

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



Zitting 2003-2004

21 oktober 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van de kosten voor de aanleg van voetpaden langs gewestwegen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Kyoto-protocol

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde informatieronde over het geactualiseerd Sigmaphan

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toestand van het Albertkanaal

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het netmanagement en de indeling van Vlaanderen in vervoersgebieden in het kader van het decreet basismobiliteit

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het invoeren van een kilometervergoeding voor transporteurs in het Waals Gewest en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs autosnelwegen

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitputting van de gas- en olievoorraden

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over diverse maatregelen om de veiligheid van motorrijders te verhogen

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fileprobleem

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 21 oktober 2003

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Johan Malcorps

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van de kosten voor de aanleg van voetpaden langs gewestwegen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdeling van de kosten voor de aanleg van voetpaden langs gewestwegen.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een nota van de juridische dienst van de Vlaamse Gemeenschap bleek dat de investeringen in een gewestdomein door het gewest betaald moeten worden. Dat veroorzaakte wat deining omdat de gemeenten de gewoonte hadden de kosten van aanleg en onderhoud van voetpaden langs gewestwegen op zich te nemen. De wegbeheerder bleek echter verantwoordelijk, niet enkel voor het autoverkeer maar ook voor fietsers en voetgangers. Het regeerakkoord ondersteunt dit uitgangspunt impliciet met de passage over verkeersveiligheid, waarin onder meer te lezen staat : 'is de verdere uitbouw van een adequaat voet- en fietspadennetwerk in heel Vlaanderen een noodzaak'.

Naar aanleiding van de juridische nota stuurde de VVSG in december 2002 een brief naar toenmalig minister Stevaert met de vraag naar overleg. Deze laatste stelde voor om de gangbare praktijk waarbij de gemeenten betalen, te formaliseren via het convenantenbeleid. In een mobiliteitsconvenant module 3 van de doortochten staat : 'De lokale over-

heid verbindt er zich toe om de kosten die verbonden zijn aan de deelaspecten van de herinrichting van de doortocht, voor haar rekening te nemen : de studiekosten, levering en plaatsing van nieuwe stoepverharding en onderhoud, levering en plaatsing van straatmeubilair en onderhoud, levering en aanplanting van het groen en onderhoud.'

Dit geldt echter enkel voor doortochtprojecten waarvoor een convenant werd opgesteld. Wat moet er gebeuren met voetpaden die niet met convenants geregeld zijn ? Wat moet er gebeuren met gemeenten zonder mobiliteitsconvenant ? Wat moet er gebeuren met voetpaden buiten de dorpskern ? Want het gaat hier enkel om doortochten in de bebouwde kom.

Intussen hebt u doodleuk de omzendbrief van 22 juli 2003 naar de gemeenten gestuurd. De aanleg en het onderhoud van voetpaden langs gewestwegen zouden ten laste van de gemeente vallen, omdat die vooral ten goede komen aan de eigen inwoners, de gemeente zo zelf de materialen kan kiezen in overeenstemming met de materialen die langs haar wegen en pleinen worden gebruikt, verschillende eerdere omzendbrieven dit reeds bepalen en het kerntakendebat stelt dat de gemeente instaat voor aanleg, onderhoud en beheer van wegen en voorzieningen van lokaal niveau.

Vindt u niet, mijnheer de minister, dat deze nieuwe regeling verhindert dat er met gezond verstand wordt onderhandeld over wie precies welke kosten op zich neemt ? Hoe verklaart u dat op de laatste kerntakendebatvergadering over mobiliteit het gewest en de gemeenten akkoord gingen om de huidige praktijk van de tenlasteneming te behouden ? Bent u op de hoogte van de oeverloze discussies tussen de gemeenten en het gewest over de voetpaden langs gewestwegen die effectief betaald zijn door de gemeenten ? Want wanneer de gemeenten een 'innametaks' op de gerealiseerde voetpaden willen heffen, vordert de AWV ook deze taks op. Is

Verfaillie

het niet zo dat wie de kosten draagt, ook de latere opbrengsten mag innen ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik zou u graag herinneren aan de belofte van uw voorganger. Hij deed naar aanleiding van de heraanleg van de Leien, met alle extra hinder in de binnenstad, een belofte. Als de stad Antwerpen een stoepenplan zou maken, zou dat betaald worden door het Vlaams Gewest. Als gevolg van uw omzendbrief zou Antwerpen nu zelf dat plan moeten bekostigen. Houdt u zich aan de belofte van uw voorganger of wordt die ingetrokken ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, in antwoord op uw vraag om uitleg verwijs ik naar het antwoord op 10 december 2002 van mijn voorganger, minister Stevaert, op de interpellatie van uw collega Decaluwe over de voet- en fietspaden langs de gewestwegen. Ik moet hier dan ook opnieuw herhalen dat de regeling die opgenomen is in omzendbrief OW 2003/01 niet alleen zeer duidelijk is, maar ook volledig in overeenstemming is met de vroegere richtlijnen. De huidige praktijk verschilt niet van hetgeen vroeger gangbaar was. Alle vroegere omzendingbrieven, waarvan de eerste reeds van 28 april 1883 dateert, bepalen dat de aanleg en het onderhoud van deze voetpaden ten laste zijn van de lokale overheid. Het Vlaams Gewest zal dit principe dan ook onverkort blijven hanteren.

In het kerntakendebat werd, naar mijn oordeel, wel degelijk met gezond verstand onderhandeld over een logische verdeling van taken en overeenkomstige kosten. De inhoud van de voormelde omzendbrief is mijns inziens volledig in overeenstemming met de besluiten van dit kerntakendebat.

De zogenaamde inname van waarnaar u verwijst, is een vergoeding voor de privaatieve ingebruikname van het openbaar domein. Deze inname heeft geen enkel verband met de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de voetpaden. De voetpadverharding is bedoeld voor de voetgangers. Wanneer iemand een gedeelte van het voetpad van de gewestweg wil innemen voor een terras, een reclamebord, en dergelijke, dan wordt precies een gedeelte van het trottoir onttrokken aan de voetganger en is er geen sprake meer van een voetpad. De vergunningaanvrager beoogt een extra oppervlak te bekomen en niet in de eerste plaats de verhar-

ding ervan. Ook een concessiehouder die kabels of leidingen in de verharde zijberm wenst aan te leggen, beoogt de ruimte van deze zijberm en niet de verharding ervan. Het is dus perfect verdedigbaar dat tegenover een privaatieve ingebruikname van het openbaar domein een vergoeding staat die toekomt aan de eigenaar van het openbaar domein.

Om af te ronden wil ik in herinnering brengen dat vele gemeenten hun aangelanden ertoe verplichten om in de winter op de voetpaden sneeuw te ruimen en zout te strooien om de voetpaden ijsvrij en toegankelijk te houden. Hier dragen de gemeenten dus zelf onderhoudskosten op aan hun aangelanden, ook al zijn die geen eigenaar van deze voetpaden. Het is in dit geval niet zo dat de aangelanden recht hebben op de gemeentelijke retributies die de gemeenten op hun voetpaden heffen enkel en alleen omdat de aangelanden een aantal onderhoudskosten uitvoeren in opdracht van hun gemeente.

De beloften van mijn voorganger zal ik in de mate van het mogelijke nakomen, mijnheer Caluwé. Een aantal ervan zijn in overeenkomsten gegoten, zoals die in Antwerpen. Die beloften worden nagekomen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Zo ongeveer alle gemeenten in Vlaanderen hebben hun doortocht via een convenant heringericht. Voormalig minister Stevaert heeft altijd verklaard dat de retributies voor de inname van openbaar domein aan de gemeenten ter beschikking zouden worden gesteld. Mijnheer de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat de gemeenten worden verplicht om de voetpaden aan te leggen in het convenantenbeleid, maar dat de taken voor de inname van openbaar domein naar het Vlaams Gewest zullen gaan. Dat strookt niet met de gangbare praktijken en is totaal in tegenstrijd met wat uw voorganger hier ooit heeft verklaard. U houdt blijkbaar vast aan uw belofte van het Antwerpse stoepenplan – waar ik niets op tegen heb – maar wat als Veurne, Diksmuide of Menen ook met zo'n stoepenplan op de proppen komen ? Bent u dan bereid om dat op dezelfde manier te subsidiëren ?

Minister Gilbert Bossuyt : We moeten een juridisch onderscheid maken. In de overeenkomst met Antwerpen neemt de stad een aantal verplichtingen op zich.

De heer Jan Verfaillie : Wij betalen de voetpaden en de inname van openbaar domein gaat naar het Vlaams Gewest. Dat kan ik moeilijk verklaren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Kyoto-protocol

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, en tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Kyoto-protocol.

Minister Bossuyt antwoordt tevens in naam van minister Sannen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we kunnen ons afvragen hoe het verder moet met het Kyoto-protocol. Er bestaat een grote onzekerheid omdat we nog niet weten of Rusland het protocol mee zal ondertekenen. We moeten een bepaald percentage behalen om het in werking te zetten. Aangezien de Verenigde Staten niet meedoen, is het absoluut noodzakelijk dat Rusland dat wel doet. Hoe moet het dus verder ?

Inzake de Belgische ratificatie van dat protocol, hangt boven vele bedrijven in de chemische sector een donderwolk. Enige dagen geleden maakte de Antwerpse chemiereus 3M bekend dat het een mogelijke oplossing heeft om de Belgische doelstelling inzake het Kyoto-protocol te behalen. Het bedrijf zou door middel van een milieu-investering van 10 miljoen euro de oplossing hebben gevonden voor de recuperatie van het broeikasgas fluor. Het bedrijf meldde dat ze door die nieuwe milieutechniek sinds 1998 reeds een enorme reductie van fluorgassen tot stand heeft gebracht, met name van 361 ton naar 1 ton. Het is belangrijk om te weten of die cijfers in de berekeningen werden opgenomen. De VMM noch de VITO konden daarover uitsluitel geven. Als de beweringen van 3M kloppen, staan we er in Vlaanderen misschien beter voor dan we denken.

Een aantal onderzoekers van het Fraunhofer-Instituut hebben in een rapport, besteld door de voorma-

lige staatssecretaris voor Energie, te kennen gegeven dat België de Kyoto-norm gemakkelijk kan halen, vooral als er meer werk wordt gemaakt van energie-efficiëntie. Volgens de onderzoekers hinkt België ten opzichte van sommige buurlanden achterop.

In de industrie werd door middel van het benchmarkingconvenant werk gemaakt van meer energie-efficiëntie. Inmiddels hebben 163 grote bedrijven zich ingeschreven in dat convenant. Ze gaan een verbintenis aan om energiemaatregelen te nemen om bij de besten te behoren inzake energie-efficiëntie. Daardoor worden geen andere verplichtingen, zoals een CO₂-taks, opgelegd. Bij die bedrijven bestaat nog de grootste onzekerheid over wat die benchmarkingconvenants inhouden en wat het hun zal opleveren. We hebben dat vorige vrijdag tijdens een werkbezoek vernomen.

Er is nog veel werk aan de winkel, ook voor de gezinnen en de bouwsector. Die kunnen nog een belangrijke rol spelen inzake energie-efficiëntie. Dat is ook gebleken uit de studies.

Mijnheer de minister, zijn er initiatieven om in overleg met de federale regering het rapport van het Fraunhofer-Instituut te bestuderen en daar de nodige beleidsmaatregelen uit te trekken ? Op welke manier wilt u meer energie-efficiëntie voor de gezinnen en de bouwsector invoeren in ons land ? Een aantal gemeenten zoals Duffel, Berlaar, Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden hebben initiatieven genomen in samenwerking met intercommunales om meer energie-efficiëntie te bereiken in de huisgezinnen. Ik hoop dat er nog meer initiatieven op stapel staan omdat dat noodzakelijk is.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : De studie in opdracht van voormalig staatssecretaris Deleuze toont aan dat we belangrijke resultaten kunnen halen zonder de bedrijven, die al veel inspanningen hebben geleverd inzake energie-efficiëntie, opnieuw aan te pakken. Volgens die studie moeten we de noodzakelijke besparing louter in eigen land zoeken. Ik vind dat we dat economisch moeten benaderen. Die besparing van CO₂-uitstoot kunnen we in eigen land op een efficiëntere manier behalen dan elders. Als we met dezelfde 100 miljoen euro elders meer reductie kunnen bewerkstelligen dan hier, dan is het zinvol om het daar te doen als dat een globale oplossing voor het broeikasprobleem dichterbij brengt.

Caluwé

De Vlaamse regering wil de reductie-inspanning verdelen over de gewesten. Het lijkt me economisch niet efficiënt om dat te doen. Het was al fout van Europa om de reductie-inspanningen te verdelen over de lidstaten. Bovendien wordt enkel de toename van de CO₂-uitstoot sinds 1990 in rekening gebracht, zonder die vertrekbasis in vraag te stellen bij de verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië.

Men is het nu blijkbaar eens geworden over een cijfer, namelijk dat in 1990 de CO₂-uitstoot voor Wallonië 54.165 miljoen kilogram zou bedragen en voor Vlaanderen 82.569 miljoen kilogram. Als men dit verdeelt a rato van de bevolking, komt men voor Wallonië uit op 16 kilogram per hoofd en voor Vlaanderen op 13 kilogram per hoofd. Indien men de toename die er inmiddels is gekomen, daarbij rekent, zit men nu op ongeveer evenveel uitstoot per hoofd, maar er is geen enkele reden om te zeggen dat Vlaanderen meer moet doen dan Wallonië. Wallonië zou integendeel meer moeten doen dan Vlaanderen.

De voorzitter : Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey : Begin oktober hebben we het in de commissie voor Leefmilieu gehad over de uitlatingen van federaal minister Moerman over het al dan niet halen van de Kyoto-norm en de ambities om die te halen. Toen heeft minister Sannen meegedeeld dat het platform om hierover overleg te plegen met de federale overheid, de Nationale Klimaatcommissie is. Daarvoor moest een samenwerkingsakkoord worden geratificeerd op alle niveaus. Dat is gebeurd, maar de commissie was nog niet samengekomen. Ze werd aangekondigd voor midden oktober. Is die Nationale Klimaatcommissie ondertussen al samengekomen ?

Uw collega zou het gehacketak over de flexibiliteitsmechanismen aankaarten. Is dat daar al ter sprake gekomen ? Wat is de stand van zaken ?

Hoe staat het met de gesprekken over de lastenverdeling tussen die verschillende bevoegdheidsniveaus en tussen de verschillende sectoren ?

