

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

8 maart 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over alternatieve aanwezigheidsprojecten van lokale en gewestelijke overheden voor niet meer in gebruik zijnde stationsloketten

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders ten aanzien van de organisatie van het openbaar vervoer in het kader van het mobiliteitsconvenant

Vraag om uitleg van de heer Marc van den Abeelen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busstroken door fietsers

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Jans tot de heer Frank Vandembroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de tewerkstelling van personen met een arbeids handicap

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitbouw van fietspaden en fietsroutenetwerken

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraken van de minister over kernenergie als oplossing voor de klimaatproblematiek

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het topperleg naar aanleiding van verschillende stroompannes in Gent

Vraag om uitleg van de heer Rob Verreycken tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke ordening rond spoorwegovergangen en over de noodzaak tot intunneling en overbrugging ervan

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van het ABVV om een 'Alliantie voor werk en milieu' tot stand te brengen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 8 maart 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over alternatieve aanwezigheidsprojecten van lokale en gewestelijke overheden voor niet meer in gebruik zijnde stationsloketten

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over alternatieve aanwezigheidsprojecten van lokale en gewestelijke overheden voor niet meer in gebruik zijnde stationsloketten.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het kader van het Move-plan bestudeert de nationale spoorwegaansmaatschappij NMBS de mogelijkheid om de verkoop van haar producten in een aantal kleinere stationsloketten stop te zetten. Het gaat om tientallen stations in België, en dus ook in Vlaanderen. Uit de studie blijkt dat een groot aantal van die stations niet meer voldoet aan de NMBS-criteria voor het openhouden en bemannen van de loketten.

Dat heeft in de betrokken stations, en ook in de media, tot misverstanden geleid. Eerst werd gedacht dat er loketten zouden worden gesloten, maar uiteindelijk blijkt dat de infrastructuur blijft, hoewel voor een zekere automatisering wordt gekozen. Daardoor kunnen de reizigers nog wel in

het station opstappen, maar moeten ze op de trein een kaartje kopen.

Ik heb daar wat correspondentie over gevoerd met de gedelegeerd bestuurder, toen nog de heer Vinck, omdat de problematiek ook in onze streek actueel is. Het concrete geval in mijn streek doet echter niets terzake, de situatie is in andere gevallen dezelfde. Er werd me gezegd dat het stopzetten van de verkoop door eigen personeel in de betrokken stations onvermijdelijk is. Er is echter een 'maar', waarin ook de reden van mijn vraag schuilt.

Mevrouw de minister, de gedelegeerd bestuurder stelde dat werd overwogen, om de lokale of gewestelijke autoriteiten toe te laten een alternatief aanwezigheidsproject te bestuderen en op te starten, de loketverkoop te behouden tot 30 juni 2005. 'Uiteraard kunt u hiervoor op de volle medewerking van de NMBS rekenen, enerzijds als verhuurder of verkoper van een deel of het geheel van het gebouw, en anderzijds voor het afsluiten van een commercieel contract onderaannemer verkoop NMBS-producten met de gekozen exploitant', aldus de gedelegeerd bestuurder in een brief van 31 januari 2005. Verder stelde hij: 'Wanneer bepaalde gemeenten een initiatief wensen op te zetten in het belang van hun bevolking en onze reizigers, dan wil ik daar gerust aan meewerken.'

Intussen heb ik ook enkele gemeentebesturen gecontacteerd. Die blijken niet goed te weten wat ze hiermee moeten doen. Ook met mensen van De Lijn heb ik gesproken, want die stationnetjes zijn vaak stopplaatsen voor de bus. Bij De Lijn vonden ze het geen slecht idee om het eens te bestuderen, maar ze hadden nog geen richtlijnen en wisten niet goed hoe ze het moesten aanpakken.

Mevrouw de minister, neemt de NMBS contact met de gewestelijke autoriteiten om na te gaan wat

Decaluwe

er in de overgangperiode eventueel mogelijk is? Welke rol kan De Lijn hierin spelen? In bepaalde stations zou die rol weleens niet onbelangrijk kunnen zijn, bijvoorbeeld in een combinatie met bussen en dergelijke. Kunt u een plan maken om lokale besturen, al dan niet samen met het gewest en De Lijn, in te schakelen als onderaannemers, zoals de NMBS het noemt, van kleinere NMBS-stations?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, er zijn wel degelijk contacten geweest tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest over het stopzetten van de loketfunctie in een aantal stations. Het zouden er 31 zijn, en het gaat inderdaad niet om een stopzetting van de treinbediening, maar wel van de verkoop van tickets en dergelijke.

De lokale overheden krijgen van de NMBS de mogelijkheid om deze stations een nieuwe bestemming te geven. In eerste instantie moet daarover onderhandeld worden tussen de NMBS en de lokale overheden zelf.

De NMBS en De Lijn streven voortdurend naar een onderlinge afstemming van hun diensten, met het voordeel voor de klant voor ogen. Het gaat dan vooral om het op elkaar afstemmen van de aansluitingen, maar ook om een integratie van de vervoerbewijzen en de verkoop. Dat is een belangrijke prioriteit voor de komende maanden en jaren.

In het verleden werden ook vervoerbewijzen gecreëerd die gebruikt kunnen worden bij zowel de NMBS als De Lijn, bijvoorbeeld de gecombineerde abonnementen en de Jump-vervoerbewijzen in het Brusselse. Daardoor moet de klant ook minder koophandelingen uitvoeren. Onder meer in Gent en Antwerpen wordt de Lijnkaart ook verkocht aan de loketten van het spoorwegstation.

De Lijn analyseert momenteel haar verkoopapparaat om het nog klantvriendelijker te maken. De nieuwe technologieën, waaronder de chipkaart, de verkoop via het internet en andere innovatieve technieken, zullen ertoe bijdragen dat de verkoopsystemen van De Lijn, de NMBS en andere open-

baarvervoersbedrijven nog verder naar elkaar toe kunnen groeien.

Op de vraag of De Lijn van plan is activiteiten te ontplooiën in de aangewezen stations, is het antwoord vandaag neen. De NMBS sluit de stations omdat ze niet rendabel zijn, en het heeft geen nut een niet-rendabele activiteit te laten overnemen door De Lijn.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil toch pleiten voor creativiteit terzake. Het gaat over 31 entiteiten, vooral op het platteland.

Ik pleit er zeker niet voor dat De Lijn andermans verlieslatende entiteiten zou overnemen, maar de vraag rijst in welke mate De Lijn of het gewest, naar analogie met het woonbeleid, een soort registreurs zijn, die een aantal dingen samenbrengen. Ik pleit er niet voor dat het Vlaamse Gewest hierin zou investeren. Misschien kan er een Lijnwinkel worden ingericht in die streken waar er geen is, of een ander element in het kader van de mobiliteit, zoals fietsenrekken. Dat moeten niet meteen Vlaamse diensten zijn, maar er moet mee worden gezocht naar een concept voor die vervoersknooppunten. Het zijn immers nog steeds vervoersknooppunten: men kan er nog altijd de trein nemen en hoogstwaarschijnlijk zijn er ook stop- of startplaatsen van de bussen. Waarom kan er bijvoorbeeld geen krantenwinkel worden ingericht? Ik suggereer maar wat. Er moet alleszins creatief naar een concept worden gezocht voor die kleinere gemeenten, waar er immers vaak een probleem van openbare dienstverlening is.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik begrijp uw vraag zeer goed, maar net omdat het over landelijke stations gaat, heeft het geen zin om daar bijvoorbeeld een Lijnwinkel te openen. Dat zou een slechte beleidskeuze zijn.

Wel heb ik daar vanuit een andere bevoegdheid, namelijk die inzake sociale economie, met bijzondere interesse naar gekeken. In het kader daarvan kunnen er activiteiten worden ontwikkeld. Helaas heb ik daar vandaag noch de middelen, noch de instrumenten voor. De instrumenten zijn vooral gericht op het subsidiëren van arbeidsplaatsen.

Van Brempt

Ik wil dit echter zeker nog voort onderzoeken, en eventueel bekijken met collega-ministers. Misschien beschikken zij wel over de instrumenten om daar een activiteit te ontplooien. Ik vind het idee om op bepaalde vervoersknooppunten activiteiten te ontplooien, zoals een strijkwinkel of een kiosk, immers heel mooi en zinvol. Daar willen we in de toekomst verder aan werken, maar nu is het geen optie om daar een verkooppunt te organiseren. Dat zou immers niet rendabel zijn en niet stroken met ons beleid van verdere automatisering.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders ten aanzien van de organisatie van het openbaar vervoer in het kader van het mobiliteitsconvenant

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders ten aanzien van de organisatie van het openbaar vervoer in het kader van het mobiliteitsconvenant.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat niet over de verantwoordelijkheid van De Lijn, maar wel over de bevoegdheden van de lokale besturen en de gewestwegbeheerders met betrekking tot het probleem van de doorstroming.

In de week van 14 februari was er andermaal een staking van een aantal chauffeurs van De Lijn, als ik me niet vergis in Anderlecht. Verder nodig ik u uit om eens kennis te nemen van de klachten die de chauffeurs van de regio Gent in november 2004 om papier hebben gezet. Dat ging heus niet meteen over eigen busbanen, maar wel onder meer over het her en der elimineren van parkeerplaatsen die het moeilijk maken voor bussen om bochten te nemen.

Naast de provincie Oost-Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn er ook in Antwerpen problemen. Vooral de beroemde Vlaamse ruit en specifiek de grote steden binnen deze ruit zijn het meest slachtoffer van die problemen.

Ik benadruk nogmaals dat De Lijn op dat vlak geen enkele schuld treft. Er zijn immers drie soorten wegbeheerders in Vlaanderen, namelijk het Vlaamse Gewest, de provincie en de gemeenten en steden. De provincie laten we hierbij even buiten beschouwing. Hierbij gaat het gewoonlijk immers over plattelandsprovinciewegen. Bovendien is het hele provinciale wegennetwerk 600 kilometer lang.

De twee andere beheerders hebben echter een grote verantwoordelijkheid op vlak van doorstroming, verkeerslichtenbeïnvloeding en handhaving. Mevrouw de minister, u kunt weliswaar opwerpen dat u enkel bevoegd bent voor de gewestwegen, maar door de ondertekening van het mobiliteitsconvenant zijn de lokale besturen evenwel het engagement aangegaan om gepaste maatregelen te nemen, zodat wordt tegemoetgekomen aan de problemen van het openbaar vervoer. Met andere woorden, het gewest zelf en de gemeenten dragen hierin een heel grote verantwoordelijkheid.

Een systematische, doorgedreven en opeenvolgende aanpak is daarbij van fundamenteel belang. We stellen evenwel vast dat deze aanpak voornamelijk met de mond wordt beleden en dat de oogst op het terrein zeer mager is. Een integraal plan, dat deze drie elementen – doorstroming, verkeerslichtenbeïnvloeding en handhaving – op een structurele wijze aanpakt, blijft uit. U hebt nochtans beloofd om hier de grootste prioriteit aan te verlenen.

