpen
Intergem	Intercommunale Vereniging voor Energieleveringen in Midden-Vlaanderen
Iveka	Intercommunale Verenging voor de Energiedistributie in de Kempen en het Antwerpse
Imewo	Intercommunale Maatschappij voor Energievoorziening in West- en Oost-Vlaanderen
Iverlek	Coöperatieve Intercommunale Vereniging uit Leuven
Sibelgas	Coöperatieve Intercommunale Vereniging uit Sint-Joost-ten-Node

Zuivere intercommunales

Interelectra	Provinciale Intercommunale Elektriciteitsmaatschappij van Limburg
Agem	Autonom Gemeentebedrijf Elektriciteitsnet Merksplas
PBE	Provinciale Brabantse Energiemaatschappij
IVEG	Intercommunale voor Energie
VEM	Vlaamse Energie- en Teledistributiemaatschappij
ETIZ	Elektriciteitsregie Stad Izegem