De heer Johan Malcorps, voorzitter : Ik wil zelf nog twee punten aanhalen. Ik ben blij dat vanuit het bedrijfsleven de stap naar de benchmarkconvenants is gezet. Ondanks vragen die men heeft, werkt een heel groot aantal bedrijven constructief mee. De vragen die nu nog resten, namelijk over de relatie tussen de richtlijn verhandelbare emissie-

rechten en de flexibele mechanismen in de Kyoto-norm, moeten grotendeels op Europees niveau worden beantwoord. Dat zullen we op Europees niveau moeten opvolgen.

De studie van het Fraunhofer-Instituut is zeer belangrijk om te zien of we inzake energie-efficiëntie nog heel wat inspanningen kunnen leveren op eigen grondgebied, maar dat wisten we al langer. Die kunnen een groot aandeel uitmaken. Ik ben blij dat het kabinet-Moerman die studie ook aan het bestuderen is en dat er een lichte bijsturing van het standpunt is gekomen, zeggende dat we een groot deel van de inspanningen op eigen bodem kunnen leveren.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Geachte leden, laten we alstublieft ook het positieve nieuws niet vergeten. Als er nog veel bedrijven als 3M zullen komen met resultaten van hun acties, dan zitten we niet slecht. Dat is voor Vlaanderen zeer belangrijk nieuws.

U verwijst terecht naar de studie van het Fraunhofer-Instituut, die we van zo nabij mogelijk opvolgen. Eruit blijkt dat het uitvoeren van een pakket aan maatregelen de uitstoot van broeikasgassen in België substantieel kan verminderen. Ik heb vorige week nog een prijs uitgereikt aan een bedrijf dat zowel wat betreft zijn industriële gebouwen als de producten die het vervaardigt, heel veel aandacht geeft aan rationeel energieverbruik, en op zich alleen al verantwoordelijk zal zijn voor een belangrijke bijdrage om in Vlaanderen de normen te halen.

U mag niet vergeten dat de studie van het Duitse Fraunhofer-Instituut is uitgevoerd met de inhoudelijke input van de gewesten, die bevoegd zijn voor het rationeel energiebeleid, zodat het er vooral op aankomt om de geplande maatregelen uit te voeren.

De Vlaams maatregelen zijn opgenomen in een Vlaams Klimaatbeleidsplan. De conclusies van het rapport vereisen dat de maatregelen van het Vlaams Klimaatbeleidsplan, die grotendeels zijn opgestart, rigoureuus worden uitgevoerd. Het zijn immers in de meeste gevallen kostenefficiënte initiatieven, zoals bijvoorbeeld de premies voor dak- en muurisolatie, voor hoogrendementsbeglazing en -ketels, energiebonnen voor spaarlampen en spaardouchekoppen en het invoeren van een energieprestatieregelgeving voor nieuwbouw en renovaties. Ook het benchmarkconvenant met de energie-intensieve industrie zal zijn vruchten afwerpen.

Bossuyt

Zoals de heer Malcorps heeft gezegd, zijn er 164 energie-intensieve bedrijven die er zich toe hebben verbonden om tegen 2008 tot de wereldtop op het vlak van energie-efficiëntie te behoren.

Een studie van het bureau RDC, die in opdracht van de Vlaamse overheid werd uitgevoerd, toont aan dat door het uitvoeren van de geplande maatregelen in het beleidsdomein Energie 7.200 nieuwe jobs worden gecreëerd, voornamelijk in de bouwsector. Dit is een positief neveneffect op de koop toe.

Het overleg met de federale regering over de uitvoering van de maatregelen inzake de vermindering van de broeikasgassen is gepland in het kader van de werkzaamheden van de Nationale Klimaatcommissie die op 15 november van start gaat. Dit overleg moet tegen eind december leiden tot een akkoord over de lastenverdeling tussen de gewesten en de inspanningen die de federale overheid zal leveren. De conclusies en voorstellen van de Fraunhofer-studie kunnen bij die werkzaamheden door de federale regering worden ingebracht. Door de Vlaamse regering wordt het Vlaams Klimaatbeleidsplan beschouwd als de eerste stap in het planingsproces dat moet leiden tot de uitvoering van gecoördineerde maatregelen in het kader van het Kyoto-protocol.

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2002-2005 werd op 28 februari 2003 definitief goedgekeurd.

Het eerste voortgangsrapport werd op 5 september 2003 goedgekeurd en overgemaakt aan de adviesraden en het Vlaams Parlement, met het oog op het bekomen van een advies voor het opstellen van het voortgangsrapport 2004. Momenteel moeten 37 maatregelen en projecten de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen doen dalen. Het grootste deel van de maatregelen heeft betrekking op een efficiëntere productie en een efficiënter gebruik van energie omdat meer dan 80 percent van de broeikasgassen afkomstig is van de verbranding van fossiele brandstoffen. Ik heb reeds eerder een aantal van die maatregelen genoemd.

In mijn beleidsbrief Energie, die ik op 24 oktober zal voorleggen aan de Vlaamse regering en die daarna aan het Vlaams Parlement zal worden voorgelegd samen met de ontwerpbegroting, zal ik u een zeer gedocumenteerd overzicht bezorgen van de Vlaamse energiebeleidsmaatregelen die worden uitgewerkt om de Kyoto-doelstellingen te helpen realiseren. Als dusdanig geven de maatregelen uit-

voering aan de projecten binnen de energiebevoegdheid, die werden opgenomen in het Vlaams Klimaatbeleidsplan.

Mijn collega bevoegd voor Leefmilieu zal hetzelfde doen voor de specifieke milieu-initiatieven die leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. We kunnen later naar aanleiding van de nieuwe beleidsbrieven verder praten.

In de afgelopen weken deden zich nieuwe feiten voor. Het bedrijf 3M gaf het goede voorbeeld. Dit stimuleert andere bedrijven ; dit toont aan dat we niet met bagatellen bezig zijn.

Gisteren was ik in Gent om aan twee gemeenten een prijs voor hun energiebewuste beleid te overhandigen. Niet zozeer die prijs is van belang, maar het voorbeeld en de sensibilisatie. Heel veel gemeenten hadden hieraan deelgenomen en tal van maatregelen getroffen. Dat stemt me hoopvol. Ik vermoed dat alle deelnemende gemeenten zeer tevreden zijn. Ze beseffen dat een energiezuinig beleid een financiële weerslag heeft.

De Kyoto-doelstellingen bekommeren ons ten zeerste. We blijven ervan overtuigd dat ons beleid – mits de medewerking van bedrijven, overheidsinstellingen, gemeenten en de bevolking zelf – tot goede resultaten zal leiden.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Uit uw antwoord blijkt dat er nog veel werk aan de winkel is. Om al die projecten uit te werken, moeten zeker de steden en gemeenten meewerken.

Als u de bedrijven wilt blijven stimuleren, moet u ervoor zorgen dat de bedrijven die het benchmarkconvenant mee hebben ondertekend, geen nieuwe energieheffingen moeten betalen. Als zij zulke inspanningen leveren, moeten ze daarvan de vruchten kunnen plukken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat is juist. Ik heb de chemiesector ontvangen omdat daar enige onrust heerste. De benchmarkconvenants zijn er om de ondernemingen te helpen. We bieden onze steun aan, en gelukkig werken er al heel wat mee. Een aantal bedrijven aarzelen nog, omdat ze geen zicht hebben op de verplichtingen. We kunnen hun geen

Bossuyt

duidelijkheid verschaffen zolang Europa dat niet doet.

We moeten ons ervan bewust zijn dat we voor een ernstige uitdaging staan, maar er zijn al heel wat maatregelen en projecten gestart. We moeten die onder de aandacht brengen en uitbreiden. Met nog enkele meevallers kunnen we in 2010 een mooi resultaat voorleggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde informatieronde over het geactualiseerd Sigmaphan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de zogenaamde informatieronde over het geactualiseerd Sigmaphan.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, in het kader van de actualisatie van het Sigmaphan werd in loop van de maand september voor de inwoners van de 54 gemeenten die hierbij betrokken zijn, een informatievergadering georganiseerd door de afdeling Zeeschelde. De nieuwe integrale benadering van het waterbeheer werd er toegelicht. In deze versie wordt ongeveer 4.000 hectare overstromingsgebied aangeduid. Belanghebbenden en betrokken burgers, groeperingen en besturen konden er kennis nemen van verschillende scenario's en plannen met diverse opties om het Sigmaphan bij te sturen. Zij konden zagezegd schriftelijk hun voorkeur te kennen geven, alternatieven formuleren, argumenteren. Niets is reeds beslist of ligt al definitief vast : dat waren de woorden van de administratie.

Ik stel vast dat bij de studie van de actualisatie van het Sigmaphan een dubbele agenda gehanteerd wordt. Ik leid dit af uit eerdere mededelingen over het Sigmaphan. Ik las op de website : 'Naast de veiligheidscomponent wordt ook zeer specifiek rekening gehouden met de natuurontwikkelingscomponent. Doel is om de inrichting maatschappelijk te

optimaliseren door de inrichting als natuurgebied.' Veiligheid wordt hier en daar zelfs herleid tot een randvoorwaarde. Nochtans heeft multifunctionaliteit – naast natuur – te maken met waterafvoer, scheepvaart, industrie, landbouw, landschap en recreatie.

Het is verwonderlijk dat op 28 april 2003, nog voor deze informatieronde over het plan-MER voor het Sigmaphan wordt georganiseerd, de minister van Openbare Werken een oteigeningsbesluit bekendmaakte waarbij 'het algemeen nut de onmiddellijke inbezitting vordert van de percelen op het grondgebied van de gemeente Hamme, voor de uitvoering van dijkwerken langs de linkeroever van de Zeeschelde'. En verder luidt het nog : 'dit gelet op het feit dat met de realisatie van het Sigmaphan uitvoering gegeven wordt aan een beslissing van de ministerraad van 17 januari 1977'. Uit de toelichting bij de plannen blijkt dat het dijklichaam dermate geconstrueerd wordt dat het later perfect als overstromingsdijk kan fungeren voor achterliggende gronden.

Deze oteigeningen van ongeveer 30 hectare voor de uitvoering van dijkwerken over een lengte van 1.600 meter ter hoogte van Kleynen Wal en Sint-Amands Wal overlappen de gebieden die in de actualisatie van het Sigmaphan nu worden onderzocht. Ik vind het minstens eigenaardig dat er een informatievergadering wordt ingericht waar de aanwezigen vragen, suggesties, ideeën of bezwaren naar voren kunnen brengen, terwijl er reeds beslissingen genomen zijn die uitvoering geven aan plannen die nog ter inzage moeten worden voorgelegd. Er werd verteld dat er niets is beslist over overstromingsgebieden, maar anderzijds worden de dijken geconstrueerd in functie van overstromingsgebieden.

De vragen en reacties bij de plaatselijke bevolking naar aanleiding van de informatievergadering in Hamme op 10 september 2003 waren zeker niet van die aard om voor de voorliggende plannen een maatschappelijk draagvlak te creëren. Land- en tuinbouwers, vissers, jagers of recreanten, kortom mensen die nauw vergroeid zijn met de geveiseerde gronden, blijven op hun honger zitten. De bewering op de informatievergadering in Hamme dat er nog geen beslissingen genomen zijn, kwam bij de meeste aanwezigen dan ook niet geloofwaardig, zelfs leugenachtig, over.

Hoe zal bij de verdere uitwerking van het Sigmaphan rekening worden gehouden met de terechte opmerkingen van de gemeentebesturen, polders en wateringen, burgers, verenigingen en organisaties ?

De Meyer

Hoe worden bij het selecteren en realiseren van bijkomende overstromingsgebieden de negatieve gevolgen voor de lokale bevolking beperkt? Is recreatie en landbouw in deze bijkomende overstromingsgebieden nog mogelijk? Hoe wordt eventuele schade aan gewassen en goederen door de overstromingen vergoed? Hoe wordt het waardeverlies van het patrimonium vergoed? Vele bestuurders blijven ervan overtuigd dat de absolute veiligheid uitsluitend kan worden bereikt door de bouw van een geactualiseerde stormstuw. Wat vindt u daarvan?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : De heer De Meyer heeft ook mijn vragen perfect verwoord.

De heer Johan Malcorps, voorzitter : Ik heb zelf nog een bijkomende vraag. Er wordt opnieuw gepraat over de stormstuw, in een afgeslankte en minder dure versie. We hebben hier niet zo lang geleden vernomen dat de stormstuw definitief was afgevoerd. Wordt dit idee of plan opnieuw opgerold?

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik zal trachten zo duidelijk mogelijk te antwoorden, mijnheer De Meyer. Op 18 maart 2003 werd in de commissie voor Openbare Werken uiteengezet dat het juist de bedoeling is om bij de definitieve uitwerking van het Sigmaplan rekening te houden met de opmerkingen van diverse overheden en betrokken partijen. Dit geactualiseerde plan moet klaar zijn tegen eind 2004, zodat dan politieke beslissingen kunnen worden genomen.

Om de nodige ondersteuning te geven aan de actualisatie van het Sigmaplan, worden een maatschappelijke kosten-batenanalyse – een MKBA – en een plan-MER opgesteld. De opmaak van het plan-MER staat ingeschreven in het nieuwe MER-decreet van 13 februari 2003. In afwachting van de uitvoeringsbesluiten van dit decreet wordt het plan-MER reeds op vrijwillige basis uitgevoerd ter ondersteuning van het maatschappelijk debat. Ter voorbereiding van het plan-MER werd een kennisgevingsdossier opgemaakt. De cel MER heeft dit kennisgevingsdossier op 10 oktober 2003 volledig verklaard. Eerstdaags zal dit kennisgevingsdossier ter inzage liggen bij de betrokken gemeenten en provincies. Hierop kunnen reacties gegeven worden die, conform de wetgeving, verzameld en geë-

valueerd zullen worden door de cel MER. De cel zal vervolgens de richtlijnen opstellen voor de eigenlijke studie.

Met algemene opmerkingen over de beperking van mogelijke negatieve gevolgen voor de bevolking zal in het geactualiseerde Sigmaplan zelf rekening worden gehouden. De opmerkingen inzake concrete projecten zullen geval per geval worden bestudeerd. Zowel bij de opmaak van het geactualiseerde Sigmaplan als bij de studies voor de verschillende deelprojecten, zal er vanzelfsprekend naar worden gestreefd om de negatieve gevolgen voor de bevolking zo veel mogelijk te beperken.