Mevrouw de minister, beschikt u over een uitgebalanceerd systeem om de huidige problemen van de slechte doorstroming in kaart te brengen en aan te geven waar de oorzaken en vooral de oplossingen liggen? Welke maatregelen zijn tot op heden op al genomen op het vlak van verkeerslichtenbeïnvloeding, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen? Hoeveel heeft het Vlaamse Gewest tot op heden reeds geïnvesteerd en welke technologie werd toegepast? Welke inspanningen werden gedaan door de steden Gent en Antwerpen, en uiteraard ook door hun grensgemeenten? Welke evaluaties zijn er reeds gemaakt van deze geïmplementeerde systemen? Wat zijn hiervan de voornaamste conclusies?

Peumans

Welke maatregelen zijn tot op heden op al genomen op het vlak van doorstroming, met name inzake vrije tram- en busbanen in de steden Gent en Antwerpen, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen? Hoeveel kilometer vrije tram- en busbanen werden reeds aangelegd sinds 1995, respectievelijk op de gewest- en gemeentewegen? Wat is het resultaat van de inspanningen, vooral dan van de lokale politie, op het vlak van verkeershandhaving, met name inzake het toezicht op foutparkeerders die doorstroming beletten?

Welk algemeen actieplan denkt u te ontwikkelen om nu eindelijk eens een gedegen en structurele oplossing te geven aan dit probleem, dat door iedereen als zeer belangrijk wordt bestempeld?

Hoe staat u tegenover de organisatie van een permanente bevraging bij de chauffeurs, om kleine maar vaak zeer efficiënte oplossingen die zij aandragen, ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen door de betrokken wegbeheerders? Kan hierover geen overeenkomst gemaakt worden die de zekerheid geeft dat de overheid snel wil handelen in het belang van een beter openbaar vervoer?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, De Lijn ontwikkelde enkele jaren geleden in samenwerking met de AWV een objectieve behoefteanalyse doorstroming waarmee de belangrijkheid van elk doorstromingspunt kan worden bepaald. Op basis van metingen op het terrein wordt bepaald hoe hoog de congestiegraad is. Dit is een objectieve maat voor de hinder die het openbaar vervoer op een traject ondervindt en dus ook voor de mogelijke tijds winst die kan worden geboekt als het doorstromingsprobleem wordt opgelost.

Aan de hand van de congestiemetingen wordt de problematiek door De Lijn in kaart gebracht en geobjectiveerd. In gezamenlijk overleg tussen de wegbeheerder en De Lijn wordt de strategie van aanpak bepaald, steeds binnen de perken van de budgettaire middelen. Die zijn in bijzonder het investeringsprogramma van de wegbeheerder, zijnde de AWV, de provincie of de gemeente, en De Lijn. Het overleg 'doorstroming' tussen De Lijn en de gewestelijke wegbeheerder gebeurt op een struc-

turele basis. Door de congestiemetingen ontstaat een objectieve rangschikking van doorstromingsknelpunten en kan de prioriteit van elk knelpunt worden bepaald. Op dit moment zijn er 225 knelpunten op gewestwegen opgemeten. Bij elke opmeting gaf De Lijn ook suggesties voor een mogelijke oplossing van het knelpunt op basis van haar terreinkennis.

Er werd een aparte rubriek doorstroming in de behoefteanalyse van de AWV gerealiseerd met een prioriteitenlijst voor de knelpunten die uit metingen van De Lijn volgen. Veel knelpunten zullen binnen de nu reeds bestaande overlegkaders tussen de AWV en De Lijn kunnen worden opgelost met kleine ingrepen die niet nominatief in het investeringsprogramma van de AWV worden opgenomen. In de rubriek doortochten speelt de doorstroming bovendien als parameter in de bepaling van de prioriteiten van de doortochten zelf. Het overleg over de doorstroming van het openbaar vervoer met de andere wegbeheerder vindt plaats op een ad-hoc-basis. Er is dus een duidelijk verschil tussen wat het Vlaamse Gewest in eigen handen heeft en waar we meer zijn aangewezen op de goodwill van de andere wegbeheerder.

Het systeem van de behoefteanalyse doorstroming staat los van het mobiliteitsconvenant maar het kan wel resulteren in een project van convenants, bijvoorbeeld het afsluiten van module 8, namelijk de aanleg van vrije bus- en/of trambanen.

Mijnheer Peumans, zoals u terecht opmerkt, hebben de wegbeheerders een grote verantwoordelijkheid inzake doorstroming. De rapportering over de uitgevoerde projecten inzake doorstroming is opgenomen in het jaarboek van het personenvervoer over de weg in Vlaanderen, dat op de website <http://www.lin.vlaanderen.be/personenvervoer/> te vinden is. De rapportering over 2004 is op dit moment nog in opmaak en zal in de loop van de volgende maanden op de website worden geplaatst. Daartoe werden ook alle gemeenten en provincies aangeschreven die wegen beheren.

Inzake de aanpak van de verkeerslichtenbeïnvloeding overleggen de provinciale entiteiten van De Lijn en de provinciale afdelingen van de AWV op basis van de objectieve behoefteanalyse. Op dergelijke plaatsen zijn verschillende soorten ingrepen mogelijk. Grosso modo zien we er twee belangrijke: het invoeren van een aangepaste verkeers-

Van Brempt

lichtenbeïnvloeding zodat bus of tram in principe steeds groen licht hebben als ze bij het verkeerslicht toekomen, en infrastructurele aanpassingen om het kruispunt en/of het wegvak aan te passen, de capaciteit ervan algemeen te vergroten of om eventueel speciale voorzieningen, zoals bijvoorbeeld busbanen, voor het openbaar vervoer te realiseren. Dergelijke ingrepen worden veelal uitgevoerd voor een meervoudig doel.

In de voorbije legislatuur werden meer dan 750 kruispunten met verkeerslichtenbeïnvloeding uitgerust. De werking van deze verkeerslichtenbeïnvloeding wordt momenteel aan een evaluatie onderworpen. Jaarlijks wordt een derde van de kruispunten geëvalueerd, zoals bepaald in de beheersovereenkomst. Deze investeringen hebben betrekking op de mobiele uitrusting ter beïnvloeding van de verkeerslichten die is geplaatst aan boord van de voertuigen van De Lijn en van de exploitanten die diensten uitvoeren voor De Lijn. Het gaat daarbij in totaal om ongeveer 3.500 voertuigen, met een uitrusting van ongeveer 700 euro, wat een investering van om en bij de 2.450.000 euro betekent.

De Lijn werkt met een systeem aan boord van de voertuigen dat in staat is om de plaatsen te detecteren waar verkeerslichtenbeïnvloeding wordt toegepast. Het systeem werkt contactloos en wisselt vanuit het rijdend voertuig gegevens uit met de regelaar van de verkeerslichten. De boodschap die door het voertuig wordt doorgegeven, bevat onder andere het voertuignummer en de exploitatiegegevens. De intelligente infrastructuur in de regelaar van de verkeerslichten verwerkt de gegevens en zal eventueel per rijstrook en/of per rijrichting de verkeerslichten beïnvloeden, hetzij door de groentijd te verlengen, hetzij door de roodtijd in te korten ten voordele van de voertuigen voor het openbaar vervoer.

Het kwalitatief overzicht van de doorstromingsrealisaties op gewest- en gemeentewegen in heel Vlaanderen stel ik hierbij ter beschikking van de commissie. Daarin vindt u ook de detailgegevens voor Gent en Antwerpen inzake de aanleg van vrije trambanen, vrije tram- en busbeddingen en busstroken sinds 1995.

Mijnheer Peumans, de doorstroming van het openbaar vervoer wordt ook bevorderd door verkeers-

handhaving, zoals u terecht opmerkt. Dit is een bijzonder cruciaal gegeven. We hebben echter geen algemeen overzicht van de resultaten. Voor cijfermatige gegevens omtrent handhavingsresultaten kunnen alleen de daartoe bevoegde gemeentelijke of stedelijke instanties instaan.

Vanuit De Lijn is dat, zeker in de stedelijke gebieden, een permanente zorg. In sommige steden is het verankerd in een structureel overleg. Gecoördineerde acties leiden veelal tot zeer opvallende resultaten. De voorbije jaren werden, zeker in Antwerpen en Gent, resultaten geboekt op het terrein.

Het Vlaamse regeerakkoord zegt dat we moeten investeren in een betere doorstroming van het openbaar vervoer, zowel om de snelheid te bevorderen als om de rendabiliteit te verhogen. De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reïssnelheid die men ermee kan bereiken. Dat geldt zeker voor het openbaar vervoer. Daarom heb ik van doorstroming één van de prioriteiten van mijn beleid gemaakt.

De beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn, die loopt tot 2009, bevat een aantal engagementen op het vlak van de doelstelling 'verbeteren van de doorstroming voor voertuigen van het openbaar vervoer': de verdere invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding op gewestwegen en de aanleg van minstens 25 kilometer vrije bus- en/of trambanen op gewestwegen.

De Lijn heeft zich geëngageerd tot het permanent uitvoeren van doorstromingsmetingen om de grootste knelpunten inzake doorstroming te detecteren. Deze 'objectieve behoefteanalyse doorstroming' garandeert een efficiënte aanpak, ook in de relatie tussen AWV en De Lijn. Hieruit blijkt dat voor de aanleg van doorstromingsinfrastructuur in het algemeen voor 2005 een bedrag van 101,172 miljoen euro, inclusief de BAM-investeringen, is ingeschreven voor diverse projecten. Mijnheer Peumans, ik geef u enkele belangrijke voorbeelden: de tramuitbreiding naar Mortsel-Boechout, de vrije trambaan op de Sint-Bernardsesteenweg, de bussluizen in Geel en de Groot-Brittanniëlaan en de Koning Albertlaan in Gent.

Wat betreft de samenwerking met de andere wegbeheerders zijn we ervan overtuigd dat, op voorwaarde van verdere en opvallende realisaties ge-

Van Brempt

beuren op gewestwegen – en we zien dat als een voorbeeldfunctie –, ook daar structurele stappen in de goede richting kunnen worden gezet.

In de objectieve behoefteanalyse doorstroming, waar ik al naar verwees, worden de kennis en de ervaring van de chauffeurs door De Lijn meegenomen.

Het is mijn overtuiging dat de kleine, vaak efficiënte ingrepen zoveel mogelijk reeds zijn gebeurd, maar er zijn nog plaatsen waar het nog moet gebeuren. Een grote winst kunnen we behalen door grote, structurele aanpassingen van de weginrichting.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, als ik het goed begrijp, is al een eerste evaluatie gebeurd van de verkeerslichtenbeïnvloeding.

Minister Kathleen Van Brempt: We zijn bezig met een 'ongoing' evaluatie.

De heer Jan Peumans: Is er al een evaluatierapport beschikbaar?

Minister Kathleen Van Brempt: Er bestaan uiteraard evaluatiecijfers.

De heer Jan Peumans: Wat zijn de resultaten hiervan?

Minister Kathleen Van Brempt: Er zijn veel aanpassingen nodig. In het wegdek aan kruispunten is een systeem aangebracht dat is afgestemd op de verkeerslichten. In veel gevallen blijkt het systeem te dicht bij de verkeerslichten te zijn ingeplant. We moeten die dus verplaatsen. Als ik me goed herinner, was dat één van de belangrijke conclusies, maar er zijn er ongetwijfeld nog andere. Op basis van de evaluatie worden de systemen permanent, afhankelijk van de beschikbare budgetten, aangepast.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, het is de vraag of de verkeerslichtenbeïnvloeding een positief effect heeft op het openbaar vervoer. We kunnen wel een aantal vaststellingen doen en zeggen dat er een permanente zorg is, maar het is de

vraag wat het resultaat is op het terrein. Ik zal het dus moeten afleiden uit het rapport over de verkeerslichtenbeïnvloeding.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, als u in een specifieke situatie geïnteresseerd bent, kunnen we de stand van zaken en de evaluatie bekijken. Het gaat over zoveel projecten dat het onmogelijk is alles te vermelden.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, is er een algemene overzichtsnota over de inspanningen van steden als Antwerpen en Gent? De Lijn kan investeringen doen voor de gewestwegen, maar wat als de gemeenten op een aantal vlakken niet meewerken? Dan gaat het effect verloren.