In principe wordt ervan uitgegaan dat een aangepaste landbouw in de overstromingsgebieden mogelijk moet blijven, zoals trouwens het geval is voor de meeste overstromingsgebieden die nu reeds operationeel zijn. Een algemene regel kan hier echter niet worden vooropgesteld, aangezien plaatselijke omstandigheden en randvoorwaarden het besluitvormingsproces zullen beïnvloeden. Zo zal naast het aantal keren dat het gebied zal overstromen, uiteraard onder meer ook de kwaliteit van het rivierwater mede bepalend zijn voor het verder gebruik van het overstromingsgebied. Een vergoeding voor de schade toegebracht aan gewassen in deze gebieden door overstromingen, lijkt mij geenszins uitgesloten. Op plaatsen waar de aard van de landbouw niet verzoenbaar is met frequente overstromingen, zullen we moeten kiezen voor ont-eigening. Eenzelfde redenering geldt voor de recreatie in deze gebieden. Dit alles moet echter nog volledig worden uitgewerkt in het geactualiseerde Sigmaplan.

In de politieke beslissing die na het afwerken van de studie zal worden genomen, moet zeker rekening worden gehouden met het probleem van eventueel waardeverlies. Ook dit is nog te bestuderen in het geactualiseerde Sigmaplan.

Zoals in detail uiteengezet in de brochure 'Actualisatie van het Sigmaplan', die hier tijdens de gedachtewisseling op 18 maart 2003 werd toegelicht, worden vier scenario's betrokken bij de discussie en het begeleidende plan-MER en de MKBA. In twee van deze scenario's is de bouw van een stormvloedkering gepland. Het scenario dat van mijn administratie voorlopig echter om 'waterbouwtechnische' redenen de voorkeur krijgt, is inderdaad het scenario 4 zonder stormvloedkering. Het geeft de nodige ruimte aan de rivier om te overstromen op plaatsen waar de minste schade wordt toegebracht. Door het aanleggen van bijkomende overstromingsgebieden kan de veiligheid tegen overstro-

Bossuyt

ming in het Scheldebekken stelselmatig worden vergroot, en kan de vroeger vooropgestelde veiligheid in het Scheldebekken ook effectief worden gerealiseerd.

Pas na het beëindigen van alle nodige studies, gepland in 2005, zal een definitieve keuze worden gemaakt over de stormvloedkering. In afwachting hiervan worden echter geen verdere studies meer uitgevoerd voor de stormvloedkering aangezien de argumenten van mijn administratie om de voorkeur te geven aan de ruimte voor de rivier onderbouwd zijn, en ik deze dan ook volledig kan onderschrijven.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Ik heb nog enkele vragen, mijnheer de minister. Uw administratie heeft zeventien infoavonden georganiseerd voor de betrokken gemeenten. Dit is een uiterst technisch en moeilijk dossier. De betrokkenen mogen schriftelijk reageren, maar het plan-MER zal pas binnenkort bij de gemeenten ter inzage liggen. Hoe kunnen die goedmenende burgers hun mening geven, in godsnaam, als het plan-MER er nog niet is ? Ik was zondag nog in Hamme, en daar kreeg ik te horen : 'Hoe zit het met de inspraak ? We zijn naar een vergadering geweest, maar het plan-MER is er nog altijd niet.' Het is onvoldoende dat u de gemeenten op de hoogte brengt, de burgers weten nergens van en kunnen geen beroep doen op hun evidente recht op inspraak.

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat uw administratie eigenlijk weigert het scenario met de stormvloedkering grondig te bestuderen. In de brochure staat er nochtans heel uitdrukkelijk : 'Zowel de bouw van een stormvloedkering, bijkomende verhoging van de dijken, extra overstromingsgebieden en een verbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde worden nader onderzocht.' In uw antwoord blijkt echter opnieuw dat de administratie al gekozen heeft voor scenario 4, zonder de stormstuw. Nochtans heeft diezelfde administratie hier in februari tijdens een debat gezegd dat de meeste veiligheid gewaarborgd wordt in het scenario met stormstuw.

De gemeenten, polders en wateringen en verenigingen hebben grote vragen, heel wat kritiek en suggesties. Hoe en wanneer worden die ernstig genomen ? De mensen krijgen de indruk dat ze hun opmerkingen wel eens mogen formuleren, maar dat daar hoegenaamd geen rekening mee wordt ge-

houden. Dit gevoel wordt versterkt door het feit dat op dit ogenblik al een onteigeningsprocedure loopt voor een gebied van 30 hectare. U zult zeggen : wat is nu 30 hectare ? U doet voor die onteigeningsprocedure een beroep op de ministerraad van 17 januari 1977. Geef toe, dat is verwonderlijk en het versterkt het vertrouwen in de overheid helemaal niet.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Het Sigmaplan is zeer belangrijk. Ik hoop dat u dat inziet. Het gaat erom goede maatregelen te nemen tegen overstromingen en alle gevolgen daarvan.

We hebben een hele procedure opgestart. Die loopt in verschillende fasen. We willen zo breed mogelijk informatie inwinnen, mensen aan het woord laten en uiteindelijk tot beslissingen komen.

We zitten nog maar in de eerste fase en er komen van overal opmerkingen en hypothesen. We moeten eerst uitleggen aan de mensen wat er gebeurt, en dat niet alles vandaag kan worden onderzocht, morgen beslist en overmorgen uitgevoerd.

Mijnheer De Meyer, u bent zeer negatief over mijn administratie. Het is gemakkelijk gezegd dat ze er niets van kennen en dat ze niet weten waarmee ze bezig zijn.

De heer Jos De Meyer : Dat heb ik niet gezegd.

Minister Gilbert Bossuyt : Laten we daar rustig en verantwoordelijk mee omgaan. De eerste fase kan nu worden afgerond. Op 10 oktober was het kennisgevingsdossier volledig klaar. Het moet nu zijn weg vinden naar de steden en gemeenten. Die voelen zich betrokken bij de problemen en zullen moeten nagaan of de beschikbare informatie wordt overgemaakt aan de inwoners. De gemeenten moeten zich daarover uitspreken. In het dossier zitten technische elementen. We moeten ook afwachten welke keuzes worden voorgelegd.

Ik begrijp dat de betrokken partijen met die onzekerheid zitten. De illusie wekken dat we die onzekerheid vandaag kunnen oplossen, is niet gezond. Er moet een procedure worden doorlopen. We hebben die procedure in het parlement op poten gezet om er mee over te waken dat alles zo objectief mogelijk kan verlopen. Ik heb al gemerkt dat die procedure in vraag wordt gesteld. Het is een loodzware procedure. Ik vraag om daarmee rekening te houden, ofwel moeten we die procedure opheffen.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik ben verheugd dat u geraakt wordt door mijn replek. Ik help u slechts om waar te maken wat uw voorganger heeft beloofd bij de opening van de Mirabrug.

Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag over de onteigening van de 30 hectare en evenmin op de vraag waarom het MER-rapport pas 40 dagen na de hoorzitting in sommige gemeenten aankomt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toestand van het Albertkanaal

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toestand van het Albertkanaal.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vijf jaar geleden werden de inwoners van Grobbendonk, Pulle en Viersel geconfronteerd met een onverklaarbare wateroverlast. Weiden die altijd vruchtbaar waren geweest, werden plots nat. Woningen die nog nooit problemen hadden met water, werden plots vochtig. Kelders liepen onder in een periode van droogte. Het probleem is sindsdien in intensiteit en omvang toegenomen. Mensen moeten nu om gezondheidsredenen hun woning verlaten.

Aanvankelijk werd gedacht dat dit een lokale aangelegenheid was en dat dit het gevolg was van de waterinjecties van de drinkwatermaatschappij Pidpa op het grondgebied van Grobbendonk. Volgens onderzoekers van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek kon de waterschade onmogelijk hierdoor zijn veroorzaakt, aangezien het over grote hoeveelheden water ging en er slechts kleine hoeveelheden water worden geïnjecteerd.

Ter plaatse kan men zien hoe het water van het Albertkanaal opwelt uit de grond vlak naast het kanaal. Men ging ervan uit dat het Albertkanaal plaatselijk lekte, dat een lekkage was ontstaan door

het schoonspuiten van de damplanken. Daarop werden kleimatten aangebracht in het kanaal. Doch die kleimatten zijn een maat voor niets geweest. De afgelopen maanden is gebleken dat het kanaal blijft lekken. Wellicht lekt het Albertkanaal niet enkel via de wanden, zoals eerst werd gedacht, maar ook langs de bodem.

Volgens de heer Bronders van de VITO is het Albertkanaal versleten, doordat 70 jaar rotatie van schepsschroeven en verbredingswerkzaamheden hun sporen hebben nagelaten en putten in de bodem hebben veroorzaakt. De VITO denkt dat het Albertkanaal over de hele lengte lekt. Dat enkel Grobbendonk, Pulle en Viersel worden geconfronteerd met problemen, komt doordat het kanaal daar aanzienlijk hoger ligt dan de grond erom. De bodem ligt slechts 3 meter onder de oppervlakte, zodat het grondwater gemakkelijk opwelt.

Nochtans worden soortgelijke problemen vastgesteld in de buurt van de sluis van Wijnegem, waar ook onverklaarbare wateroverlast is. Volgens de VITO kan het probleem enkel worden opgelost met een grondige structurele onderhoudsbeurt van het Albertkanaal. Het kanaal droogzetten is niet noodzakelijk, maar een betonlaag of een kleilaag op de bodem aanbrengen is een heel dure en moeilijke aangelegenheid. Volgens de VITO moet de Vlaamse overheid rekening houden met zware restauratiekosten.

Mijnheer de minister, werd de toestand van het Albertkanaal reeds ten gronde onderzocht ? Klopt het dat het Albertkanaal versleten is ? Bestaat er voor de waterwegen in Vlaanderen een soort van monitoringsysteem om de toestand van de kanalen in het oog te houden en de nodige onderhoudswerken te programmeren ? Wordt een structurele onderhoudsbeurt van het Albertkanaal in het vooruitzicht gesteld om de lekken te dichten ? Zal hiervoor een beton- of kleilaag op de bodem worden aangebracht ? De VITO spreekt over zware restauratiekosten. Over welke bedragen gaat het dan ? Wordt hiervoor in middelen voorzien in de begroting 2004 ? Hoe worden de getroffen omwonenden vergoed voor de wateroverlast in hun woningen ? Moeten ze hiervoor een schadedossier indienen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, u spreekt over de VITO. Ik zou willen dat de VITO een verslag maakt van wat die mensen daar alle-

Bossuyt

maal zeggen. Dan kunnen we er misschien ook iets mee doen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik ben niet verantwoordelijk voor de VITO. Ik lees alleen wat de mensen daar aan de pers verklaren.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, we hebben een onderzoek lopen bij de VITO. Die instelling strooit overal verklaringen rond, behalve bij degene die betaalt voor het onderzoek. Dat is een eigenaardige manier van doen. We staan klaar om hun oplossingen aan te horen en uit te werken.

Mijnheer Caluwé, ik veronderstel dat u ook oplossingen hebt, aangezien u al vaststellingen hebt gedaan en conclusies hebt getrokken. Misschien kan uw technische kennis ons dienstig zijn.

De heer Ludwig Caluwé : We kunnen samen eens gaan kijken, mijnheer de minister.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, ik ben er al geweest. Het is erg voor de mensen die daar wonen. Als ambtenaar die mee belast is met het onderzoek en oplossingen moet zoeken, zou ik me onthouden van commentaar.

Al in 2002 is er een onderzoek gestart naar aanleiding van de blijvende overlast. Een reeks van mogelijke factoren werd vooropgesteld. Een eerste mogelijkheid is de doorsijpeling van kanaalwater uit het Albertkanaal dat ter plaatse 2,5 tot 4 meter in ophoging ligt ten opzichte van het langsgelegen maaiveld. De oeververdediging op die plaats bestaat uit betonnen damplanken die in de periode 1999-2000 in opdracht van de Dienst voor de Scheepvaart nog werden geïnspecteerd, en waar nodig werden hersteld, teneinde de grondichtheid van de damplanken te verzekeren. Daarvoor werd de kanaalbodem plaatselijk uitgegraven tot een beperkte diepte.

Een tweede mogelijke factor is wateroverlast ten gevolge van de waterinfiltratie die door Pidpa gebeurt om de onttrekking van water uit de ondergrond te compenseren met het invoeren van kanaalwater. De derde mogelijkheid is de van nature slechte afwatering van die laaggelegen gebieden. De benaming van de gebieden Nierijk, Nederviersel en Goor geeft aan dat het hier om van nature natte en laaggelegen gebieden gaat. De vierde mogelijkheid ten slotte is een combinatie van voormelde factoren.

In november 2002 legde de VITO een eindrapport neer met als conclusie dat de wateroverlast in Goor, Nederviersel en Nierijk hoogstwaarschijnlijk wordt veroorzaakt doordat de hydraulische isolatie van het Albertkanaal lokaal of over grotere zones is verstoord of verbroken. In het eindrapport van de VITO werd gesuggereerd om de verstoorde gedeelten van de onderwaterbodem, die voor het herstellen van de damplanken over een beperkte diepte werd uitgegraven, te beschermen met kleimatten, waardoor de toestand van voor de uitvoering van de werken zou worden hersteld.

Hoewel het onderzoek geen volledig uitsluitel gaf over de precieze oorzaak, besliste de Dienst voor de Scheepvaart na kennisname van het rapport om, zoals in het VITO-rapport wordt gesuggereerd, maatregelen te nemen om de waterdoorlatendheid van de mogelijk verstoorde kanaalbodem te verminderen door het aanbrengen van een kleilaag op de onderwaterbodem. Om het effect van het aanbrengen van de kleilaag te kunnen volgen en evalueren werd eveneens beslist om een aantal peilputten in de betrokken zones te plaatsen om de evolutie van de grondwaterstand te kunnen volgen vóór en na het aanbrengen van de kleilaag.

De peilputten werden in maart 2003 in opdracht van de Dienst voor de Scheepvaart geplaatst. De Dienst gaf aan de VITO de aanvullende opdracht om de peilputten te monitoren en een rapport van de verdere bevindingen op te stellen.

Sinds april 2003 worden met de medewerking van de afdeling Geotechniek van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten door de VITO continu metingen uitgevoerd van de evolutie van de waterstanden in de geplaatste peilputten. Het aanbrengen van een kleilaag op de onderwaterbodem in de betrokken zones werd uitgevoerd in de periode juni 2003 – augustus 2003. Tijdens en na het uitvoeren van die werken werden de peilputten verder door de VITO gemonitord.

Tijdens een bespreking van de tussenresultaten eind september 2003 gaf de VITO aan dat het er naar uitzag dat het aanbrengen van de kleilaag weinig of geen invloed heeft gehad op de wateroverlast. Na grondige bespreking werden een aantal afspraken gemaakt. De eerste afspraak is dat de VITO de monitoringsopdracht voortzet. De tweede afspraak is dat het onderzoeksspectrum dat tot heden beperkt was tot de onderwaterbodem tegen de oever, wordt uitgebreid naar de volledige dwarsdoorsnede van het Albertkanaal. Meer bepaald moet worden uitgezocht of er sprake is van een verminderde bodemweerstand van het kanaal in

Bossuyt

zijn geheel. Dit zou veroorzaakt kunnen zijn door toenemende erosie als gevolg van de alsmaar toenemende scheepvaarttrafiek, zowel in aantal als in omvang van de schepen.

De derde afspraak is dat om dit te onderzoeken aanvullende onderzoeken worden geïntensifieerd, zodat op korte termijn uitsluitsel kan worden gegeven over de oorzaak van de wateroverlast. Er zullen bijkomende onderzoeken gebeuren. Er wordt een analyse van de bestaande dwarsprofielen in het Albertkanaal gemaakt. Er gebeurt een technisch onderzoek naar de aanwezigheid van een sliblaag op de kanaalbodem, die als mogelijke afdichtingslaag kan fungeren. Er gebeurt een onderzoek van de lagenopbouw van de dijken door middel van sonderingen die zullen worden uitgevoerd door afdeling Geotechniek.

De aanvullende onderzoeken zullen worden uitgevoerd in de tweede helft van oktober en de eerste helft van november 2003, waarna een verdere analyse van de resultaten door de VITO zal gebeuren en verdere besluitvorming omtrent de oorzaken en de te nemen maatregelen kan gebeuren. Een precieze datum vooropstellen waarop definitieve conclusies beschikbaar zijn, is moeilijk aangezien dit samenhangt met de bekomen resultaten van de bijkomende onderzoeken.

Gelet op de stand van het onderzoek en de nog uit te voeren aanvullende onderzoeken is het zeker voorbarig, zoals in de pers wordt gesuggereerd, te zeggen dat het Albertkanaal versleten is, en dit te veralgemenen op basis van een mogelijk fenomeen van waterdoorsijpeling.

Het Albertkanaal is een van de modernste en drukst bevaren waterwegen van Europa. De infrastructuur is in goede staat en wordt systematisch door de Dienst voor de Scheepvaart onderhouden. De VITO, die het onderzoek uitvoert, gaf trouwens toe dat het inderdaad voorbarige conclusies betreft. Het Albertkanaal werd gegraven in de periode van 1930 tot 1939. Het vak waarover het nu gaat, werd omstreeks 1970 nog verbreed en gemoderniseerd. In vergelijking met bijvoorbeeld het kanaal Brussel-Schelde, dat reeds 450 jaar oud is, is het Albertkanaal nog een zeer jong kanaal.

Het behoort tot de uitdrukkelijke opdracht van alle beheerders van de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen – AWZ, Dienst voor de Scheepvaart en NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen – om te waken over de algemene

toestand van de kanalen en hun aanhorigheden, en in functie hiervan de nodige onderhoudswerken te programmeren en te budgetteren. Daarvoor bestaan die diensten. Jaarlijks worden op de begroting aanzienlijke bedragen uitgetrokken voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan waterwegen.

De resultaten van de verdere onderzoeken naar de oorzaken van de optredende wateroverlast moeten worden afgewacht vooraleer kan worden uitgemakt welke ingrepen aangewezen of noodzakelijk zijn om iets aan de situatie te verhelpen. Het is momenteel in ieder geval voorbarig om uit te gaan van de noodzaak het Albertkanaal structureel te herstellen door het aanbrengen van een betonlaag of kleilaag over de volledige bodem.

Indien evenwel uit het gevoerde onderzoek blijkt dat op korte termijn ingrepen noodzakelijk zijn, zullen de nodige budgettaire middelen moeten worden vrijgemaakt binnen de begroting. Het gebeurlijk uitwerken van een technisch afdoende oplossing om het probleem te verhelpen, zal gebeuren op advies van specialisten terzake. Overigens is het lang niet zeker dat het aanbrengen van een betonlaag op de kanaalbodem een afdoende oplossing zou zijn. De minste scheurvorming zal de waterdichtheid opnieuw hypothekeren, om nog niet te spreken over de waterdichtheid van de voegconstructies in de plaat.

Zolang het onderzoek niet heeft aangetoond wat de precieze oorzaak van de wateroverlast is, is het onmogelijk aan te geven of er sprake zal zijn van een aansprakelijkheid van de waterwegbeheerder en van een schadevergoeding voor de omwonenden. Het werd de omwonenden die schade lijden van de wateroverlast wel aangeraden de nodige bewijsstukken te verzamelen met het oog op het eventueel later indienen van een schadedossier. Dat is voorlopig alles wat ik hierover op een technisch verantwoorde manier kan zeggen.

Ik betreur wat er allemaal wordt verteld. De organisatie die werd belast met het onderzoek naar de oorzaken, is tot op heden niet in staat gebleken om die oorzaken onomstotelijk in een conclusie neer te leggen. Als men zich in staat voelt om dat onderzoek verder te doen, hoop ik dat we binnenkort uitsluitsel zullen krijgen. Mocht men zich er niet toe in staat voelen, hoop ik dat men het ons zal melden. Dan moeten we andere maatregelen nemen om na te gaan wat de precieze oorzaak is, zodat we aan alle aangelanden een oplossing kunnen bieden en hun de mogelijkheid kunnen geven de geleden schade te verhalen op grond van de resultaten van het onderzoek. Ik doe daarom nog

Bossuyt

maals een oproep aan de omwonenden om alle stukken bij te houden zodat ze een dossier hebben op het ogenblik dat zulks nodig zou zijn.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik heb nog enkele opmerkingen. U hebt het vaak over een te groot negativisme ten opzichte van ambtenaren door vraagstellers. Ik hoorde van u dan wel een negatieve commentaar ten aanzien van de VITO en van mensen die namens de VITO hebben gesproken.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik had commentaar ten aanzien van iemand die een onderzoeksopdracht heeft en voorbarig, zonder de opdrachtgever in te lichten, erover naar buiten uit commentaar geeft. Dat is geen manier van doen.

De heer Ludwig Caluwé : De onderzoeksresultaten die de VITO naar voren heeft gebracht op de vergadering met uw diensten in de loop van de maand september, zijn net dezelfde als wat er naar buiten is gebracht in de media. Ik neem bovendien aan dat het woord 'versleten' afkomstig is van de journalist. Met wat men heeft gezegd over vermoedelijke doorsijpeling door de bodem en niet zozeer uit de wanden, kan men die conclusie wel trekken.

Ik zou graag hebben dat men snel grotere duidelijkheid geeft. Hoelang moeten de betrokkenen nog wachten ? Het is goed dat u hun aanraadt om voldoende bewijsmateriaal te verzamelen over de schade die ze lijden en hebben geleden. Anderzijds begint het nu wel heel lang te duren. Uit vorige onderzoeken van de VITO zegt men dat de oorzaak hoogstwaarschijnlijk bij het Albertkanaal ligt. Een wetenschapper zegt nooit dat iets zeker is ; die houdt altijd een slag om de arm, maar men kan het licht van de zon toch niet loochenen : hier is er hoogstwaarschijnlijk zekerheid. Zolang men niet zegt dat het volledig is uitgemaakt dat het 100 procent zeker is dat het Albertkanaal de oorzaak is van de schade, zolang zal er geen aansprakelijkheid worden vastgesteld en zal de overheid niet overgaan tot vergoeden. Hoeveel onderzoeken moeten er nog gebeuren ? Er zijn mensen die vandaag moeten verhuizen omdat hun woning niet meer in een bewoonbare staat is. Ik betreur dat.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, u bent jurist en parlementslid. Hoe tragisch het ook is, wat wilt u eigenlijk ?

De heer Ludwig Caluwé : U kunt een beleidsbeslissing nemen, de aansprakelijkheid van de overheid erkennen en overgaan tot vergoeding. Moet men daar absoluut een juridische procedure voor voeren ? Vraagt u aan de mensen dat ze naar de rechtbank stappen, die dan – na ettelijke onderzoeken van deskundigen – na nog eens vijf jaar procedures uiteindelijk de Dienst voor Scheepvaart aansprakelijk stelt ? De mensen zijn belangrijk. Volgens mij moet de overheid in dezen zelf haar aansprakelijkheid erkennen, ook al staat die op grond van allerlei onderzoeken nog niet voor 100 procent vast, maar slechts hoogstwaarschijnlijk, en moet ze overgaan tot vergoeding. Ze moet bovendien zo snel mogelijk nagaan dat het probleem zich niet uitbreidt en zich ook niet op andere plaatsen voordoet, en ze moet zo snel mogelijk maatregelen nemen om het probleem niet verder te doen toenemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het netmanagement en de indeling van Vlaanderen in vervoersgebieden in het kader van het decreet basismobiliteit

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het netmanagement en de indeling van Vlaanderen in vervoersgebieden in het kader van het decreet basismobiliteit.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het netmanagement werd ingevoerd met het decreet op het personenvervoer en heeft tot doel het netwerk van bus en tram zo doelmatig en efficiënt mogelijk te organiseren om maximaal tegemoet te komen aan de verplaatsingsbehoeften en -stromen. Hierdoor moet het netmanagement ook inspelen op de vraag van klanten en potentiële klanten in plaats van op een zo groot mogelijk aanbod, ook al wordt basismobiliteit beschouwd als een onderdeel van het netmanagement.

Ik zal niet verwijzen naar artikel 8 van het decreet, dat bepaalt wat het netmanagement allemaal moet

Decaluwe

omvatten. Na een procedure, waarbij De Lijn een vorm van inspraak heeft gegeven aan alle gemeenten, is men gekomen tot een besluit van de Vlaamse regering waarin er 13 vervoersgebieden werden afgebakend waar het netmanagement ten volle kan spelen. Eén keer om de 6 jaar zal De Lijn een grootschalig potentieelonderzoek uitvoeren in elk van de vervoersgebieden met de bedoeling om de werkelijke verplaatsingsstromen te meten en naast het bestaande vervoersaanbod te leggen. Dat is allemaal positief.

Belangrijk is dat het decreet van 2001 betreffende organisatie van het personenvervoer over de weg niet bepaalt wat de gevolgen zijn van de indeling van de gemeenten in vervoersgebieden. Volgens De Lijn is deze indeling in het netmanagement aangewend om op verschillende ruimtelijke schaalniveaus openbaarvervoerbindingen te definiëren. Ik zal deze discussie niet heropenen. We hebben er bij het decreet op de basismobiliteit vaak over gepraat. Er zijn ook niet-grensgemeenten die voor bepaalde functies op andere kernen dan de vervoerskern van de eigen vervoersregio zijn gericht. Kan een bestaande lijn die vanuit een niet-grensgemeente van één vervoersregio naar een kleinstedelijk scholencentrum in een andere vervoersregio rijdt, blijven bestaan? Dergelijke vragen leven bij de gemeenten en de betrokken actoren. We hebben het gevoel dat het zogenaamde waterscheidingsprincipe op allerhande manieren wordt uitgehold zodat het in feite in de realiteit niet meer bestaat.

In de indeling in vervoersregio's, die onlangs visueel naar buiten werd gebracht in een mooie kaart in de publicatie van De Lijn 'Op 1 Lijn', is er een enorm verschil tussen de provincies inzake compactheid. Als men de atlas van de socio-economische entiteiten ernaast legt, kan men hierover vragen stellen. Ik heb de indruk dat die vervoersregio's veeleer zijn geconcentreerd op basis van de bestaande structuren van De Lijn.

Mijnheer de minister, door de vele uitzonderingsregels voor grensgemeenten van de vervoersregio's wordt het waterscheidingsprincipe dermate genuanceerd dat men de vraag kan stellen of het principe an sich effectief kan worden gehandhaafd.

Het netmanagement heeft tot doel het openbaar vervoer maximaal af te stemmen op de verplaatsingsbehoeften en -stromen. De indeling in die vervoersregio's is daartoe het instrument. In de praktijk is het waterscheidingsprincipe evenwel niet

hard te maken en moet het hele verhaal van het openbaarvervoeraanbod in de vervoersregio's gevat worden in talloze niet zo flexibele regels. Al bij al krijgt de indeling in vervoersregio's iets kunstmatig. Staat dit een flexibele invulling van het aanbod dat beantwoordt aan een mobiliteitsbehoefte niet in de weg?

De indeling in vervoersregio's moet rekening houden met woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Het is evenwel duidelijk dat de gerichtheid van gemeenten voor elk van deze functies verschillend kan zijn. Ik zal een voorbeeld geven uit mijn regio, namelijk Lendelede, dat ligt in het vervoersgebied Kortrijk. Het woon-werkverkeer is afgestemd op de Kortrijkse industriezone, maar het woon-schoolverkeer is afgestemd op de vervoersregio Roeselare, waar Izegem ligt. Heeft dit niet tot gevolg dat de indeling van een gemeente in een vervoersregio zinvol kan zijn voor één of twee functies, maar een goede verbinding voor bijvoorbeeld een derde functie in de weg staat?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, de vorige indeling was er een per provincie. We hebben dus in elk geval vooruitgang geboekt. Er is bovendien nogal wat studie aan voorafgegaan. Men is uiteindelijk gekomen tot een indeling van Vlaanderen in vervoersgebieden volgens de conclusies van het onderzoek 'Basismobiliteit Vlaanderen', dat in het midden van de jaren negentig door vorsers van de KU Leuven werd uitgevoerd.

Het vertrekken van de indeling van de Vlaamse gemeenten in twaalf plus één vervoersgebieden, rond dertien vervoerskernen, zijnde twee plus één grootstedelijke gebieden en tien regionaalstedelijke gebieden, bezorgt bovendien aan het besluit netmanagement een verankering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De indeling van Vlaanderen in de vervoersgebieden werd tijdens het opmaakproces van het besluit netmanagement getoetst aan de gemeenten, die elk afzonderlijk hun oordeel en beargumenteerde adviezen konden leveren. 125 gemeentebesturen brachten een positief advies uit en 140 reageerden niet, wat beschouwd werd als een instemming. Samen vormen zij meer dan 85 percent van de Vlaamse gemeenten en steden.

De argumenten van de overige 43 gemeenten werden in de loop van het opmaakproces van het besluit netmanagement gewikt en gewogen in het licht van de zich kristalliserende regels en criteria.