Mevrouw de minister, ik kan een aantal mooie voorbeelden geven. U hebt het over het doortrekken van tramlijnen naar Mortsels en dergelijke, maar de chauffeurs verliezen vooral tijd op de gemeentewegen. Ik nodig u uit kennis te nemen van de opmerkingen van de chauffeurs van de regio Gent. Het gaat soms om heel eenvoudige zaken, waar op het politieke niveau geen gevolg aan wordt gegeven. Ook in Antwerpen is dat het geval. Als een vrije busbaan vol staat met auto's, maar de politie treedt niet op, gaat het effect van de vrije busbaan verloren. Kijk bijvoorbeeld eens naar de Rooseveltplaats in Antwerpen.

Ik heb de indruk dat veel wordt gezegd en dat een aantal technologische inspanningen gebeuren, maar dat de resultaten op het terrein de verwachtingen niet inlossen.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik ontken niet dat er een probleem is. U legt de vinger op de wonde, maar ik ben niet bij machte om die controles af te dwingen. De Lijn levert haar inspanningen in overleg met de steden en gemeenten. In sommige steden boeken we meer vooruitgang dan in andere. In Antwerpen, waar ik ook in de gemeenteraad zetel, is de jongste jaren wel wat vooruitgang geboekt, vooral dan op het vlak van handhaving, al kan het nog altijd veel beter.

Ik denk niet dat er aparte rapporten over doorstroming bestaan per stad of gemeente, al wil ik dat wel navragen. Het wordt veeleer geordend per kruispunt.

De heer Jan Peumans: In Antwerpen bestaat een aparte afdeling verkeerspolitie. Die houdt zich daarmee bezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Frans Peeters treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Marc van den Abeelen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busstroken door fietsers

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer van den Abeelen tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busstroken door fietsers.

De heer van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer Peumans heeft al een aanzet gegeven tot een discussie over doorstroming en vrije busbanen. Ook ik wil mijn bekommernis daaromtrent uiten, want het ook monopoliseren van de vrije busbaan leidt maar tot opstoppingen.

Mevrouw de minister, in uw beleidsnota hebt u het belang van de vrije bus- en trambanen heel duidelijk onderstreept. In het najaar van 2003, even voor uw aantreden, hebben de Vlaamse Regering en De Lijn een convenant afgesloten. De Vlaamse Regering nam het op zich om 25 kilometer vrije bus- en trambanen op gewestwegen aan te leggen. De realisatie van die banen gaat volgens u meestal gepaard met een volledige herinrichting, waarbij rekening wordt gehouden met de leefbaarheid langs de wegen, wat ook belangrijk is, en vooral met de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

Uw federale collega Landuyt heeft in de media aangekondigd het verkeersreglement te willen aanpassen om fietsers de mogelijkheid te geven op een vrije busbaan te rijden als er geen fietspad is. Dat kan echter tot heel gevaarlijke situaties leiden omdat de chauffeur er niet van op de hoogte is dat hij op de vrije busbaan niet naar rechts mag afslaan,

maar op zijn baan moet blijven en pas vlak voor het verkeerslicht mag afslaan. De meesten wijken immers honderd meter daarvoor al naar rechts uit. Dat is vrij gevaarlijk voor de fietsers.

Mevrouw de minister, hoeveel gewestwegen zijn uitgerust met vrije busbanen en hebben geen apart fietspad? Gaat het standpunt van de federale minister niet in tegen uw visie op de veiligheid van de zwakke weggebruiker? Wat zult u doen om bij de aanleg van een vrije busbaan de veiligheid van de fietsers te verhogen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer van den Abeelen. Terecht wijst hij op het gevaar van de vrije busbanen voor fietsers en andere weggebruikers. Ik zou dit debat echter willen verruimen tot een andere groep van weggebruikers, namelijk het prioritair verkeer, de hulpdiensten die eveneens mogen gebruik maken van de vrije busbanen.

In veel gemeenten, zoals Gent, Antwerpen, Turnhout, Aalst en Leuven, zijn de vrije busbanen afgebakend door betonblokken, paaltjes en hindernissen allerhande. Niet alleen het fietsverkeer komt daardoor af en toe in een gevaarlijke situatie terecht, maar ook het prioritair vervoer.

Mevrouw de minister, het is geen overbodige luxe dit uitbreidend te bekijken. In hoeverre kunnen de vrije busbanen worden opengesteld voor alle hulpdiensten, en niet alleen voor het prioritair vervoer? Tijdens de eerste fase van de werken aan de ring in Antwerpen hebben we immers gemerkt dat dat kan zorgen voor de vlotte doorgang van brandweervoertuigen, efficiënte patrouilles van de politiediensten, enzovoort. Kan bij de toekomstige heraanleg van vrije busbanen rekening worden gehouden met de technische aspecten van de ongehinderde toegang voor de hulpdiensten?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer van den Abeelen merkte op dat automobilisten niet weten dat ze de busbanen niet mogen gebruiken, maar ze mogen ze net wel gebruiken, althans als ze aan het

Koninckx

eerstvolgende kruispunt naar rechts afslaan. Of ze nu honderd, tweehonderd of driehonderd meter daarvoor op die busbaan gaan rijden, maakt eigenlijk niets uit. Ze mogen ze gebruiken, zelfs over vijfhonderd meter, als ze bij het eerstvolgende kruispunt rechtsaf slaan. Ik vermoed dat velen dat ook weten, maar er zijn er ook die er misbruik van maken.

We moeten inderdaad eens nagaan of het wel veiliger is tweewielers de vrije busbanen te laten gebruiken, zonder te willen overdrijven met het aantal weggebruikers dat er wordt toegelaten, want anders is het geen vrije busbaan meer.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, met dat laatste moeten we inderdaad voorzichtig zijn. Er wordt voor gepleit Jan en alleman op de vrije busbanen te laten rijden, maar straks rijdt er niemand meer op de gewone rijstroken.

Mijnheer van den Abeelen, u vroeg hoeveel gewestwegen uitgerust zijn met vrije busbanen en geen apart fietspad hebben. Het gaat om de N1 Bredabaan te Merksem-Antwerpen die een bijzondere overrijdbare bedding heeft. Ook de N12 Turnhoutsebaan te Borgerhout, binnen de Antwerpse ring, heeft een bijzondere overrijdbare bedding. In het verlengde daarvan naar het stadscentrum toe zijn er nog enkele korte busstroken. Ten slotte is er nog de N47 Martelarenlaan te Dendermonde.

In het kader van het Federaal Totaalplan Fiets is een discussie gevoerd over de mogelijkheid om alle busstroken, aangeduid met het verkeersbord F17, systematisch open te stellen voor fietsers. Uit die discussie heeft de federale minister echter besloten dat dat niet aangewezen is. Bijgevolg blijft de huidige toestand behouden. De wegbeheerder kan fietsers uitdrukkelijk toelaten op busbanen met het bord F17. Daartoe moet hij het verkeersbord F17 aanvullen met het symbool van een fiets en mag hij bijkomend het fietssymbool aanbrenge op het wegdek van de busstrook.

Voor wat de bijzondere overrijdbare bedding betreft, aangeduid met het verkeersbord F18, is deze

discussie niet aan de orde. Ook hier blijft alles zoals het was. Fietsers kunnen hier eveneens alleen uitdrukkelijk door de wegbeheerder toegelaten worden door het bord F18 aan te vullen met een fietssymbool.

In mentaal betekent dit dat alles blijft zoals het was, en dat is goed. Een aanpassing in die zin zou ik in het geheel niet hebben toegejuicht, en ik zou er geen positief advies over hebben gegeven. Gelukkig deelt de federale minister mijn overtuiging. Een vermenging van fietsers en openbaar vervoer op dezelfde strook heeft immers ongetwijfeld enkele nadelen, zowel voor de doorstroming van het openbaar vervoer als voor de veiligheid van de kwetsbare tweewielers. Iedere lokale situatie waar dit overwogen wordt, zal dus zeer grondig onderzocht moeten worden. De maatregel zal bovendien duidelijk moeten worden aangegeven.

In het verleden, toen de nood aan afzonderlijke voorzieningen voor het openbaar vervoer minder sterk werd aangevoeld, werd in een aantal omstandigheden bewust gekozen om geen fietspaden aan te leggen maar auto- en fietsverkeer te mengen, vooral in de bebouwde kom. Dat zal wellicht ook in de toekomst zo blijven, zeker op wat we 'rustiger doortochten' mogen noemen.

De noodzaak om vrije busbanen aan te leggen is vooral groot op drukker weggedeelten. Daar is er veelal ook nood aan duidelijk afgebakende fietspaden. Gescheiden fietspaden genieten altijd mijn voorkeur. Voor elk wegvak oordeelt de wegbeheerder, in overleg met de andere betrokken actoren, en steeds in functie van de plaatselijke omstandigheden zoals de omgeving, de beschikbare wegbreedte, en de aard en de omvang van de verschillende soorten verkeer. Bovendien moeten de busbaan en de bijzondere overrijdbare bedding in die gevallen een minimale breedte hebben, zodat fietsers op een veilige manier kunnen worden voorbijgestoken door voertuigen van het openbaar vervoer.

De Lijn is geen voorstander van een eventuele veralgemening van het medegebruik door fietsers van alle busbanen, ongeacht de breedte ervan, noch vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, noch vanuit het oogpunt van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Mevrouw De Ridder, op uw vraag heb ik bij andere gelegenheden al geantwoord dat lokaal de

Van Brempt

mogelijkheid kan worden bekeken om een opening te maken voor andere weggebruikers, in eerste instantie weggebruikers die vallen onder het collectief vervoer, wat staat tegenover het persoonlijk of individueel vervoer.

De afbakeningen waar u over sprak, zijn aangebracht omdat er door individueel vervoer nogal wat misbruik werd gemaakt van de vrije bus- of trambanen. Als ze in bepaalde situaties echter aanleiding geven tot verkeersonveiligheid, dan wil ik laten onderzoeken of er een aanpassing nodig is. Dat is echter de ondergrens. Ik ben er voorstander van het debat over wie wel nog moet worden toegelaten op de vrije tram- en busbanen open te trekken, maar we moeten terdege rekening houden met de lokale situatie. We moeten de situatie altijd vanuit dat standpunt evalueren.

De voorzitter: De heer van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen: Mevrouw de minister, ik ben blij dat u uw collega van de federale regering hebt kunnen overtuigen van uw visie. Het is ooit anders geweest. (*Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt*)

Misschien hebt u dan uw charme gebruikt, maar u bent er in elk geval in geslaagd minister Landuyt van standpunt te doen veranderen, wat niet eenvoudig is. Hier in het parlement was hij meestal onwrikbaar en lachte hij altijd. U hebt nu naar hem gelachen.