Bossuyt

Dit resulteerde in de herschikking van de indeling voor zeven gemeenten. Men heeft dus niet met ijzere hand een voorstel neergelegd dat te nemen of te laten was. Aan de verzuchtingen van de overige 36 gemeenten werd voor het overgrote gedeelte tegemoetgekomen in het verder uitschrijven van de regels in verband met noodzakelijke openbaarvervoerverbindingen.

De uitzonderingsregels werden opgemaakt om vervoersgebiedgrensoverschrijdende verbindingen mogelijk te maken. Het betreft hier echter geenszins uitzonderingsmaatregelen, maar basisregels van dezelfde orde als de voorschriften in verband met de noodzakelijke verbindingen binnen een vervoersgebied. Op die manier vormen deze vervoersgebiedgrensoverschrijdende voorschriften juist het tastbare bewijs van tegemoetkoming aan de verzuchtingen van een aantal gemeenten, die een meervoudige of verdeelde gerichtheid vanuit hun gemeente hadden bepleit.

Deze basisregels brengen tevens de nodige planings- en werkingsflexibiliteit in het starre, alles-of-niets-waterscheidingsprincipe, waarin de resultaten van de studie van de KU Leuven zijn opgemaakt. Dit waterscheidingsprincipe wordt in het besluit netmanagement geenszins gehanteerd als een doel op zich, dat te allen tijde als basisregel gehandhaafd zou moeten blijven, maar wordt flexibel geïntegreerd in het sluitende geheel van regels en criteria.

Het antwoord op uw eerste vraag geldt ook voor uw tweede vraag. Een rigide toepassing van het waterscheidingsprincipe zou geleid hebben tot een artificiële constructie. Het is juist de flexibiliteit, die werd ingebouwd in de regels van het netmanagement, die de dreiging van kunstmatigheid volledig wegneemt. De flexibiliteit uit zich onder andere in het voorzien van de mogelijkheid van vervoersgebiedgrensoverschrijdende verbindingen, het werken met onderscheiden schaalniveaus, het voorzien van potentieelonderzoek als ultieme toetssteen en het afhankelijk maken van de te implementeren frequenties en bedieningstijden van de in het potentieelonderzoek achterhaalde verplaatsingsbehoeften.

Bij de opmaak van het besluit netmanagement wordt nergens ontkend dat er een aantal voorbeelden zijn van steden en gemeenten, waar de gerichtheid, in termen van bestemming van de verplaatsing voor de drie hoofdmotieven, namelijk woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer,

niet samenvalt. Indien dit in de toekomst uit het gerichte potentieelonderzoek zal blijken en de basisregels voor noodzakelijke verbindingen niet blijken te volstaan, kan in het netmanagement steeds worden teruggevallen op de voorschriften betreffende de minimaal te bedienen attractiepolen, waarin aantrekkingspunten zoals scholen, bedrijventerreinen, winkelcentra enzovoort zijn opgenomen. De resultaten van het potentieelonderzoek, op verschillende niveaus te voeren, spelen ook daar een determinerende rol.

Tot slot zou ik nog willen benadrukken wat mijn voorganger reeds eerder in deze commissie heeft gesteld, met name dat de indeling in vervoersregio's niet betekent dat er geen regio-overschrijdende verbindingen kunnen bestaan. De indeling in vervoersregio's is wel een basis voor het gericht onderzoek naar potentiële, wat noodzakelijkerwijze op regelmatige basis moet gebeuren, willen wij mee evolveren met de steeds wijzigende verplaatsingsbehoeften. Dit zal vermijden dat we in de toekomst opnieuw met een historisch gegroeid net zullen worden geconfronteerd. De uitvoering van deze potentieelonderzoeken is ook voorzien in de begrotingsvoorstellen 2004.

Er is dus geen sprake van een te grote rigiditeit, maar we zitten gewoon in de ontwikkeling van het proces. We moeten de kans krijgen om op elk moment te evalueren. We zijn er ons goed van bewust dat in de beginfase niet alles kan worden ingewilligd. Gedurende dit proces is er wel een grote bereidheid om zo veel mogelijk gericht te werken.

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 het invoeren van een kilometervergoeding voor transporteurs in het Waals Gewest en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

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 het invoeren van een kilometervergoeding voor transporteurs in het Waals Gewest en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Waalse regering heeft op voorstel van uw Waalse collega op 2 oktober principieel beslist om in 2004 een kilometervergoeding in te voeren voor de vrachtwagens vanaf 12 ton. Deze taks zou het eurovignet moeten vervangen.

Ik zal de hele geschiedenis van het eurovignetsysteem sedert 1995 niet uit de doeken doen. Sedert de Lambermontakkoorden werden deze middelen geregionaliseerd en is het eurovignet een bevoegdheid geworden van de gewesten. Als we iets willen wijzigen, moeten we dit doen via een samenwerkingsakkoord.

Het eurovignet, zoals het is geregeld bij een Europese richtlijn, is ook in het buitenland van zijn kracht aan het verliezen. De Duitsers kondigen ook al aan om vanaf 2004 uit het systeem te stappen en in Nederland denkt men eraan het aan te passen. Naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse regering over het Mobiliteitsplan Vlaanderen van vrijdag laatstleden, las ik dat de regering overweegt het systeem nog eens te bekijken.

De beslissing van de Waalse regering om in 2004 een kilometervergoeding in te voeren voor zware vrachtwagens, roept vragen op. Werd dit reeds besproken in een overlegcomité tussen de gewesten? De Walen kunnen dit immers niet zomaar doen. Zal de Vlaamse regering akkoord gaan met de invoering van een dergelijke kilometervergoeding door hiervoor een samenwerkingsakkoord te ondertekenen? Zullen de transporteurs die gebruik maken van het Waalse wegennet, bij invoering van de kilometervergoeding gecompenseerd worden voor het waardeverlies van het eurovignet? Wat zijn de gevolgen voor de Vlaamse inkomsten? Zal de Vlaamse regering het eurovignetsysteem handhaven op Vlaams grondgebied? Overweegt de Vlaamse regering om de mobiliteitsfiscaliteit te hervormen? Zal ze dit doen in overleg en consensus met de andere gewesten, namelijk via een samenwerkingsakkoord? Overweegt de Vlaamse regering eveneens een alternatief voor het eurovignet?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik ben me bewust van de weerslag van de invoering van de kilometervergoeding. Voorafgaand aan de gestelde vragen wil ik eerst enkele zaken verduidelijken.

Zowel uit de agenda als uit de persmededeling van de Waalse regering van 2 oktober blijkt niet – ik herhaal : blijkt niet – dat zij concrete beslissingen

heeft genomen over de omvorming van het eurovignet tot een systeem van kilometerheffing. Wel heeft de Waalse overheid beslist om de negatieve consequenties van de invoering van de Duitse LKW-Maut voor de Waalse transportbedrijven te neutraliseren door een gedeeltelijke compensatie mogelijk te maken voor de perioden van inactiviteit op het Belgische grondgebied. Deze oplossing is onder andere geïnspireerd op vroegere beslissingen van de Vlaamse regering. Wel is al geweten dat de Waalse regering zich in haar 'Déclaration de politique régionale actualisée' geëngageerd heeft tot het vervangen van het eurovignet door een systeem van kilometerheffing.

In de rand van die beslissing over de compensatiemaatregelen zijn er enkele reflecties geweest, maar er is me gisteren nog bevestigd dat er op dit ogenblik geen sprake is van een duidelijk standpunt over de timing en de modaliteiten met betrekking tot de vervanging van het eurovignet door de Waalse regering. De verslaggeving die hierover in de pers is verschenen, is bijgevolg geen correcte weergave van het standpunt van de Waalse gewestregering.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat er nog geen overleg is gevoerd op het niveau van het Overlegcomité. Noch ikzelf, noch mijn collega Van Mechelen, bevoegd voor Financiën, werden formeel op de hoogte gebracht. Volgens onze inlichtingen geldt dat blijkbaar ook voor de federale minister van Mobiliteit. Elke omvorming van het eurovignet zal evenwel een zeer intensief overleg vereisen tussen al de betrokken partijen, en dit om meerdere redenen. De bijzondere wet tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten van 13 juli 2001 bepaalt weliswaar dat de gewesten bevoegd zijn om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen met betrekking tot het eurovignet te wijzigen, maar bepaalt eveneens dat de uitoefening van deze bevoegdheden voor voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, afhankelijk is van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord.

In tegenstelling tot wat in de toelichting bij de vraag om uitleg wordt gesteld, kan elk gewest inzake het eurovignet autonoom beslissen over de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen. De overlegprocedure is in deze gevallen verplicht indien het om de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling gaat.

In de tweede plaats impliceert de omvorming van het eurovignet naar een systeem van kilometer-

Bossuyt

heffing dat de inningswijze wijzigt. Zolang de federale overheid de dienst voor de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet verzekert, is volgens artikel 7 van de bijzondere wet een overlegprocedure noodzakelijk. De mogelijkheid bestaat dat de gewesten autonoom voor deze inning instaan, maar in die situatie is het noodzakelijk dat het gewest gelijktijdig instaat voor de inning van de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet. De hoger aangegeven bijzondere financieringswet geeft aan dat dit slechts kan vanaf het tweede begrotingsjaar volgend op de datum van notificatie van de gewestregering aan de federale regering.

In de derde plaats kan een van de drie gewesten niet eenzijdig uit het internationale eurovignetverdrag stappen, aangezien het indertijd geen contracterende partij was. Met andere woorden, vooraleer een gewest het eurovignet kan afschaffen, moet er intergewestelijk en federaal onderhandeld worden met het oog op het uittreden uit het verdrag.

Of de Vlaamse regering akkoord zal gaan met de invoering van een kilometerheffing in Wallonië door een samenwerkingsakkoord af te sluiten, hangt uiteraard af van het resultaat van de onderhandelingen en de inhoud van dat samenwerkingsakkoord. Het is dus nog erg voorbarig te stellen of de regering al dan niet zal instemmen.

De Vlaamse regering heeft onlangs principieel het Mobiliteitsplan Vlaanderen – met beleidsaanbevelingen – goedgekeurd en voor advies overgemaakt aan de SERV en de MINA-raad. In het plan wordt voorgesteld om, naar analogie van Duitsland, af te stappen van het eurovignetsysteem en dit te vervangen door een variabel systeem van kilometerheffing. Het uitwerken van dit systeem van kilometerheffing moet gebeuren in nauw overleg met de andere gewesten en in Europees verband, dit om concurrentievervalsing te voorkomen.

Bijgevolg zal het antwoord op uw vraag in zeer hoge mate worden bepaald door het logistieke proces en de lopende besluitvorming op het Europese niveau. De zogenaamde eurovignetrichtlijn, de Europese richtlijn betreffende 'het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen' is immers aan herziening toe. De Europese Commissie heeft haar voorstel op de voorbije ministerraad van Transport toegelicht en pas nu begint het hele onderhandelingsproces. De uitkomst ervan zal bepa-

lend zijn voor de houding van de lidstaten en de gewesten.

Daarom kan ik nu nog geen antwoord geven op de vraag of de vrachtvervoerders gecompenseerd kunnen of zullen worden voor het waardeverlies van het eurovignet door het invoeren van een Waalse kilometerheffing. Trouwens, elke compensatie die zou worden gegeven, moet aan de ene kant door Europa goed worden bevonden, en aan de andere kant moeten de partners in het eurovignet daarin worden gekend.

Wat de gevolgen voor de Vlaamse inkomsten van de invoering van een kilometerheffing in Duitsland en de compensaties betreft, verwijs ik naar de minister van Financiën en Begroting.

Wat de ambities van de Vlaamse regering in verband met het eurovignet betreft, volgen we de lijn die tot stand zal komen door de wijziging van de richtlijn. We moeten onderzoeken op welke wijze we alle mogelijkheden van de nieuwe richtlijn kunnen benutten. We zullen dat in consensus met de andere gewesten doen, zoals het wettelijke kader ons dat oplegt en in de wetenschap dat we eigenlijk een 'tussengebied' vormen. We moeten rekening houden met wat rondom ons gebeurt, maar dat kunnen we pas als we meer concrete gegevens krijgen.

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 parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs autosnelwegen

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 parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs autosnelwegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat we het hier hebben over parkeerplaatsen langs de autosnelwegen. We hadden het onder meer over de veiligheid op die parkings.

Decaluwe

Op 13 oktober voerden de vakbonden van de transportarbeiders actie voor betere werkomstandigheden. Een van hun vragen hield verband met de parkeerzones langs autosnelwegen. De jongste jaren gaat er steeds meer aandacht naar de veiligheid bij vrachtwagenchauffeurs. Denken we maar aan de regelgeving op de rij- en rusttijden. Dat deze aandacht voor de veiligheid niet overbodig is, werd de voorbije weken herhaaldelijk bewezen door de talloze spijtige ongevallen met vrachtwagens op onze autosnelwegen.

Truckers zijn verplicht om voldoende rust te nemen, maar zij moeten hiervoor dan ook over voldoende voorzieningen beschikken. Er zijn te weinig parkings, met te weinig toiletten en douches, die bovendien vaak vuil zijn. De vakbonden vragen hiervoor de aandacht.

In een reactie heeft de minister van Werkgelegenheid beloofd om langdurig of laaggeschoolde werkløzen in te schakelen bij het aanbieden van de diensten in rustzones. Dat kan positief zijn, maar hiervoor moeten er natuurlijk eerst voldoende parkeerplaatsen en rustzones aanwezig zijn.

Hebt u zicht op de bezettingsgraad van de parkeergelegenheden voor vrachtwagens langs de Vlaams autosnelwegen? Is er vaak sprake van een overbezetting? Waar zijn er tekorten?

Bestaan er afspraken met de concessionarissen van deze parkings om in voldoende en proper sanitair te voorzien dat beantwoordt aan de noden van de vrachtwagenchauffeurs? Zoekt de Vlaamse regering naar nieuwe parkeergelegenheden voor vrachtwagens in de omgeving van de Vlaamse havens, langs de Vlaamse autosnelwegen en op andere locaties waar veel vrachtwagens samenkomen?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb een aanvullende vraag. Er wordt vaak gewaarschuwd voor het gebruik van de cruisecontrol. Dat is terecht. Ik heb echter de indruk dat de mensen onvoldoende op de hoogte zijn van de technologische evolutie. Intussen zijn er systemen van cruisecontrol waarmee de chauffeur de afstand tot de voorligger kan instellen. Een andere instelling is het afremmen en stoppen als het voorliggende voertuig tot stilstand komt. Bent u op de hoogte van deze nieuwe systemen? Wilt u rekening houden met de technologische evolutie?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik zag in het weekend nog een nieuw systeem. Hopelijk blijft de technologie even snel evolueren. Alle elementen die de veiligheid kunnen bevorderen, zijn vanzelfsprekend welkom.

In antwoord op uw vraag om uitleg, mijnheer Decaluwe, kan ik u mededelen dat wij bij de uitrusting van de dienstzones langs de Vlaamse autosnelwegen aandacht schenken aan de noden van alle weggebruikers. Iedereen moet er kunnen tanken, rusten, de benen strekken, sanitaire voorzieningen gebruiken, eten en eventueel ook slapen.

Om al deze functies verder te optimaliseren, hebben we een kwaliteitssysteem uitgewerkt. Dit moet een verbetering betekenen voor de invulling van de noden van alle weggebruikers, inclusief de vrachtwagenchauffeurs. Met de concessiehouders zal een gepast niveau van voorzieningen worden afgesproken dat op elk ogenblik kan worden afgedwongen. Vooral voor de sanitaire voorzieningen zal een hoger serviceniveau worden opgelegd dan wat vandaag gebruikelijk is, al vraagt dit extra aandacht en inspanningen ten gevolge van de vele vernielingen bij onbewaakte sanitaire voorzieningen. Vandaar kwam het idee van mijn collega Landuyt. Niettemin zijn er op dit ogenblik in alle dienstzones met tankstations voldoende sanitaire installaties die 24 uur per dag ter beschikking staan van de vrachtwagenbestuurders. In de dienstzones met kiosken worden deze faciliteiten enkel aangeboden tijdens de openingsuren, van 8 tot 22 uur, op de werkdagen.

Verder zullen de parkeermogelijkheden in het algemeen en voor de vrachtwagens in het bijzonder herbekeken worden. Momenteel zijn er hier en daar overbezette parkeerplaatsen nabij de grensovergangen op zondagavond, omdat in een aantal buurlanden vrachtverkeer slechts wordt toegestaan na een bepaald uur op zondagavond, ingevolge het verbod op vrachtwagenverkeer tijdens het weekend. Intussen zien we ook een stijgend gebruik van de parkings 's nachts ten gevolge van het toenemend vervoer over de weg vanuit het vroegere Oostblok. In functie van de vastgestelde noden zullen voldoende en veilige rustplaatsen voor vrachtwagens worden uitgebouwd. Hierbij moeten we beseffen dat 's avonds en 's nachts een groot deel van de beschikbare ruimte weinig gebruikt wordt door de 'modale' autosnelweggebruiker. Vrachtwagenchauffeurs kunnen daardoor 's nachts een groter gedeelte van de parking benutten en een aantal andere voorzieningen blijven voor hen ook 's nachts

Bossuyt

beschikbaar. De realisatie van bijkomende rustzones is verder afhankelijk van ruimtelijke randvoorwaarden zoals hinder in woonzones, aantasting van open gebieden, enzovoort. In vele gevallen moeten er eerst RUP's worden opgesteld omwille van de noodzakelijke bestemmingswijzigingen van sommige betrokken zones. De realisatie van bijkomende rustzones vraagt enige tijd.

Ten slotte wil ik nog antwoorden op uw vraag inzake cruisecontrol. Cruisecontrol is naar mijn mening een technisch instrument dat een aantal voordelen biedt maar ook potentiële gevaren inhoudt. Het is niet mijn bedoeling om cruisecontrol in het algemeen te verbieden – als wegbeheerder heb ik die bevoegdheid zelfs niet eens. Het is correct dat deze technische uitrusting een aantal belangrijke voordelen heeft op het gebied van brandstofverbruik en milieu.

De contacten met de betrokken sector hebben echter ook geleerd dat cruisecontrol eventueel de aandacht laat verslappen, waardoor er duidelijk veiligheidsrisico's bestaan bij de staart van de files. Daarom wordt nu langs een aantal werven aangeraden om over een beperkte afstand de cruisecontrol uit te schakelen. De gevorderde versies van de cruisecontrol, die rekening houden met de afstand tot de voorligger, zijn zeker technische systemen die de veiligheid kunnen verhogen. Dergelijke geavanceerde systemen kunnen een belangrijke bijdrage vormen om het aantal ongevallen in de staart van de files terug te dringen. Het Vlaams Gewest volgt deze technologische ontwikkelingen met bijzondere aandacht.

Ik hoop dat er snel resultaten komen. We voeren momenteel een affichecampagne. We moeten benadrukken dat iedere weggebruiker zelf verantwoordelijk is en blijft voor zijn rijgedrag. Ik veronderstel dat velen onder ons cruisecontrol in de wagen hebben. Dat is niet iets wat we overal gebruiken. Toch blijven sommige beroepschauffeurs het systeem op een onverantwoorde manier gebruiken. We moeten daarop blijven wijzen. Ik hoop dat de media in dezen aan onze kant staan. Het is niet de doorsnee vrachtwagenchauffeur die gevaarlijk rijdt ; het zijn de wegcowboys die dat doen. Jammer genoeg is er weinig nodig om immense files te veroorzaken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Guy Sols tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitputting van de gas- en olievoorraden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sols tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitputting van de gas- en olievoorraden.

De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, oorspronkelijk zou ik deze vraag stellen als actuele vraag in de plenaire vergadering. Dat werd doorkruist door het actualiteitsdebat over Ford Genk.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat economie de motor is van onze welvaart, en dat energie de motor is van de economie. Begin oktober heb ik in verschillende kranten gelezen over een Zweedse studie, waaruit bleek dat de voorraden aardolie en aardgas veel sneller op zullen zijn dan werd aangenomen. Er wordt zelfs gezegd dat de voorradige reserves aardolie na 2010 stelselmatig zullen dalen, en dat daardoor de prijzen catastrofaal zullen stijgen. Enkele jaren later zou hetzelfde gebeuren met aardgas.

Dat is verontrustend omdat tot nu toe werd aangenomen dat aan het huidige productieniveau de voorraden zouden volstaan tot 2050. Het gaat dus over 40 jaar vroeger dan oorspronkelijk werd geraamd. Het Zweedse onderzoeksteam heeft onderzocht hoe groot de wereldvoorraad van ruwe olie is. Berekeningen komen uit op 3.500 miljard vaten van 159 liter olie. Dat is een enorme hoeveelheid. Volgens de olieproducenten bedraagt die voorraad minstens 18.000 miljard vaten. Dit is wel een grote discrepantie.

Mijnheer de minister, u zult ook al vastgesteld hebben dat de Verenigde Arabische Emiraten zich toeleggen op toerisme. Dat is een indicatie dat men inziet dat het manna van de olie niet voor eeuwig is. Men bereidt zich nu al voor om de overstap te doen van olieproducerend land naar toeristisch land. Sinds enkele jaren gebeurt dat versneld. Het zou dus kunnen dat de wereldolievoorraad sneller slinkt dan we graag willen.

Volgens de experts zou het opdrogen van de oliereserves de mensheid erger kunnen treffen dan het broeikas-effect en de klimaatsverandering, omdat die voorraad nooit voldoende kan zijn om van de

Sols

wereld een broeikas te maken. De goede kant hieraan is dat we het broeikas-effect niet moeten overschatten.

Een mogelijke oplossing is steenkool, maar dan worden we weer geconfronteerd met het broeikas-effect. In Vlaanderen zijn de energieprijzen al hoog genoeg. Ik verwijs naar een brochure van Umicore, waarin staat dat het effect van Kyoto en van de nucleaire uitstap nog niet eens verrekend zijn. Dit is dus een heel complex dossier. Ik hoop dat mijn vraag om uitleg een eerste bescheiden stap is tot een oplossing van dit gigantisch probleem.

Vandaag staan 11 vragen om uitleg op de agenda van deze commissie. Twee vragen gaan over energie, de 9 andere gaan over andere zaken. In de toekomst zou dat wel eens omgekeerd kunnen zijn. Misschien is dit vandaag nog een randfenomeen. Kyoto-verplichtingen hebben we onszelf opgelegd, maar we staan ook voor het natuurlijk fenomeen van de uitputting van de oliereserves.

Mijnheer de minister, is Vlaanderen beleidsmatig voorbereid om eventueel versneld over te stappen op andere energiebronnen? Zult u iets doen aan de hoge energiekosten in Vlaanderen? Bent u bereid om het niveau van de heffingen op de energie te beperken? Kan steenkool eventueel het olie- en gastekort opvangen, zonder nefast te zijn voor het broeikas-effect? Hoe zult u die elementen verzoenen, rekening houdend met de Kyoto-normen en de sluiting van de kerncentrales vanaf 2015?

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Mijnheer Sols, alle fossiele brandstoffen zijn eindig, niet alleen gas en olie, maar ook steenkool. Iedereen weet dat de olievoorraad over 30 of 40 jaar op zal zijn. In Limburg hebben we een grote reserve steenkool van 4 miljard ton. Er is een gedeelte dat werd aangeboord, en dat nog moeilijk kan worden gerecupereerd. Er is echter ook een gedeelte dat nog niet werd aangeboord, en dat mogelijkheden biedt. Ik vraag niet dat we daar opnieuw steenkoolmijnen bouwen, hoewel we nooit 'nooit' moeten zeggen. In de huidige ontgonnen gebieden, bijvoorbeeld in Waterschei, gaan elke dag grote hoeveelheden gas de lucht in. We kunnen de VITO vragen om studies te maken over hoe we dat gas kunnen opvangen. We kunnen ook nieuwe boringen doen op plaatsen waar volgens bepaalde studies voldoende gas zit om België gedurende 5 jaar te bevoorraden.

Mijnheer de minister, hoever staat de VITO – of staan eventueel andere instellingen – met de studie van de mogelijkheid om de kolen in die ondergrond te vergassen?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : De heer Sols heeft terecht vragen gesteld. Het is merkwaardig dat de liberalisering van de elektriciteit niet tot een daling maar tot een stijging van de elektriciteitsprijzen heeft geleid. De oorzaak daarvoor ligt niet bij de gemeenten, die in het verleden een belangrijk deel van de elektriciteitsinkomsten ontvingen. Die hebben nu minder inkomsten uit elektriciteit. De bedrijven worden geconfronteerd met hogere prijzen, en de gemeenten hebben minder inkomsten. Mijnheer de minister, wie is hier de winnaar? Als dat eenmaal is vastgesteld, is het dan niet mogelijk om de prijzen opnieuw op een lager niveau te krijgen?

Het is ook merkwaardig dat, op het moment dat ons land zijn kerncentrales afbouwt, Finland een nieuwe kerncentrale bouwt. Scandinavische landen hebben de reputatie dat ze rekening houden met leefmilieuproblemen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik ben voorzitter van een parlementair instituut dat niet zo bekend is bij de meeste parlementsleden: het Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek. Alle fracties zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Dat instituut heeft vorig jaar vooral aandacht gehad voor voedselveiligheid van ggo's, maar heeft nu een programma opgestart over de energiebeperkingen waarmee we in de toekomst zullen worden geconfronteerd. We willen daarmee een inzicht bieden in de wetenschappelijke en pseudo-wetenschappelijke verhalen die daarrond worden geweven, en een betere kijk krijgen op de maatschappelijke perceptie van een en ander. In de loop van volgend jaar zullen we daarover interessante gegevens hebben.

Als we in de toekomst in plaats van 9 vragen over mobiliteit en 2 over energie, 9 vragen over energie en 2 over mobiliteit zullen krijgen, dan zullen de resultaten van dat onderzoeksinstituut heel bruikbaar zijn voor de parlementsleden. Zoals met tal van problemen inzake wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen, zijn ook hier believers en non-believers. Voor politici is het moeilijk om uit te maken op welk been ze moeten steunen om een zinnig beleid uit te denken. Als we in de toe-

Voorhamme

komst opnieuw worden geconfronteerd met dergelijke problemen, dan vraag ik om een beroep te doen op dit instituut.

De heer Johan Malcorps, voorzitter : Het probleem van de eindigheid van de fossiele brandstoffen is al langer bekend. Volgens de Club van Rome zijn er drie grote problemen : de eindigheid van de voorraad fossiele brandstoffen, het broeikas-effect en de nucleaire veiligheid. Het goede nieuws is dat voor de drie problemen eenzelfde strategie nodig is : een aanpak van rationeel energiebeleid en -efficiëntie. Als we dat beleid consequent voeren, kunnen we nooit verkeerd zijn.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : In 1983 voerde het federaal parlement een discussie over energie, waarbij ik het principe van de aandacht voor hernieuwbare energiebronnen verdedigde. Toch doen sommigen smalend over bepaalde energiebronnen, en geven anderen verkeerdelijk de indruk dat één energiebron voldoende zou zijn. Ik hoop dat het debat in de toekomst onbevangen zal zijn, maar ook aandacht zal hebben voor de risico's, de beperktheid en de gevaren van bepaalde soorten energie.

De Vlaamse regering heeft duidelijk aandacht voor die problemen. Mijn bevoegdheid is gesitueerd op het vlak van rationeel energiegebruik, en gaat uit van de wetenschap dat energiebronnen die we tot nu toe gebruiken, eindig zijn. We moeten daar dus zuinig mee omspringen. Verschillende maatregelen werden ingevoerd of staan op stapel. Naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief zullen we de gevolgen van een en ander kunnen evalueren. Door een certificatsysteem voor groene stroom en binnenkort voor warmtekrachtkoppeling in gebruik te nemen, levert het Vlaams Gewest een belangrijke bijdrage aan de uitbouw van een milieuvriendelijk elektriciteitsproductiepark. Het huidige aandeel van de in Vlaanderen milieuvriendelijk opgewekte elektriciteit in de elektriciteitsleveringen bedraagt 11,7 procent. De beleidsdoelstelling is om tegen 2010 dit percentage op te trekken tot 25 procent.

Op dit ogenblik kunnen we niet vaststellen dat de ondernemingen meer moeten betalen voor energie. Het Vlaamse REG-beleid spoort de bedrijven en gezinnen ertoe aan om minder energie te verbruiken en daardoor hun energiefactuur te vermindere. De energieprijzen zelf zijn een federale bevoegdheid. Door een vroegtijdige liberalisering van

de elektriciteits- en aardgasmarkt heeft de Vlaamse regering wel een concurrentiële markt geschapen. Dit is de eerste voorwaarde voor lagere energieprijzen.