Ofwel zijn vrije busbanen toegankelijk voor fietsers, ofwel niet. Als het hier wel kan en daar niet, dan wil ik niet de fietser zijn die dat allemaal moet onthouden. Het is een chaos. Als we beslissen dat een vrije busbaan een vrije busbaan is, dan is het geen vrije fietsbaan. Anders moeten we het veranderen in een vrije bus-, fiets- en trambaan. Bovendien komen er zo ook altijd maar verkeersborden bij. Ik hoop dat u zich realiseert wat dat kost. We leven in een bos van verkeerstekens; in mijn magazijn liggen er zestig die omvergereden zijn.

Uw antwoord is bevredigend. U deelt mijn mening, maar minister Landuyt probeert er toch nog wat aan toe te voegen. We zullen hem eens met de fiets in Antwerpen op een vrije busbaan sturen, dan zullen alle problemen opgelost zijn.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik schrik wat van uw antwoord op de eerste vraag. Zijn er dan maar drie stukjes gewestwegen in heel Vlaanderen waar dit probleem zich voordoet, en waar er dus een vrije busbaan is zonder fietspad?

Minister Kathleen Van Brempt: Het zijn dan ook gewestwegen. Dat is een cruciale nuance. Bovendien bewijst dit dat we nog veel te weinig vrije busbanen hebben.

De heer Flor Koninckx: U neemt me de woorden uit de mond.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Marc van den Abeelen treedt opnieuw als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Jans tot de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de tewerkstelling van personen met een arbeidshandicap

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Jans tot de heer Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de tewerkstelling van personen met een arbeidshandicap.

Minister Van Brempt zal antwoorden namens minister Vandenbroucke.

Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Vera Jans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze vraag is eigenlijk gericht tot minister Vandenbroucke, aangezien het gaat om de tewerkstelling van personen met een arbeidshandicap. Het gaat echter eveneens over mobiliteit, zodat ik ze graag nu stel.

Op 2 december 2003 ondertekenden de Vlaamse Regering, de Vlaamse sociale partners en vertegenwoordigers van de personen met een arbeidshandicap de zogeheten Gemeenschappelijke Platform-

Jans

tekst. Deze tekst bevat een duidelijk groeiscenario om de werkzaamheidsgraad van personen met een arbeidshandicap tegen 2010 op het niveau te brengen van de werkzaamheidsgraad van de totale Vlaamse bevolking tussen 15 en 64 jaar. In de 'Enquête naar de arbeidskrachten', die in 2002 werd uitgevoerd, werd gepeild naar de gevolgen die de handicap of langdurige gezondheidsstoornis heeft op het beroepsleven. Uit dit onderzoek blijkt heel duidelijk dat, ondanks alle inspanningen die reeds gebeuren, toch nog 20 percent van de werknemers met een arbeidshandicap problemen ondervindt bij het woon-werkverkeer. Eén op drie van de arbeidsgehandicapten die werkzoekend zijn, verwacht problemen op dit vlak.

De invulling van het woon-werkverkeer moet aan een zestal voorwaarden voldoen: gegarandeerd en dagelijks ter beschikking zijn, mogelijk tijdens de spitsuren, het hele traject omvatten, een beperkt prijskaartje hebben, een doenbare fysieke en mentale belasting en een toegankelijk traject. Eind 2003 werd binnen de SERV de commissie Diversiteit opgericht. Deze commissie heeft als opdracht om enerzijds de voortgang inzake de doelstellingen en engagementen geformuleerd in de platformteksten te volgen en om anderzijds het beleid te adviseren betreffende de tewerkstelling van kansengroepen.

Op 9 februari 2005 keurde deze commissie zeven aanbevelingen goed inzake mobiliteit en toegankelijkheid voor personen met een arbeidshandicap. Ik overloop ze even: een stappenplan voor een betere toegankelijkheid binnen de beheersovereenkomsten met openbare vervoersmaatschappijen; een uitbreiding van de Diensten Aangepast Vervoer; het aanbieden van een mobiliteitstraining; een uitbreiding van de omschrijving van de groep 'arbeidsgehandicapten', dus niet meer enkel volgens criteria van het Vlaams Fonds, maar anderzijds wel stringent afgebakend; een vlottere terugbetaling van autoaanpassingen, een betaalbare verzekering en voldoende aangepaste parkeerplaatsen op de openbare weg en op de bedrijfsterreinen; fiscale stimuli om bedrijven aan te zetten tot het verbeteren van het woon-werkverkeer; het voorzien in een aangepaste wettelijke onderbouw voor het streven naar integrale toegankelijkheid.

Mevrouw de minister, in welke mate houdt u rekening met deze aanbevelingen van de commissie

Diversiteit? U kent immers het belang ervan voor de tewerkstelling van personen met een arbeidshandicap. Welke aanbevelingen van de commissie zult u in uw beleid overnemen en hoe worden die concreet uitgewerkt? Welke mogelijke maatregelen werden reeds genomen, of zullen op korte of middellange termijn worden geïmplementeerd? Welke aanbevelingen worden niet gevolgd en waarom niet?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Jans, uw vraag was inderdaad gericht aan minister Vandenbroucke, maar daar de meeste elementen onder mijn bevoegdheid vallen en er ook sprake is van het gelijkekansenbeleid zal ik, na overleg, het antwoord geven.

De problematiek van een verminderde mobiliteit bij bepaalde doelgroepen draagt net omwille van die combinatie van de bevoegdheden inzake mobiliteit en gelijke kansen in het bijzonder mijn aandacht weg. In mijn beleidsnota besteed ik er dan ook extra aandacht aan. Vanuit een inclusief beleid gaat mijn voorkeur echter uit naar de uitbouw van een net waarin zoveel mogelijk mensen, en ook die aandachtsgroepen, kunnen worden opgevangen. Ik besef dat dit niet altijd mogelijk is: vandaar ook de aandacht in mijn beleidsnota voor de uitbouw van aangepast vervoer. In dat licht kan ik me dan ook vinden in de aanbevelingen van de commissie Diversiteit.

Een aantal aanbevelingen van de commissie Diversiteit behoren tot de bevoegdheid van de federale of de lokale overheden. Het fiscaal stimuleren van bedrijven tot het verbeteren van het woon-werkverkeer behoort bijvoorbeeld tot de bevoegdheid van mijn federale collega van Financiën. Het parkeerbeleid behoort grotendeels tot de bevoegdheid van de gemeenten.

De verschillende aanbevelingen hebben betrekking op verschillende beleidsdomeinen onder verschillende ministers. Er is dus vooral nood aan een goede communicatie en overleg met de verschillende betrokken ministers en hun administraties.

Met betrekking tot de aanbeveling inzake het opstellen van een stappenplan voor een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer, zal ik

Van Brempt

erover waken dat de betrokken organisaties adviserend kunnen optreden. In de beheersovereenkomst 2003-2009 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn is inzake toegankelijkheid bepaald dat de maatschappij streeft naar de inzet van comfortabele voertuigen.

Deze doelstelling wordt vertaald in een investeringsprogramma waarbij uitsluitend nog lagevloertrams en -autobussen worden aangekocht. Voor de kusttram zijn in 2003 lagevloertussenkasten gebouwd, waardoor alle 49 kusttrams op dit ogenblik over een lagevloergedeelte beschikken. Voor de trams in Antwerpen en Gent wordt een vernieuwings- en uitbreidingsprogramma gevolgd. Eind 2004 waren in Antwerpen en Gent samen 70 Hermelijnen met lage vloer in dienst op een totale tramvloot van 281 voertuigen. De autobusvloot van De Lijn bestaat op dit ogenblik reeds voor 62 percent uit lagevloervoertuigen, op een totaal van 2.184.

Op vraag van De Lijn heeft de vzw Toegankelijkheidsbureau een normenbundel opgesteld met een code van goede praktijk voor onder andere de aanleg van bushaltes. In alle nieuwe infrastructuur dossiers wordt de normenbundel voor toegankelijkheid reeds toegepast. Bij de inplanting van nieuwe haltes wordt steeds met de wegbeheerder overlegd, en worden er suggesties gedaan voor de uitrusting. Bij nieuwe projecten worden belangrijke infrastructurele aanpassingen meestal uitgesteld tot na de evaluatie, om aanpassingen nog mogelijk te maken en verspilling tegen te gaan. Een bijzondere vermelding verdient de investering die De Lijn op dit ogenblik doet voor het toegankelijker maken van de premetrostations Meir en Sport in Antwerpen. Dit gebeurt door de installatie van brede liften en het aanbrengen van aangepaste geleidingssystemen voor blinden en slechtzienden.

Het project 'toegankelijke stadsnetten' is gestart met een pilootproject in Hasselt, dat in 2004 is uitgebreid met de stadsnetten van Diest, Genk, Knokke-Heist, Turnhout en Wetteren. In die stadsgebieden garandeert De Lijn dat rolstoelgebruikers gebruik kunnen maken van bepaalde lijnen. Om zijn toegankelijke rit te garanderen, moet de reiziger wel reserveren bij de belbuscentrale. Een toegankelijke rit betekent: plaats op de bus voor één rolstoelgebruiker per rit, een toegankelijke bus,

uitgerust met oprijdplatform en lage vloer, en een toegankelijke halte, waarbij voldaan is aan een minimale breedte en hoogte van stoep én helling om op de stoep te geraken. Als bij aanvraag blijkt dat één van de voorwaarden niet is vervuld, stelt de belbusoperator een alternatief voor. Als er al bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker is die meerijdt met de gevraagde rit, dan stelt hij voor een rit later of vroeger te nemen. Of als de halte niet toegankelijk is, is er dichtbij misschien wel een toegankelijke halte. Als er geen alternatief is, dan stuurt De Lijn een speciaal busje met lift. Over het project is gecommuniceerd door middel van een speciale brochure getiteld 'Op-Stop Zonder Drempel'.

Momenteel werk ik aan een evaluatie van de Diensten Aangepast Vervoer. Ik wil hierbij verhelderen wat hun rol is, ook met betrekking tot het woonwerkverkeer. Vast staat dat, zelfs met een inclusief openbaar vervoer, er altijd nood zal zijn aan een vervoerssysteem op maat. Er zullen immers altijd mensen zijn die niet de mogelijkheid noch de energie hebben om het openbaar vervoer te gebruiken.

De commissie stelt de oprichting van regionale infocentra en de organisatie van mobiliteitstrainingen voor die de gebruiker moeten vooruithelpen. Minister Vandembroucke vindt het evident dat de suggestie wordt overgenomen om deze mobiliteitstrainingen aan te bieden in de trajectbegeleiding naar werk. Dit zal dus worden opgenomen als aandachtspunt in de verdere uitbouw van deze diensten. Mobiliteit is immers een zeer belangrijke randvoorwaarde voor het vinden van een gepaste job, aldus de minister van Werk.