Om de energie-intensieve industrie aan te zetten tot een zo hoog mogelijke energie-efficiëntie, heeft de Vlaamse regering geopteerd voor het afsluiten van energie-efficiëntieovereenkomsten, waarbij de overheid zich ertoe heeft geëngageerd om geen specifieke energietaks voor die ondernemingen in te voeren, en alles in het werk te stellen opdat de convenantbedrijven ook worden vrijgesteld van soortgelijke Belgische of Europese verplichtingen.

Het vervangen van een toekomstig olie- en gasekort door steenkool hoeft niet nefast te zijn voor de CO₂-uitstoot. Alle middelen moeten worden ingezet om nu reeds zuinig om te springen met energie. De mogelijkheden voor elektriciteits- en warmteopwekking uit hernieuwbare energiebronnen moeten maximaal worden benut.

Daarnaast komt het er in de toekomst op aan om de nieuwste technologieën in te zetten. Volgens het verslag van de Ampere-commissie van oktober 2000 kunnen de steenkoolcentrales in 2020 een rendement van bijna 50 procent bereiken, mits verdere technologische ontwikkeling. De mogelijkheid bestaat om tot 90 procent van de CO₂ uit de rookgassen te onttrekken. De Ampere-commissie wijst erop dat ook brandstofcellen een veelbelovende technologie zijn voor elektriciteitsproductie en ook voor warmteproductie. Brandstofcellen gebruiken als brandstof waterstof, die uit bijvoorbeeld steenkool of biomassa kan worden gewonnen. Ze hebben een rendement tot 70 procent en een beperkte uitstoot van CO₂.

Hoe zal men deze elementen verzoenen, rekening houdend met Kyoto en de sluiting van de kerncentrales na 2015 ? Samengevat komt het erop neer dat Vlaanderen in eerste instantie een anticiperende houding aanneemt door nu reeds maatregelen te nemen om bedrijven en gezinnen ertoe aan te sporen zuinig om te springen met energie. Het instellen van verplichtingen voor groene stroomopwekking en warmtekrachtkoppeling, vormt de belangrijkste bijdrage van het Vlaams Gewest bij de verdere uitbouw van een milieuvriendelijk elektriciteitsproductiepark.

Om zich voor te bereiden op de toekomstige uitputting van de energievoorraden, is het vooral belangrijk om onderzoek en ontwikkeling een duw in de rug te geven om de nieuwste technologieën marktrijp te maken.

Bossuyt

Ten slotte merk ik nog op dat het huidige Kyoto-protocol een tijdshorizon heeft tot de periode 2008-2012. De post-Kyoto-doelstellingen moeten nog worden vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de nieuwe inzichten en feitelijke gegevens.

Gezien de uitputtelijkheid van onze energiebronnen moeten we dus onze energiebronnen zo veel mogelijk diversifiëren, de technologische evoluties op de voet volgen en een stringent beleid voeren omtrent het zuinig omgaan met energie. Zowel de bedrijven, als de overheid en de bevolking beginnen resultaten te boeken, waarvan we hopen dat ze een aanzet zullen zijn om er nog meer stringent mee om te gaan.

Zo hopen we de toekomst op een goede manier tegemoet te kunnen zien en niet te moeten leven met een doemscenario voor ogen dat al een tiental jaren leeft. Vroeger konden we het probleem nog weglachen, maar inmiddels is bewezen dat het gaat om een ernstige aangelegenheid waar we ons op een ernstige manier op moeten voorbereiden.

Mijnheer Geraerts, misschien is het goed uw vraag op een later moment te stellen om me toe te laten een meer adequaat antwoord te geven.

De voorzitter : De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat zeker volstaat. U zegt dat er wat betreft energie reeds tientallen jaren in doemscenario's wordt gedacht. We moeten dit misschien anders bekijken. We kunnen niet vaak genoeg over deze materie praten omdat ze voortdurend evolueert omwille van het feit dat het verbruik van energie consequenties heeft op vele gebieden : milieu, economie enzovoort.

Uiteraard vind ik rationeel energieverbruik een zeer goede weg om die overbrugging te maken naar alternatieve energiebronnen. Deze materie gaat ook de ministers van Economie, van Onderwijs en van Technologische Innovatie aan. Ik geef ter overweging dat we gebruik kunnen maken van dit feit om verder een pioniersrol te vervullen in het zoeken naar alternatieve energiebronnen. Vlaanderen zou met name de innovatie kunnen stimuleren. Men heeft het over kenniseconomie en creativiteit. Er is misschien een pioniersrol weggelegd voor Vlaanderen om extra te investeren vanuit de overheid om ervoor te zorgen dat we in de niche van energievoorziening, die zeer belangrijk

is, een voortrekkersrol kunnen spelen. In de toekomst is dit een sleutel voor Vlaanderen en voor de hele wereld.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over diverse maatregelen om de veiligheid van motorrijders te verhogen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over diverse maatregelen om de veiligheid van motorrijders te verhogen.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in vergelijking met automobilisten hebben motorrijders 30 keer meer kans op een ongeval met dodelijke afloop of ernstige verwondingen. Mijnheer de minister, u zult dit wel weten want ik heb vernomen dat u vrij actief met de problematiek van de motorrijders bezig bent.

Uit rijvaardigheidstesten, die door de Vlaamse regering worden gesubsidieerd, blijkt dat heel wat motorrijders de stuurkunst onvoldoende onder de knie hebben. Zeker na de winterperiode, wanneer de meeste motorrijders een tijd inactief zijn, is de rijtechniek niet meer optimaal. Eén op de drie motorrijders heeft zijn moto onvoldoende onder controle en twee op de drie maken rijfouten. Vooral een verkeerde manier van kijken en een slechte zithouding komen frequent voor. Een betere en aangepaste rijvaardigheid zal er ongetwijfeld toe bijdragen om het aantal ongevallen te doen dalen.

Enkele maanden geleden beloofde u een rondetafelconferentie samen te roepen teneinde de veiligheid van motorrijders te verbeteren. Heeft deze rondetafelconferentie reeds plaatsgevonden ? Zo ja, welke acties zult u ondernemen om de veiligheid van motorrijders te verbeteren ? Zal de Vlaamse regering de rijvaardigheidstests financieel verder blijven steunen ? Op welke wijze worden de motorrijders geselecteerd om deel te nemen aan deze tests ? Hoeveel motorrijders hebben zich al aangeboden voor deze tests ?

De heer Guy Sols : Mijnheer de voorzitter, ik ben zelf ook motorrijder, ik kan dus niet anders dan me aansluiten. Er is ook een probleem in verband met het halen van het rijbewijs voor motorrijders. De vraag is of de tests om dit rijbewijs te halen, wel optimaal zijn. Ik heb van verschillende mensen gehoord dat de huidige tests niet zouden bijdragen tot een bewijs dat men met de motor kan rijden.

Verder sluit ik me aan bij de vraagsteller.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Geachte leden, de rondetafelconferentie heeft nog niet plaatsgevonden want ik veronderstel dat u me er dan over onderzocht zou hebben. Deze rondetafelconferentie zal niet zoals aangekondigd in het najaar plaatsgrijpen maar wel op 19 januari 2004 omdat dan het 82e Internationaal Salon 'Auto-Motor-Fiets' plaatsgrijpt. Het is een uitstekende gelegenheid om die conferentie te laten doorgaan in de conferentieruimten van Brussels Expo. Het zal dus aan dit internationaal salon worden gekoppeld waardoor het de nodige weerklank zal krijgen. Het is de eerste keer dat iets dergelijks plaatsvindt en we vullen hiermee een leemte op.

Het Vlaams Gewest heeft met de organisatie van de screenings zijn verantwoordelijkheid opgenomen om in samenwerking met de Motorcycle Action Group – de MAG, een groep van geïnteresseerde motorrijders – te investeren in de verkeersveiligheid van de motorrijder. Deze screenings zorgen er immers voor dat motorrijders zich bewust worden van hun rijvaardigheid. De motorrijders kunnen de tijdens de screenings opgedane kennis en vaardigheden zeker nuttig gebruiken in het verkeer.

Mensen die de screenings hebben meegemaakt, zijn vaak – en soms pijnlijk – verrast door de gebreken die ze nog hebben als motorrijder. Het toont aan dat we hier werkelijk tegemoetkomen aan een noodzaak voor de veiligheid. Het gaat niet om het bekritisieren van de motorrijders maar men stelt nog heel wat gebreken vast, en daar moet absoluut iets aan gebeuren.

De Vlaamse regering heeft nu al twee jaar op rij een inspanning geleverd. Dit kost ook geld, ook voor de motorrijders. Misschien kan dit ook op de conferentie worden besproken. Wat hier al is gesuggereerd, zal ook onderwerp zijn van de conferentie. Het zal zeker geen lege doos worden, maar beantwoorden aan een reële noodzaak.

Wat betreft andere maatregelen die de veiligheid voor motorrijders verhogen, zullen bijvoorbeeld op de Vlaamse autosnelwegen en andere gewestwegen de markeringen zodanig worden aangepast dat de motorrijders niet verplicht worden om over de wegmarkeringen te rijden die een andere oppervlaktetextuur kunnen hebben dan het naakte wegdek. Het gaat hier vooral om dwarse markeringen en teksten of pictogrammen in het midden van de rijstroken. Uiteraard wordt er gezorgd voor een voldoende stroefheid, ook van deze markeringsoppervlakken, maar op dit punt werden in het verleden evenwel geen problemen vastgesteld. Dit is een zeer concrete en eenvoudige maatregel, die met aandrang werd gevraagd door de motorrijders. Tijdens de rondetafelconferentie zullen ongetwijfeld nog een heel wat andere maatregelen worden besproken en voorgesteld die de verkeersveiligheid van de motorrijder kunnen verbeteren.

Het ligt in mijn bedoeling om ook in 2004 te bekijken welke maatregelen die de verkeersveiligheid van de motorrijder bevorderen, kunnen worden genomen. De voortzetting van de screenings kan hierbij zeker een van de mogelijkheden zijn, maar ook andere projecten die tijdens de rondetafelconferentie aan bod zullen komen, moeten zeker worden onderzocht op hun bijdrage voor de verkeersveiligheid van de motorrijder.

De deelname aan de screenings gebeurt momenteel op vrijwillige basis. Alle geïnteresseerde kandidaten kunnen deelnemen. De aankondiging verloopt via tijdschriften en websites. In de praktijk blijkt vooral de mond-tot-mondreclame de meeste effectieve wervingsbron te zijn. Misschien zullen naar aanleiding van de conferentie nog andere mogelijkheden tot communicatie in overweging worden genomen.

Momenteel hebben reeds ongeveer 1.500 motorrijders deelgenomen aan de tests die wij hebben georganiseerd samen met de MAG. Dit initiatief was onmiddellijk een groot succes. Er bestaan daarnaast echter ook nog andere mogelijkheden. We hebben ook de medewerking nodig van de motorrijders. Met de MAG hebben we een goede groep gevonden die ons zal helpen een beleid op te stellen om de veiligheid van de motorrijders beter te waarborgen.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. We kijken met veel spanning uit naar de rondetafelconferentie begin

Huybrechts

volgend jaar. Het Vlaams Blok zal zeker nog met een aantal voorstellen naar voren komen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fileprobleem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het fileprobleem.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele weken geleden was mijn zoontje, die nog geen drie jaar oud is, met zijn auto's en vrachtwagens aan het spelen. Hij zette ze op een lange rij en zei : 'Kijk eens, vake, een file.' Ik schrok een beetje, want ik wist niet dat het woord 'file' tot de basiswoordenschat van onze peuters en kleuters behoort. Anderzijds mag ons dit niet verbazen, want files vormen een dagelijks probleem. Afgelopen maand hebben we elke dag, tot zelfs 's zondags, met een of andere vorm van filevorming te maken gehad. Als beleidsmakers moet ons dit aan het denken zetten.

Een file, hoe banaal ze ook aan het worden is in onze samenleving, mag nooit als normaal aanvaard worden, al was het maar om de maatschappelijke kost die zo'n file met zich meebrengt, maar ook omwille van het feit dat we wegen hebben gebouwd om er vlot verkeer te laten plaatsvinden en niet om er stilstand te veroorzaken. Daarom is het volgens mij nodig dat het fileprobleem eens wetenschappelijk wordt geanalyseerd om vanuit die wetenschappelijke analyse de nodige politieke en beleidsmatige conclusies te trekken. De afgelopen dagen hebt u heel wat statistisch studiemateriaal kunnen verwerven om het probleem van de files in Vlaanderen nader te doorgronden.

De oorzaken van files kunnen velerlei zijn. Er zijn in Vlaanderen jammer genoeg op dit ogenblik heel wat wegenwerken aan de gang, die noodzakelijk zijn. Niemand zal ontkennen dat een weg regelmatig moet worden onderhouden. Op plaatsen waar

wegenwerken aan de gang zijn, is er filevorming. Dat is een eerste belangrijke conclusie. Het is dan ook uw taak als beleidsverantwoordelijke om dat soort werken zo kort mogelijk te houden. We hebben het er naar aanleiding van een reeks incidenten op de E17 in het verleden al over gehad.

Een tweede reden voor filevorming, die de laatste dagen aan het licht komt, zijn de ongelukken die veroorzaakt worden door vrachtwagens die blijkbaar slecht beladen zijn. Er zijn de afgelopen dagen uitzonderlijk veel vrachtwagens gekapseisd. Dit is een recent fenomeen. Het is aan ons om na te gaan hoe dat komt. Heeft dat te maken met de constructie van een nieuwe generatie van vrachtwagens of met de haast die de beladers van die vrachtwagens hebben zodat sommige vrachtwagens met een niet-optimale belading de weg op gaan ? Daar moeten we ook politieke conclusies uit trekken.

Kijkfiles vormen ook een oorzaak van heel wat fileleed. Deze zijn gemakkelijk te vermijden. Wanneer men tussen de twee baanvakken hoge afsluitingen aanbrengt waardoor de kijkers van het ene baanvak niet in verleiding worden gebracht om te vertragen of stil te staan om de incidenten in het andere baanvak te bekijken, zou dat heel wat fileleed kunnen vermijden.

Het rijgedrag is en blijft een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongelukken op onze auto-wegen en zorgt in grote mate mee voor de files. Mijnheer de minister, u heb zopas daaromtrent met de pers gecommuniceerd aangaande het rijgedrag en een aantal voorstellen naar voren geschoven die te maken hebben met de poging tot responsabilisering van de gebruikers van onze autowegen. Daar kan het niet ophouden. U moet niet alleen vandaag de mensen attent maken op een bepaald rijgedrag dat niet tolereerbaar is, u moet de hele verkeerseducatie schoeien op een leest die ervan uitgaat dat het rijgedrag een vorm van wellevendheid en van een grote verantwoordelijkheid is en dat dit in alle omstandigheden aangepast moet zijn.