De commissie Diversiteit werkt volop aan de definitie van 'personen met een arbeidshandicap', in overleg met sociale partners en experts uit het werkveld. Het is inderdaad zo dat een ruimere groep dan alleen de nu erkende personen met een handicap, beperkingen ondervindt in het vinden en behouden van een job. De bestuurlijke overdracht van de categoriale maatregelen voor de professionele integratie van personen met een handicap van Welzijn naar Werk en Sociale Economie zal een coherent beleid ten aanzien van personen met een arbeidshandicap mogelijk maken. Een duidelijke afbakening van de groep van de arbeidsgehandicapten moet het mogelijk maken de categoriale maatregelen, waaronder de tegemoetkomingen in verplaatsingskosten, voor een ruimere groep van personen met een handicap toegankelijk te

Van Brempt

maken, voor zover hiertegenover bijkomende budgetten staan en er geen verdringing is van de huidige groep erkende personen met een handicap. In 2006 zal mijn collega terzake verder overleg plegen met de betrokken actoren.

Inzake de aanbevelingen over de terugbetaling van autoaanpassingen, betaalbare verzekeringen en het invoeren van fiscale stimuli, ga ik ervan uit dat mijn bevoegde federale collega deze voorstellen ter harte neemt. De aanwezigheid van voldoende aangepaste parkeerplaatsen op de openbare weg behoort tot de bevoegdheid van de gemeenten. Op de bedrijventerreinen zijn de bedrijven zelf hiervoor verantwoordelijk.

Wat het openbaar vervoer betreft, legt de Europese regelgeving nu reeds een aantal verplichtingen op inzake de technische specificaties van voertuigen en zijn er ook bepalingen inzake toegankelijkheid. Het gaat met name over richtlijn 2001/85/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn 97/27/EG. Ook in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatie en de tarieven van De Lijn wordt naar deze richtlijn verwezen. De Lijn leeft deze bepalingen strikt na.

De regelgeving met betrekking tot ruimtelijke ordening en integrale toegankelijkheid moet inderdaad worden gemoderniseerd en uitgebreid. De huidige regelgeving dateert immers van 1975. Op dit ogenblik vindt dan ook overleg plaats tussen mijn cel Gelijke Kansen en het kabinet van minister Van Mechelen ter voorbereiding van onder meer een stedenbouwkundige verordening inzake ruimtelijke ordening en integrale toegankelijkheid.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Vera Jans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord. Ik neem akte van de gedane inspanningen en heb begrepen dat ook in de toekomst een aantal initiatieven verder zullen worden uitgewerkt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitbouw van fietspaden en fietsroutenetwerken

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Demeulenaere tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitbouw van fietspaden en fietsroutenetwerken.

Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in een krantenartikel pleit de VVP voor de oprichting van een Vlaams Fietsfonds. Daarin zouden alle subsidies van het Vlaamse Gewest en de provincies kunnen worden verzameld. Daarbij wordt gesteld dat de provincies jaarlijks 5 miljoen euro investeren in fietsroutenetwerken. De vereniging stelt voor dat de Vlaamse overheid eenzelfde bedrag zou bijleggen. Deze middelen zouden alleen mogen worden gebruikt voor de bovenlokale netwerken, niet voor lokale of toeristische fietsroutes.

In december jongstleden hebben u en minister van Openbare Werken Peeters bevestigd dat er in 2004 reeds 50 miljoen euro werd besteed aan fietspaden, waarvan 42 miljoen euro aan de lokale overheid. Ook in het regeerakkoord wordt het belang van kwaliteitsvolle voet- en fietspaden beschouwd als een belangrijk aspect van basismobiliteit. In uw eigen beleidsnota maakt u volgende bemerking: 'Of het nu gaat om een doortocht (een gewestweg die door het dorpscentrum loopt), de uitbouw van een fietsroutenetwerk, de bus die op een centrale as in de file staat, voor ze het weten, zitten gemeenten, steden, provincies, De Lijn en het Vlaamse Gewest in hun mobiliteitsbeleid op elkanders terrein. Het is daarom aangewezen dat ze hun plannen en maatregelen op elkaar afstemmen en zo een samenhangend beleid voeren.'

Mevrouw de minister, hebt u reeds overleg gepleegd met minister Peeters om in te gaan op het voorstel van de VVP? Zo ja, wat is het besluit? Is er op dit ogenblik een werkdocument beschikbaar waarop staat aangegeven wat de actuele stand van zaken is inzake de uitbouw van die fietsroutenetwerken? Welke criteria hebben u en uw collega vooropgesteld om prioritair in aanmerking te komen voor

Demeulenaere

snelle behandeling? Welke andere mogelijkheden werden onderzocht om effectief werk te maken van de uitbouw van fietspaden van de bovenlokale fietsroutenetwerken, rekening houdend met de afstemmingsproblematiek van de verschillende actoren?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als ik me niet vergis, werd in 2003 een bestuursakkoord afgesloten tussen de drie bestuursniveaus, namelijk het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten. Er zijn ook afspraken gemaakt over wie wat waar doet.

Ik heb bij de bespreking van de beleidsnota Binnenlands Bestuur aan minister Keulen gevraagd wat de bedoeling was van dat bestuursakkoord. De minister heeft geantwoord dat hij dat wenst te implementeren. Hoe past dat in dit verhaal? Ik heb de oproep van de VVP ook gelezen. Past die in dat bestuursakkoord of niet? We moeten immers niet opnieuw het debat voeren over wie wat waar zal doen.

Ik vind 42 miljoen euro voor de lokale overheden een indrukwekkend bedrag. Ik heb daar in mijn gemeente nog nooit iets van gezien. Wordt dat bedrag toegekend in het kader van de module voor de aanleg van fietspaden in de mobiliteitsconvenant? Ik had hier graag wat meer duidelijkheid over gehad. Mijns inziens moeten we niet opnieuw allerlei fondsen oprichten, want die geven alleen maar aanleiding tot misverstanden ten aanzien van de gemeenten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, dat samen met de provincies en de gemeenten werd uitgetekend, kan pas optimaal functioneren als alle onderdelen ervan kwaliteitsvol zijn uitgerust. Vanuit die optiek kan ik mij vinden in de oproep van de VVP om de realisatie van de onderdelen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op provincie- en gemeentewegen te stimuleren.

Na de oproep in de pers van de Vlaamse provincies is er tussen de twee bevoegde kabinetten reeds contact geweest. Het probleem van de financiering van de bovenlokale fietsroutes ligt in het feit dat veel van deze routes niet langs gewestwegen gelegen zijn, wat de decretale basis voor de financiering bemoeilijkt.

Het Vlaamse Gewest heeft samen met de vijf Vlaamse provinciebesturen een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk afgebakend. Deze afbakening vond plaats met een uniforme werkwijze op provinciaal niveau en werd onderling gecoördineerd in overleg met de gemeenten. Het verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen en de uitbouw van de daartoe noodzakelijke veilige fietsinfrastructuur behoren tot de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De samenwerking tussen het Vlaamse Gewest en de provincies, die werd opgestart in 1999, heeft tot doel de realisatie en het gebruik van het fietsroutenetwerk op een versnelde en gecoördineerde manier te laten verlopen. De provincies nemen hier de rol op van coördinator, stimulator en kwaliteitsbewaker. Mijnheer Peumans, ik zal nagaan of dat in het kader van die samenwerkingsovereenkomst is. In elk geval zijn er in het kader van het fietsroutenetwerk duidelijke afspraken gemaakt over wie wat doet.

Bij de opmaak en opvolging van het netwerk wordt gebruik gemaakt van de GIS. Naast de netwerkbestanden worden ook een aantal inventarisatiebestanden bijgehouden met betrekking tot de huidige fietsinfrastructuur en de gerealiseerde en geplande projecten op de provincie-, gemeente- en gewestwegen die deel uitmaken van het fietsroutenetwerk. De provincies rapporteren regelmatig over de stand van zaken aan de Mobiliteitscel. In 2004 was 61 percent van het netwerk geïnventariseerd. Onder leiding van de Mobiliteitscel wordt dit GIS-instrument technisch bijgesteld en verder geoperationaliseerd om te komen tot een jaarlijks rapportageverslag. Op Vlaams niveau dienen deze data als input voor de objectieve behoefteanalyse voor het investeringsprogramma van de AWV.

In het kader van de behoefteanalyse worden drie types projecten onderscheiden: de aanleg van nieuwe fietspaden, de aanpassing van bestaande fietspaden en projecten gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Voor elk type

Van Brempt

wordt een afzonderlijke prioriteitenbepaling opgesteld. Voor de aanleg van nieuwe fietspaden mag over minstens 75 percent van de lengte van de netwerkschakel nog geen fietsinfrastructuur aanwezig zijn en wordt de prioriteitswaarde bepaald in functie van het potentieel aan fietsverplaatsingen. Ik bespaar u het voorlezen van de technische uitleg, ik zal u dit laten overmaken.

Voor de aanpassing van de huidige fietsinfrastructuur wordt nagegaan in welke mate die afwijkt van de inrichtingsnormen die worden bepaald in het Vademecum Fietsvoorzieningen. Voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid worden naar analogie met de behoeftanalyse voor de wegen gevaarlijke punten voor fietsers berekend op basis van het aantal en de aard van ongevallen met fietsers over een periode van 3 jaar.

De extra inspanningen en investeringen van de voorbije jaren leidden tot een inhaaloperatie die verder wordt aangehouden. We zullen de komende jaren vooral nagaan hoe we de inzet en efficiëntie van het bestaande instrumentarium kunnen verbeteren. De gezamenlijke inzet van het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten staat hierbij centraal. De sleutelrol die de provincies hebben als coördinator en stimulator maakt deel uit van hun kerntaken en plaatst ze in een belangrijke schakelpositie tussen het Vlaamse Gewest en de lokale besturen.

Daarnaast blijft ook de rechtstreekse ondersteuning van het lokale beleid bestaan via de mobiliteitsconvenant. Ook bij dit instrument staat de samenwerking tussen alle betrokken actoren centraal. In het kader van een verdere ontwikkeling en bijsturing van dit instrument zal onder meer nadruk worden gelegd op de inpassing van het lokale netwerk in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Een belangrijk gegeven is dat het hierbij niet steeds om zware infrastructuurinvesteringen zal gaan.

Dankzij de participatie in een Europees project kunnen de steden en gemeenten nu ook over een evaluatie-instrument beschikken om hun lokaal beleid te evalueren en verbeteren. Door meer steden en gemeenten aan te moedigen hier gebruik van te maken, ontstaat een vlottere uitwisseling van goede ervaringen.

Mijnheer Peumans, die 42 miljoen euro zijn de middelen die vorig jaar zijn vastgelegd voor uitvoering dit jaar door de Vlaamse overheid in het kader van het mobiliteitsconvenantbeleid.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik hoop dat het allemaal goed afloopt. Bij mij blijft uw opmerking hangen over waar de provincie eindigt en waar de gemeente begint. De goede afspraken met de AWV moeten strikt worden opgevolgd, daar schort toch nog een en ander aan.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, kan ik een gedetailleerd overzicht krijgen over hoe die 42 miljoen euro zijn besteed? Ik begrijp dit niet. Enerzijds wordt er gezegd dat er overal fietspaden langs gewestwegen worden aangelegd, anderzijds wordt gesproken over 42 miljoen euro voor de lokale besturen. Dat betekent dat er in 2004 1,6 miljard frank zou zijn toegewezen aan lokale besturen in het kader van bovenlokale fietsroutenetwerken.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, dit geld gaat niet naar de gemeenten, maar is bestemd voor het fietspadennetwerk dat de Vlaamse overheid financiert.

De heer Jan Peumans: Ik zou hier graag een overzicht van hebben. 1,6 miljard frank voor fietspaden, dat vind ik knap.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, het staat u vrij daar een schriftelijke vraag over te stellen.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afspraken van de minister over kernenergie als oplossing voor de klimaatproblematiek

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmi-

Voorzitter

lieu en Natuur, over de uitspraken van de minister over kernenergie als oplossing voor de klimaatproblematiek.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik moet u tot mijn grote vreugde gelijk geven toen u een tijd geleden zei dat u stond voor verstandig groen. U hebt immers naar aanleiding van de historische officiële inwerkingtreding van het Kyoto-verdrag op 16 februari, in het middagjournaal op de radio verklaard dat de kerncentrales al in 2015 zouden worden gesloten. Dat is zo'n 10 jaar vroeger dan de federale uitstapwet bepaalt en wat de groenen hebben kunnen bedingen. Ik ben blij in u een bondgenoot te hebben gevonden om niet in 2025, maar in 2015 de kerncentrales te sluiten.

Ik heb heel goed geluisterd. Ik heb zelfs het bandje van het gesprek opgevraagd en nadien laten uitschrijven. U zei dat de kerncentrales in 2015 zouden worden gesloten en dat op dat ogenblik het licht zou uitgaan omdat windmolens en biomassa niet in staat zijn om de circa 50 percent nucleair opgewekte elektriciteit te vervangen. U pleitte er ook voor om kernenergie in overweging te nemen als oplossing voor het broeikasprobleem.

Mijnheer de minister, ofwel geeft u hier enige blijk van een gebrek aan inzicht en kennis over de federale kernuitstapwet, ofwel gaat het om een manifeste wil om de publieke opinie een rad voor de ogen te draaien. De federale kernuitstapwet bepaalt dat de commerciële kernreactoren, van zodra ze de leeftijd van 40 jaar hebben bereikt, geleidelijk aan zullen worden gesloten. Die 40 jaar is zeer ruim bemeten, want de gemiddelde leeftijd van reactoren die tot nu toe werden gesloten, is 20 jaar. Onze reactoren mogen zelfs 40 jaar blijven functioneren.

Volgens dit scenario zouden eerst de eerste en de kleinste drie reactoren, namelijk Doel 1, Doel 2 en Tihange 1 worden gesloten in 2015. De vier grootste reactoren zouden pas tussen 2022 en 2025 worden gesloten, namelijk Doel 3 in 2022, Tihange 2 in 2023 en Doel 4 en Tihange 3 in 2025. In de periode tussen het moment van de beslissing om de kerncentrales te sluiten en het ogenblik dat de laatste reactor daadwerkelijk zal worden gesloten, zal het kernpark meer elektriciteit produceren dan

in de periode van het opstarten van de eerste reactor tot vandaag.

Het beeld dat in 2015 het licht zal uitvallen, klopt dus niet. Niet alleen omdat het grootste vermogen aan nucleaire elektriciteit pas 10 jaar later uit productie zal worden genomen, maar vooral omdat een duurzaam energiebeleid – dat de minister moet voeren – er intussen voor moet zorgen dat de kerncentrales overbodig worden. Hier wringt het schoentje.

Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat u niet zozeer een duurzaam energiebeleid wilt voeren, maar vooral opnieuw kernenergie wilt. U maakt een karikatuur van een duurzaam energiebeleid, door te stellen dat windmolens en biomassa de kerncentrales niet kunnen vervangen. Dat klopt, maar er is niemand die beweert dat dat het alternatief is, met uitzondering van degenen die er – om andere doeleinden te dienen – een karikatuur van willen maken.

Een duurzaam energiebeleid bestaat uit drie pijlers. Ten eerste is er de reductie van de vraag. Op dat vlak zijn er in Vlaanderen nog enorm veel mogelijkheden. Door alle opeenvolgende ministers van Energie is hier bijzonder weinig aan gedaan. Een tweede pijler is de maximale inplanting van alle mogelijke hernieuwbare energiebronnen, zoals zonne-energie, wind- en waterkracht en zuivere biomassa. Een derde pijler is het benutten van de moderne energieproductietechnologieën met het grootste rendement bij de omzetting van primaire energiegrondstof naar elektriciteit. Het gaat dan om warmtekrachtcentrales en STEG-turbines.

Diverse studies hebben aangetoond dat een energiebeleid dat op deze drie pijlers is gebaseerd, perfect in staat is om op een economisch, sociaal en ecologisch verantwoorde wijze onze kerncentrales te sluiten tegen 2025, te voldoen aan onze internationale klimaatengagementen en onze stroomvoorziening veilig te stellen.

Om dit te realiseren, moet het beleid zich willen inzetten voor een dergelijk scenario. Mijnheer de minister, uit uw beleidsdaden en uw publieke statements maak ik op dat u niet echt tot doel hebt een dergelijk energiebeleid vorm te geven, maar veeleer wilt terugkeren naar de vorige eeuw en meer gebruik wilt maken van kernenergie.

Glorieux

Mijnheer de minister, door kernenergie voor te stellen als een deel van de oplossing van het broeikasprobleem – zoals tijdens het radio-interview op Kyotodag – distantieert u zich van het Intern-governmental Panel on Climate Change van de VN. Binnen het IPCC bestaat eensgezindheid over het feit dat de temperatuur de eerstvolgende 50 jaar zeker niet meer dan 2 graden Celsius mag stijgen boven het preïndustriële niveau. Ook ons land heeft de afspraken mee vorm gegeven en de doelstelling geratificeerd.

De opeenvolgende assessment reports van het IPCC hebben duidelijk gesteld dat kernenergie op geen enkele manier een geloofwaardige rol kan spelen bij het halen van de Kyoto-doelstellingen en het reduceren van de CO₂-uitstoot. Door het tegendeel te beweren en na te streven boycotten we een echt efficiënt klimaatbeleid.

Mijnheer de minister, waar haalt u de informatie dat de kerncentrales in 2015 dichtgaan? Hanteert u een bewuste strategie om het publiek te misleiden? Beseft u dat de permanente denigrerende uitspraken over hernieuwbare energie het investeringsklimaat van deze sector in Vlaanderen ondermijnen?

Generaties groepeerde verschillende bedrijven en ondernemingen in Vlaanderen die actief zijn op het terrein van hernieuwbare-energietechnologie. Ik denk dat het belangrijk is met hen aan tafel te zitten, om hun visie op de energietoekomst van Vlaanderen te bespreken. We moeten ons oor niet enkel te luisteren leggen bij nucleofielen, maar ook bij deze mensen.

Mijnheer de minister, hoe verantwoordt u uw uitspraken dat kernenergie een oplossing is voor het broeikas-effect? Hiermee gaat u duidelijk in tegen de wetenschappelijke consensus die hierover bestaat bij het IPCC, en tegen de afspraken en engagementen die ons land heeft aangegaan.

Ik zou graag een duidelijk antwoord krijgen. De vraag werd al meerdere keren gesteld, maar u hebt nog nooit een duidelijk antwoord gegeven. Mijnheer de minister, sluit u zich aan bij de consensus binnen het IPCC en het beleid van de Europese Commissie, waarbij de temperatuur de komende 50 jaar niet meer dan 2 graden Celsius boven het preïndustriële niveau mag stijgen? Bent u bereid

hiervoor beleidsmaatregelen uit te tekenen? De voorbije maanden hebben zowel verschillende collega's als ikzelf deze vraag gesteld, maar eigenlijk hebt u nooit een concreet en duidelijk antwoord gegeven. Ik hoop dat ik dat nu wel krijg.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb met aandacht naar de uiteenzetting van de heer Glorieux geluisterd. Ik heb toevallig ook het interview met de minister op de radio gehoord. Het is de vraag wie er een karikatuur van maakt. Ik heb de minister enkel horen zeggen wat beslist is: dat vanaf 2015 kerncentrales worden gesloten.

Mijnheer Glorieux, u hebt het over het misleiden van het publiek. We moeten dit probleem ook bekijken in een internationale context. In Nederland bijvoorbeeld wordt het debat heropend door de staatssecretaris. Ik heb vorige week een rapport gelezen waarin staat dat op mondiaal vlak ongeveer 50 kerncentrales worden gebouwd. Dat betekent dat we niet blindelings kunnen zeggen dat alles dicht moet.

Mijnheer de voorzitter, ik wil een debat. Het is de verdienste van deze commissie dat we na de paasvakantie een grondig debat voeren op basis van juiste cijfers. Ook VOKA vraagt naar juiste cijfers. Mijnheer Glorieux, u verwijt de minister constant dat hij mensen misleidt, maar ik wil ook eens correcte cijfers horen, zodat we niet voor verrassingen komen te staan en het licht plotseling dooft.

Mijnheer de minister, we zijn vragende partij om de discussie op een objectieve manier te voeren. In de beleidsnota zijn een aantal ramingen opgenomen over de mogelijkheden van hernieuwbare energie. We zijn dus niet tegen windenergie of pro kernenergie, maar we willen wel een duidelijke objectieve analyse van het geheel.

Als uit de cijfers blijkt dat de federale beslissing moet worden omgebogen, is dat zo. Mensen die een – eventueel – domme beslissing kunnen herzien op basis van aanvullende gegevens, zijn verstandige mensen. Er nu al een symbooldossier van maken – op het moment dat we nog een enorm lange weg te gaan hebben –, is een brug te ver.

Voor windenergie heeft de heer Martens al omstandig uitgelegd dat we alles zodanig kunnen be-

Decaluwe

cijferen dat er in feite geen probleem is in windarme periodes. Ik heb nog eens navraag gedaan, en altijd wordt gezegd dat er een alternatief moet zijn. Federaal minister van Energie Verwilghen heeft een interconnectieafspraken gemaakt om stroom te leveren vanuit Nederland. Mijnheer Glorieux, het kan niet dat we hier alles sluiten, het enkel met hernieuwbare energiebronnen doen, en alternatieven uit het buitenland invoeren aan veel hogere prijzen. Dat gaat ten koste van onze onafhankelijkheid, en misschien gaat het dan nog om kernenergie. We zijn maar een stipje in de wereld. Ik wil de discussie op een open en eerlijke manier voeren, waarbij we ondersteund worden door onze wetenschappelijke instellingen.

Ik wil er geen karikatuur van maken. Mijnheer de minister, ik denk dat u in eer en geweten, vanuit een bepaalde bekommernis, elementen naar voren hebt gebracht. Ik wil dat de Vlaamse Regering duidelijke afspraken maakt met de federale regering. Als het moment van de waarheid komt – en dat zal sneller gebeuren dan we denken –, moet niet met een beschuldigende vinger worden gewezen, waardoor onze industrie en onze consumenten het slachtoffer worden.

Mijnheer de minister, zijn er nog contacten met het federale niveau? Wordt de situatie inzake hernieuwbare energie en de alternatieven opgevolgd, zodat er geen problemen ontstaan voor de industrie en de consument, en we daadwerkelijk onze afspraken inzake het Kyotoverdrag en duurzaamheid naleven?

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb aandachtig geluisterd naar de heer Glorieux. Ik ben een beetje geschrokken.

Ik volg het energieprobleem al een paar maanden. Mijnheer Glorieux, ik begrijp uw argumenten niet goed. U spreekt over vraagreductie en besparingen. Ik was een paar weken geleden één van de gelukkige ontvangers van een spaarlamp. Ik weet niet of u daarop doelt, maar de besparing die dat werkelijk oplevert, is – om het woord belachelijk niet te gebruiken – niet evident.