Andere filevormen hebben we minder in de hand. Binnenkort kan ook het weer opnieuw verslechteren en ook dan zullen we met files te maken krijgen. Dat hebben we natuurlijk niet in de hand en daar zal ik u dan ook niet over aanspreken.

Ik meen dat het interessant is om lering te trekken uit de verschillende oorzaken van de files. Even belangrijk als het kennen van de oorzaken van de files en het remediëren, is het antwoord op de vraag hoe we die files zo snel mogelijk kunnen oplossen. Hoe zullen we tussenbeide komen wanneer

Penris

er een ongeluk is gebeurd en er een file is ontstaan ? Hoe zorgen we ervoor dat die file zich zo snel mogelijk oplost ? We moeten een tactiek van snelle interventies hanteren zoals die bestaat op de Antwerpse ring, alhoewel niet altijd met even groot succes. Ook daar staan files van 2 uur of langer. Dat heeft wellicht te maken met de omvang van het incident. We moeten iets leren van die snelle interventies.

Begin deze maand stond ik zelfs op een zondagavond in de file tussen Aalst en Groot-Bijgaarden. Stel u voor ! Ik heb toen de interventiediensten pas gezien een uur nadat de file gevormd was. Goede communicatie lijkt me cruciaal. Gelukkig vernemen we op de radio waar en wanneer er files ontstaan, maar de communicatie is niet ideaal. Toen ik bij die file aankwam, hoorde ik op de radio dat er 'moeilijk verkeer tussen Aalst en Groot-Bijgaarden' was. Het volgende moment stond ik stil. Die communicatie moet verbeteren zodat de chauffeurs een alternatief kunnen zoeken.

Verkeerstechnisch bestaan er soms alternatieven, maar die worden niet altijd even duidelijk aangegeven. Ik heb u een schriftelijke vraag gesteld, mijnheer de minister, over de situatie in de Waaslandtunnel. Als er zich daar incidenten voordoen, kunnen de alternatieven via elektronische borden worden aangeduid. Jammer genoeg werken die borden niet altijd. De signalisatie van alternatieve wegen moet worden verbeterd.

We hebben nog werk voor de boeg, zowel wat oorzaak als remedie betreft. Is het studiemateriaal voorhanden ? Wat hebt u daaruit geleerd ? Welk gevolg zult u aan de resultaten van die studie geven ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik hoor dat de heer Penris het fileprobleem ontdekt heeft. Het Blok moet wel weten wat het wil. De heer Penris stelt terechte vragen, maar pleit anders altijd tegen oplossingen voor de structurele files, zoals de realisatie van de missing links. Een van de meest manifeste missing links, die iets kan veranderen in het Antwerpse, is het sluiten van de kleine ring door middel van de Oosterweeltunnel. De heer Penris heeft zich de voorbije jaren steeds opgeworpen als grote tegenstander van de realisatie van die tunnel. Dat lijkt me in tegenspraak met dit pleidooi.

De voorzitter : De heer Sols heeft het woord.

De heer Guy Sols : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het fileprobleem is inderdaad niet nieuw. *(Gelach)*

Ik stond deze morgen in de file en luisterde naar 'Jongens en wetenschap' op Radio 1. Daar werd net de kostprijs van de files berekend. U zegt dat de files moeten verdwijnen ; ik vrees dat we altijd files zullen kennen. Voor vele mensen loont het de moeite om gewoon in de file te blijven staan. Een professor kwam vertellen dat de kostprijs voor 1 uur file 6 euro bedraagt voor een personenwagen en 25 euro voor een vrachtwagen. In de Kennedytunnel staat iemand gemiddeld een kwartier in de file, dat is dan nog amper 1,5 euro. Dat zouden de meeste mensen zonder probleem betalen om uit de file te geraken.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Penris, u vergeet de voornaamste oorzaak van de files. We willen allemaal op hetzelfde moment op dezelfde plaats zijn. Files zijn geen modern probleem. Zelfs in de Middeleeuwen waren er al files. In heel wat steden was dat regelmatig het grootste probleem. Als we in de file zitten, zijn we absoluut niet de enigen.

We doen ontzettend veel aan de files. De mensen weten dat niet. Ze beweren zelfs dat we niets doen. Dat is te gek.

Het Vlaams Verkeerscentrum volgt de verkeersafwikkeling in Vlaanderen permanent op, zeker op de autosnelwegen. Door de informatie die via diverse kanalen ontvangen wordt, te bundelen, en dankzij de continue bewaking van een aantal geïdentificeerde knelpunten op het autosnelwegennet, is het Verkeerscentrum reeds in een vroeg stadium op de hoogte van incidenten.

Bij incidenten worden er onverwijld maatregelen genomen om daar waar mogelijk het verkeer om te leiden. Voor het omleiden van het verkeer worden er dynamische informatieborden aangebracht vóór de belangrijkste knooppunten van het autosnelwegennet. Dit is reeds het geval op de aansluitende snelwegen naar de ring om Antwerpen en binnenkort ook ter hoogte van de verkeerswisselaar te Lummen en te Zwijnaarde-Gent. Ook via andere kanalen, zoals de radio en RDS-TMC, worden de weggebruikers snel geïnformeerd zodat ze hun reisweg of vervoerswijze kunnen aanpassen.

Bijkomend investeert het gewest in mobiele telematica-apparatuur ten behoeve van filedetectie en

Bossuyt

filestaartwaarschuwing, en worden systemen voor geautomatiseerde incidentdetectie uitgebreid. In geval van ongevallen of de aanwezigheid van obstakels op de rijweg of optredende hinder, worden bijkomende acties ondernomen om de plaats van het ongeval te beveiligen ten bate van de slachtoffers, de hulpdiensten, enzovoort, en om de obstakels zo snel mogelijk te verwijderen.

De door u aangehaalde FAST-projecten – Files Aanpakken door Snelle Tussenkomst – vormen hierbij zeker een belangrijke aanvulling. Ze voorzien onder meer in een snelle takeling. Ze lopen al enkele jaren op de ring rond Brussel en die rond Antwerpen en zijn nu geëvalueerd. In de komende maanden zullen de bestaande FAST-projecten dan ook worden uitgebreid naar zowel soorten acties als naar actierreinen. Dit betekent dat FAST op grotere secties van het wegennet zal worden ingevoerd en dat er sneller signalisatie kan worden aangebracht voor de beveiliging van de file. Bij hindernissen die geen rechtstreekse invloed hebben op het verkeersverloop, zal het ogenblik van taken, dat op zichzelf wel een extra hinder kan veroorzaken, beter worden afgewogen en mogelijk buiten de spitsuren plaatsvinden.

Ook de trendmatige evolutie van de verkeerscongestie wordt systematisch opgevolgd. Op basis van de waarnemingen kan worden vastgesteld dat de verkeerscongestie de voorbije jaren sterk toegenomen is. Structurele maatregelen dringen zich op als we de files structureel willen bestrijden. In dit verband verwijs ik naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat vorige week werd goedgekeurd. De uitvoering van dit Mobiliteitsplan moet op termijn zorgen voor een vermindering van het marktaandeel van de auto in het verplaatsingsgedrag. Het marktaandeel van het openbaar vervoer, de fiets en de binnenvaart moet daarentegen groeien. Op voorwaarde dat deze doelstelling gerealiseerd kan worden, zal het aantal structurele files aanzienlijk verminderen.

Dat vraagt een inspanning van iedereen. Ik heb in de afgelopen weken gefulmineerd tegen de houding van sommige vrachtwagenchauffeurs. Het overgrote deel van de recente files werd veroorzaakt door het ongeval van één vrachtwagen. Dat is dan bijvoorbeeld door kanteling en de spreiding van de goederen over het wegdek – en we zitten voor uren vast.

We moeten de weggebruiker er blijven op wijzen dat het verkeer een ernstige aangelegenheid is.

Zeker de vrachtwagenchauffeurs dragen een grote verantwoordelijkheid. Dat toont allemaal aan hoe druk het verkeer is en hoe alert we moeten zijn. De FAST-projecten kunnen soelaas brengen. De diensten die optreden bij ongevallen langs de autosnelwegen, beseffen zeer goed dat zij zelf hinder kunnen veroorzaken. U vindt dat misschien vanzelfsprekend, ik verzeker u dat dit een recente evolutie is.

Onlangs hadden we een lange reeks van grote files door een ongeval met dodelijke afloop. Het parket moest uiteraard optreden en ook zij moeten eens overwegen of wat zij doen allemaal wel zo noodzakelijk is. Ik zeg dat niet denigrerend. Ik heb alle begrip voor het werk van het parket. Het gaat per slot van rekening om – onder meer – de financiële belangen van de nabestaanden of van de betrokkenen zelf. Elke minuut die we kunnen inhalen bij zo'n activiteit, is een minuut gewonnen. Iedereen begint zich daarvan bewust te worden. Vandaar dat ik meestal kribbig reageer als iemand de files afwentelt op de rug van de politiek.

Ik wil nog signaleren dat onze administratie een massa werk verzet vóór de aanvang van wegenwerken. De voorbereiding kost ongeveer evenveel als de werken zelf. De signalisatie van werken op de grote wegen is uitstekend. Ik geloof dat we op deze vlakken toonaangevend zijn in West-Europa.

Ik heb trouwens aan de federale minister van Mobiliteit gevraagd om ons die mogelijkheid te geven. Dat is overigens de reden waarom ik een voorstander ben van de regionalisering van dit aspect van ons verkeersbeleid. We zouden inzake signalisaties verplichtingen opleggen die veel strikter zijn dan de federale die we nu kennen. Nu kunnen we dat niet opleggen aan de gemeenten en provincies omdat het niet onze bevoegdheid is. Als gewest doen we qua signalisatie op onze gewestwegen echter veel meer dan wat wettelijk wordt gevraagd. Daarvoor gebruiken we technische middelen.

Het klopt dat een aantal technische middelen ons misschien zullen kunnen helpen om in de toekomst vlugger op te treden om files te vermijden. Er is dus op verschillende niveaus veel betrokkenheid en bekommernis omtrent dit fenomeen. Ik herhaal echter dat we ons er niet gemakkelijk van af moeten maken en zeggen dat de politiek dat allemaal moet oplossen. De mensen die in hun auto kruipen wanneer het niet nodig is, zouden beter ook eens bewustere verkeersdeelnemers worden.

Verder voorzien we in een groot aanbod aan openbaar vervoer. Die inspanning moet worden voort-

Bossuyt

gezet. Ik denk dat de Vlaamse regering op het vlak van de mobiliteit reeds veel inspanningen levert. We blijven natuurlijk kwetsbaar omdat we een doorvoerland zijn. Vanuit economisch standpunt is dat heel positief, want we pikken dan ook een graantje mee. Onze ligging is dus onze economische troef, maar in deze is onze ligging natuurlijk ook de oorzaak van heel wat ongemakken. Laten we dus verder hieraan werken en onder andere via technische maatregelen ons beleid inzake het optreden tegen hinder op de wegen nog meer verfijnen.

We moeten de mensen ook bewust maken van de mogelijke gevolgen van hun rijgedrag. Het is waar wat u zegt : de laatste files konden we eigenlijk voorzien. Als het regent, kunnen we voorspellen dat er weer enkele voertuigen tegen elkaar zullen rijden en een file veroorzaken. Dat is toch erg. Op de televisie heb ik een stukje gezien over de verschillende houdingen die vrachtwagenchauffeurs aannemen achter hun stuur : ze zitten te eten, ze leggen hun voeten op het stuur of rijden met de cruisecontrol op. Het is dus niet alleen de cruisecontrol die verboden zou moeten worden. We kunnen echter toch moeilijk een decreet maken dat verbiedt dat men met de voeten op het stuur rijdt ? Dat zijn toch houdingen die niet passen bij verantwoordelijke chauffeurs op een autosnelweg waar duizenden voertuigen rijden ?

Volgens mij volstaan de huidige wetten amper om tegen dat soort zaken op te treden. Het feit dat ze zich voordoen, bewijst echter dat bepaalde chauffeurs zich blijkbaar nog niet bewust zijn van de duizenden mensen die jaarlijks het slachtoffer worden van verkeersongevallen. Als in een oorlog een paar honderd mensen sneuvelen, staat iedereen erop te kijken, maar duizenden verkeersslachtoffers worden wel aanvaard. Ik vind dat dat niet kan.

We hebben hier in het Vlaams Parlement het aslastendecreet goedgekeurd. U stelt de vraag hoe het

komt dat er een overgewicht is. Het antwoord is heel simpel : omdat ze te veel op die vrachtwagen leggen. Wie is daarvoor schuldig ? Degene die er te veel oplegt, natuurlijk. Ik vind dat we op dit vlak harder moeten optreden. Ik heb de cijfers al gegeven aangaande de overbelasting, maar ik moet daar wel bij zeggen dat de controleurs al een bepaalde triage uitvoeren. In een derde tot de helft van de gevallen is er sprake van overgewicht. Dat veroorzaakt niet alleen sleet aan onze wegen, met al de bijkomende kosten van dien, maar ook meer gevaar op de autosnelwegen.

Ik wil even een voorbeeld geven. Vele collega's kennen de file van Affligem tot Brussel waarschijnlijk maar al te goed. Ook ik passeer daar veel. Dat is echter een plaats waar er een zeer druk maar vlot verkeer is, als iedereen zich aan de regels houdt. Ik ben daar echter eens 's nachts voorbijgekomen en ben me toen dood geschrokken. Het was tamelijk kalm op de baan en mijn chauffeur reed aan de normale snelheid, toen we opeens werden voorbijgestoken door een sliert van vrachtwagens die blijkbaar een wedstrijd hielden. Ik vind dus dat men ook 's nachts meer controles moet uitvoeren op vrachtwagens.

Een beperkt aantal roekeloze chauffeurs prijst momenteel de ernstige vrachtwagenchauffeurs uit de markt. Hun bazen hebben namelijk liever cowboys die minder lang doen over een traject dan chauffeurs die hun werk op een veilige manier proberen uit te voeren. Ik heb deze bezorgdheid ook geuit ten opzichte van de twee federaties die zich met het vrachtwagenvervoer bezighouden, in de hoop dat ze er iets aan zullen doen. Wij gaan natuurlijk ook verder werken om te proberen dat gedrag te verbeteren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.51 uur.*