Mijnheer Glorieux, u hebt het ook over zonne-energie. Dat heb ik ook een beetje gevolgd. Een professor heeft berekend dat de meeste installaties van die fotovoltaïsche cellen – of hoe men het ook noemt – die op onze daken liggen, meer hebben gekost om ze te maken, te vervoeren en te installeren dan wat ze tot nu toe aan energie hebben opgebracht.

U hebt het ook over biomassa. Ik weet dat het heel plezant zou zijn dat de boeren tienduizenden hectaren met koolzaad zouden beplanten. Dat oogt mooi, maar als we specialisten laten berekenen hoeveel liter biodiesel er kan worden uitgehaald, blijkt dat deze techniek vandaag alleen kans op slagen heeft als het wordt gesubsidieerd. Dat is een verkeerde weg. Ook de groenestroomcertificaten zijn in feite een vervalsing van de markt.

Over de waterkrachtcentrales heeft de heer Decaluwe zeer zinnige dingen gezegd. Wij zijn ook voorstander van propere energie en alles wat door windmolentjes en het zonnetje aan lage kosten kan worden geleverd, maar de realiteit is anders.

Ik was gistermorgen nog in Bombay, en zat toevallig aan tafel met iemand die net terugkwam uit Bhutan. Bhutan ligt ten noordoosten van India, op de weg naar de Himalaya. We spraken over energie en de man zei dat het geen zin heeft in Bhutan kerncentrales te bouwen, want er zijn miljoenen tonnen water en niveauverschillen van duizenden meters. Het enige dat in Bhutan gebouwd moet worden, zijn waterkrachtcentrales. Er is immers onbeperkt water voorhanden, met een erg groot niveauverschil. Te denken dat wij nu hetzelfde kunnen doen met de watervallen van Coö, is echter iets anders. We beschikken in België over niets inzake waterkracht.

Al die besparingen, zonne-energie, biomassa, waterkrachtcentrales, enzovoort, zijn allemaal wel goed bedoeld breigoed, maar ik geloof niet dat de energie uit alle voorbeelden die de heer Glorieux opsomt, binnenkort zal volstaan om de elektriciteit op te wekken die nodig is alleen al voor de verhoging die we jaarlijks nodig hebben.

De heer Glorieux sprak over engagementen. Welnu, als de minister de engagementen wil nakomen die ons land is aangegaan naar aanleiding van de Kyoto-akkoorden, dan zal hij niet alleen moeten besluiten dat de stupide wet over de uitstap uit de

Van Gaever

kernenergie, die zonder nadenken is goedgekeurd, herroepen moet worden, maar ook dat er heel snel in Vlaanderen een paar supplementaire kerncentrales moeten worden gebouwd.

Volgende week zal ik samen met de heer Penris een voorstel van resolutie in die zin indienen, waarin we de Vlaamse Regering verzoeken zo snel mogelijk bij de federale regering aan te dringen op het ongedaan maken van die stupide wet, en te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor supplementaire kerncentrales, die Vlaanderen immers moeten toelaten de energiebevoorrading veilig te stellen voor de toekomst van onze kinderen en kleinkinderen. We mogen niet afhankelijk worden van elektriciteit uit het buitenland, die waarschijnlijk ook met kernenergie opgewekt zal worden, of van de opwekking uit olie of gas, waardoor we eveneens volledig voor jaren afhankelijk zouden zijn van het buitenland.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het zou goed zijn deze problematiek eens te bekijken in zijn gehele context. Als we de kernenergie niet meer willen, zoals de federale overheid heeft beslist, dan zal er op de ene of de andere manier iets moeten gebeuren. Ik vraag me af wat het standpunt is van de sp.a, die de federale wet mee heeft goedgekeurd, maar er zitten hier alleen maar een onafhankelijke en een lid van Spirit, en daar kunnen we het niet aan vragen. We zouden het aan de heer Martens moeten vragen.

Een tweede element is het viWTA. We zouden er goed aan doen een aantal mensen te laten verwoorden wat er kan en wat niet, ook op het gebied van hernieuwbare energie. Een vorige minister van Energie, de heer Stevaert, deed straffe uitspraken over het bouwen van waterkrachtcentrales op de Demer en de Jeker. *(Opmerkingen)*

Ja, watermolens zouden nog kunnen, maar daar komen we niet ver mee. We moesten het maar eens in de juiste context bekijken. Mijnheer Glorieux, ik doe een oproep om het grondige debat hierover af te wachten, dan weten we tenminste waar we aan toe zijn. In het rapport over hernieuwbare energie wordt een aantal aanbevelingen gedaan,

maar wordt ook gewezen op de problemen, bijvoorbeeld op het vlak van ruimtelijke ordening bij de inplanting van windmolens. Theoretisch ziet het er allemaal wel leuk uit, maar de vraag is wat er in de praktijk kan.

Ik pleit ervoor de deskundigheid van het viWTA, overigens een parlementaire instelling, te benutten. Ook de minister heeft dat al gesuggereerd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb begrepen dat de hoorzittingen binnenkort volgen. Met de uitgebreide studie over kernenergie, gemaakt door een instituut waarvan enkele eminente leden van deze commissie zelfs lid zijn, en met de bijdrage van de heer Glorieux, kan een ernstig en volledig debat worden gevoerd. Na dit debat zullen de nodige lijnen uitgezet kunnen worden en kunnen de intenties van de commissie duidelijk worden.

Mijnheer Glorieux, als u citeert, moet u dat volledig doen, en moet u ook weten wat u citeert. In mijn antwoord zal ik duidelijk nogmaals weergeven wat er in het rapport staat en wat we gezegd hebben in het interview tijdens het VRT-radiojournaal van 16 februari. Ik citeer uit dat journaal. De journalist stelde: 'Minister Peeters is ook bezorgd dat er voor de stroom die nu wordt opgewekt in kerncentrales onvoldoende alternatieven zijn.' Mijn antwoord daarop luidde: 'Omdat ik niet in een situatie wil komen waar de gezinnen en de bedrijven op een bepaald moment onvoldoende of geen elektriciteit meer hebben. Daar ben ik bezorgd over, daar wil ik een debat over. Maar ik ben geen voorstander van kernenergie, en ik ben ook geen tegenstander van windenergie, wat verkeerdelijk door een aantal mensen zo is begrepen.'

Mijnheer Glorieux, ik heb toen, getuige uw vraag nu, profetische woorden gesproken. Maar ik citeer verder wat ik toen zei: 'Ik vraag alleen maar hoe we dat gaan oplossen, en ik denk dat het de verdomde plicht is van de minister van Energie om tijdig de vraag te stellen, en ook samen met de anderen te zoeken hoe we dit gaan oplossen.'

Het is niet aan de orde 'denigrerend' te doen. Dat is niet mijn stijl. We moeten echter de bijdrage van hernieuwbare energiebronnen in het algemeen en van bepaalde energiebronnen zoals waterkracht,

Peeters

zonne-energie en windenergie in het bijzonder, nuanceren en objectiveren. Mijn bezorgdheid is dat we die alternatieven zo hoog plaatsen, dat we zelfs de bedrijven en de mensen die er de nodige inspanningen voor doen, over het paard tillen. Dat is ook voor hen niet goed.

We moeten dus nuanceren omdat de bijdrage van een aantal milieuvriendelijke energiebronnen niet ononderbroken verloopt en dus geschadwd moet worden door andere, al dan niet milieuvriendelijke, energiebronnen. We moeten objectiveren omdat de bijdrage van waterkracht, zonne-energie en windenergie op dit moment samen 0,2 percent vertegenwoordigt van de Vlaamse stroomopwekking.

Van de Vlaamse nucleaire centrales zal Doel 1 op 15 februari 2015 sluiten, althans als de wetgeving wordt uitgevoerd zoals is bepaald. Doel 2 sluit op 1 december 2015, Doel 3 op 1 oktober 2022 en Doel 4 op 1 juli 2025. Het schema wordt dus gevolgd vanaf 2015.

In België bedroeg de opgevraagde elektriciteit in 2004 87,5 terawattuur. De opgewekte elektriciteit bedroeg 81,4 terawattuur. Van die productie was 44,8 terawattuur of 55 percent nucleair. In Vlaanderen alleen was het nucleair aandeel 45 percent, omdat we ook aardgas hebben. Daarenboven was 7,7 terawattuur of 8,8 percent van de 87,5 terawattuur die we nodig hadden, geïmporteerd uit Frankrijk, waar 78 percent van de stroom nucleair is.

Het gaat om belangrijke hoeveelheden elektriciteit, die we ook uit Frankrijk moeten betrekken. De vraag is hoe we dat moeten oplossen in het licht van de opdracht en de bepalingen in het regeerakkoord over hernieuwbare energiebronnen. Ik hoop dat u mijn bezorgdheid deelt dat we de bevoorrading moeten garanderen. Ook daarover heeft uw partij op federaal niveau een passage mee goedgekeurd.

We bereiden een en ander voor, onder leiding van de heer Palmers, de coördinator van Generaties. Mijn kabinet heeft ook met ODE Vlaanderen vzw, de Organisatie voor Duurzame Energie, evenals met leden van ODE afzonderlijk, al herhaaldelijk van gedachten gewisseld. We zijn er dus volop mee bezig, en we mogen daar interessante ideeën en visies van verwachten, waar we ook zeker naar zullen luisteren.

Mijnheer Glorieux, het stoort me wat dat u niet volledig was bij het citeren. Ik heb een kopie van het – Engelstalige – IPCC-rapport meegebracht. Ik citeer hieruit: ‘low-carbon energy supply systems can make an important contribution to the use and lifetime extension of nuclear power plants.’ We kunnen elkaar natuurlijk met citaten om de oren slaan, en vermits u daarmee begonnen bent, kan ik er rustig nog een paar aan toevoegen. Zoals bijvoorbeeld dit: ‘There is substantial technical potential for nuclear power development to reduce greenhouse gas emissions (...)’. In het rapport wordt dus herhaaldelijk naar nucleaire energie verwezen, al mag ik het ook niet verkrachten, en moet ik eraan toevoegen dat ook altijd de vraag wordt gesteld wat de risico’s daarvan zijn, en dat de bedenking wordt gemaakt dat het ook politiek belangrijk is. Ik citeer in dat verband: ‘(...) will depend on costs, political factors and public acceptance.’ Ook dat wordt allemaal aangehaald.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik heb wel meer gelezen in dat rapport dan wat citaten. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, ik lees wat er in het rapport staat. We moeten dit debat voeren op niveau, met kennis van zaken. Ik kijk uit naar de hoorzitting.

De Kyotoproblematiek is een bijkomend element. De heer Decaluwe heeft er al op gewezen dat andere landen, al of niet terecht, verwijzen naar de CO₂-uitstoot om hun visie op kernenergie te bepalen en het debat over de totale energieproductie te voeren. Ik ga ervan uit dat we in deze commissie van het Vlaams Parlement het debat op hetzelfde hoge niveau en met kennis van zaken kunnen voeren.

De heer Van Gaever heeft terecht gezegd dat we de doelstellingen die in het regeerakkoord zijn ingeschreven, ook moeten nastreven. Op dit moment, na 5 jaar beleid, komt 1,5 percent van de elektriciteitsproductie uit hernieuwbare energiebronnen, restafvalverbranding inbegrepen. Er is dus nog een hele weg af te leggen. Het is nu aan deze regering er iets van te maken.

Ik heb al verwezen naar en geciteerd uit het rapport. Er zijn dus op Belgisch niveau engagementen aangegaan. Agalev en Ecolo hebben toen zelf artikel 9 aangenomen van de wet van 31 januari 2003

Peeters

houdende de geleidelijke uitstap uit kernenergie voor industriële elektriciteitsproductie. Ik citeer daaruit: 'In geval van bedreiging van de bevoorradingszekerheid inzake elektriciteit kan de Koning (...) de noodzakelijke maatregelen nemen en dit onverminderd de artikelen 3 tot 7 van deze wet, tenzij in geval van overmacht'.

Ik hoop dat het debat naar aanleiding van de hoorzitting zal gaan over de vraag of er problemen zijn inzake bevoorradingszekerheid, waar we onze elektriciteit gaan halen, wat de mogelijkheden zijn inzake hernieuwbare energiebronnen, of we dit realistisch kunnen inschatten voor de volgende 10 jaar of zelfs verder, en welke de elementen zijn die daartoe kunnen bijdragen. Ik wil daar graag mijn steentje toe bijdragen, maar dan moeten we ermee ophouden het debat op deze wijze te voeren.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan u en de leden geruststellen als u oproept tot een debat: ik denk dat ik de enige hier ben die dit debat al 20 jaar voert. Bij de behandeling van heel veel onderwerpen in dit parlement neem ik zelden of nooit het woord, om de goede reden dat ik er weinig over afweet.

Ik wil niet pretentius klinken – en in het land der blinden is eenoog koning –, maar over dit onderwerp weet ik nu toevallig wel heel wat af. Dan hoor ik de leden van een partij die onlangs is veroordeeld voor het aanzetten tot haat en geweld zeggen dat ik een demagoog ben, terwijl ik de heer Van Gaever de grootste onzin over alternatieve energie heb horen verkondigen. Laten we dan inderdaad het debat afwachten. Ik ben ervan overtuigd dat we dan wel met andere zaken zullen worden geconfronteerd.

De voorzitter: Mijnheer Glorieux, zoals u recht hebt op uw mening, heeft de heer Van Gaever toch ook recht op zijn mening?

De heer Eloi Glorieux: Inderdaad, maar als hij me een demagoog noemt, dan mag ik ook zeggen wat ik daarvan vind.

Zoals u zei, mijnheer de minister, is bevoorradingszekerheid enorm belangrijk. Net daarom is het ze-

ker niet te laat dat we in 2025 de kernenergie verlaten. Aan het huidige verbruik zijn de tot nu toe gekende uraniumvoorraden immers nog toereikend voor ongeveer 50 jaar. Vanaf 2030 zal de schaarste aan echt rijke uraniumaders zo groot zijn dat uranium onbetaalbaar zal worden. Als we tegen 2025 stoppen met kernenergie, is dat dus zeker niet te vroeg, vanuit het oogpunt van de bevoorradingszekerheid. Er werd trouwens berekend dat, indien vandaag alle fossielebrandstoffencentrales kerncentrales waren, de uraniumvoorraad na 3 jaar tijd uitgeput zou zijn. Pleiten voor nieuwe kerncentrales is dus pleiten voor een stap achteruit. Dat zou ons pas in de problemen brengen.

Mijnheer de minister, u citeerde zichzelf. Misschien gaat het over een totaal ander interview. Ik heb het over uw uitlatingen in het programma *De wandelingen om 13 uur*, na het journaal. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

De heer Carl Decaluwe: De minister citeerde letterlijk. Citeer nu ook eens.

De heer Eloi Glorieux: In dat programma na het journaal, waarin er dieper wordt ingegaan op bepaalde items, hebt u dat ongeveer letterlijk gezegd. Ik heb het citaat niet voor me liggen.

De heer Carl Decaluwe: Daarnet zei u nog dat u het citaat zou voorlezen. Welnu, lees het voor. Ik ben het beu dat u verwijst naar citaten zonder ze te geven!

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, u hebt duidelijk gezegd dat in 2015 de kerncentrales sluiten, dat we niet in staat zijn om met hernieuwbare energiebronnen 50 percent nucleair opgewekte elektriciteit te vervangen, en dat dus het licht zal uitgaan. Dat hebt u toen gezegd.

De heer Carl Decaluwe: Gaat u citeren of niet?

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Decaluwe, ik kan niet citeren, want ik heb het citaat hier niet voor mij liggen. Maar voor uw zielenrust zal ik ervoor zorgen dat u het citaat ten laatste morgen krijgt.

De heer Carl Decaluwe: U beschuldigt de minister hier, maar we hebben zijn citaten hier op papier.

De heer Eloi Glorieux: Trouwens, er werd gesteld dat er vijftig nieuwe kerncentrales zullen worden

Glorieux

gebouwd. Dat is al 30 jaar zo, maar ondertussen zijn er al veel meer dan vijftig gesloten. Sinds 1997 worden er meer kerncentrales gesloten in de wereld dan er worden geopend. In de Verenigde Staten, de bakermat van de kernenergie, werd in 1970 voor het laatst een nieuwe reactor besteld die nadien niet werd opgeleverd. In Europa zijn er in de jaren negentig slechts twee nieuwe reactoren gebouwd.

Kernenergie is passé. Slechts de helft van de EU-landen heeft kerncentrales. Momenteel hebben van die groep momenteel slechts vier EU-landen niet beslist om kernenergie op te geven. Per se met kernenergie willen voortdoen, dat is het marginale, niet de alternatieven uitbouwen.

Verder merk ik dat men hier doet alsof kernenergie een inheemse energiebron is, maar dat is helemaal niet zo. Waar halen we ons uranium, denkt u? Dat zal zeker niet uit de Kempen zijn. We zijn net zo goed afhankelijk van de invoer van energie als we voortdoen met kernenergie dan als we fossiele brandstoffen gebruiken.

Er werd hier gezegd dat we de consument niet mogen slachtofferen. Dat is ook zo. De consument is echter op de eerste plaats het slachtoffer geweest van het feit dat we de nucleaire weg hebben gekozen. Volgens de Oeso betaalt in België de consument sinds de jaren zeventig, toen we begonnen zijn met kernenergie, de op één na hoogste kilowattuurprijs, net omdat hij die peperdure kerncentrales heeft moeten afbetalen. De consument kan er dus alleen maar beter van worden.

Ik heb nog een massa argumenten, maar die zal ik voor het debat houden. Ik stel voor dat we professor van Ypersele eens uitnodigen. Hij is een klimaatdeskundige van de UCL en de Belgische vertegenwoordiger binnen het IPCC. Laten we hem eens vragen wat het IPCC stelt als antwoord op de vraag of kernenergie mee mag worden opgenomen in het pakket dat een antwoord moet bieden op het broeikaseffect.

Ten slotte stel ik vast, mijnheer de minister, dat u nog steeds niet hebt geantwoord op mijn concrete vraag of u zich schaart achter de conclusie van het IPCC en de Europese Commissie dat we alles in het werk moeten stellen om de temperatuur niet boven de 2 graden Celsius boven het peil van het pre-industriële tijdperk te laten uitstijgen.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, ik vind het niet zeer moedig van de heer Glorieux te stellen dat ik onzin vertel. Ik wil altijd bijleren, zelfs op mijn leeftijd.

De heer Eloi Glorieux: Krijg ik nog een halfuur?

De heer Freddy Van Gaever: Geef één enkel voorbeeld. U geeft me nog niet eens de tijd om mijn vraag te stellen.

De heer Eloi Glorieux: Maar ik ga het voorbeeld geven. U zegt dat de spaarlampen die nu worden verdeeld eigenlijk een habbekrats betekenen.

De heer Freddy Van Gaever: Dat ze niet worden verdeeld?

De heer Eloi Glorieux: Neen, u zei dat de spaarlampen, die verdeeld zijn, qua energiebesparing maar een futiliteit zijn. Ik wil u daar heel concreet iets over zeggen.

De heer Freddy Van Gaever: We moeten het er eerst over eens zijn wat met een futiliteit wordt bedoeld. Voor mij is een futiliteit iets dat irrelevant is. In procenten uitgedrukt gaat het over een tiende van 1 percent. Kleef nu eens een getal op die spaarlampenactie en laten we daarover discussiëren.

De heer Eloi Glorieux: Indien elke Vlaming op een verstandige wijze die spaarlamp gebruikt en die installeert in een ruimte waar ze 3 uur per dag brandt, dan wordt er op jaarbasis alleen al net zo veel stroom uitgespaard als één elektriciteitscentrale van 100 megawatt produceert. Dat komt overeen met de productie van een typische steenkoolcentrale of 20 percent van de productiecapaciteit van de kernreactor Doel 1. Is dat concreet genoeg? Is dat een futiliteit? Door elke Vlaming een eenvoudige spaarlamp te geven, kunnen we dat doel bereiken.

De heer Freddy Van Gaever: Ik ben er zeker van dat dit niet klopt. U kunt zoveel beweren. U beweert dat we met de uitgedeelde spaarlampen een vijfde van de productie van een kerncentrale kunnen besparen. Hebt u nog veel van die onzin? Hebt u nog andere voorbeelden?

De heer Eloi Glorieux: In België heeft ongeveer een derde van alle huizen geen dakisolatie. Dan heb ik het nog niet over de kwaliteit van de dakisolatie in twee derde van die andere huizen. Met een zeer rendabele investering, die op een mum van tijd is teruggewonnen, kan men op korte termijn heel wat energiebesparing realiseren. Ik heb het concrete besparingspercentage niet in mijn achterhoofd, maar neem het van mij aan. Zo zijn er honderden voorbeelden. Dat dit niet gebeurde, is zeker niet de schuld van minister Peeters. De achtereenvolgende ministers van Energie hebben daar heel weinig aandacht aan geschonken. In ons land hebben we een enorm potentieel, dat in andere landen veel meer is aangeboord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer Glorieux, ik betwist alweer niet dat men nog veel zal kunnen besparen door isolatie en dergelijke. Ik ben echter een man van de realiteit. Ik stel vast dat we al 20 jaar isolatie kennen en dat ons energieverbruik jammer genoeg elk jaar stijgt. We zullen die kernenergie dus zeer zeker nodig hebben.

De voorzitter: Het zal een zeer interessant debat worden. We zullen de bokshandschoenen moeten meebrengen. Ik stel voor dit debat te sluiten en onze energie te sparen voor het grote debat. U hebt een heel paasreces om u daarop voor te bereiden. Maar gebruik een spaarlamp als u leest, mijnheer Van Gaever. U zult immers boeken moeten lezen wilt u eraan meedoen.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik vind het jammer dat dit debat zo verloopt. Ik heb voorgelezen wat ik heb gezegd in het radiojournaal.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, u hebt het echt over een ander interview dan ik.

Minister Kris Peeters: In uw vraag had u het over het radiojournaal van 16 februari.

De heer Eloi Glorieux: Het programma De wandelgangen komt net na het journaal.

Minister Kris Peeters: Ik wil het debat niet voortzetten op dat niveau. Mijnheer de voorzitter, zoals u zei, zullen we het debat voortzetten met kennis van zaken. Ik heb begrepen dat de heer Glorieux, met zijn ervaring en gezien zijn verleden, daar heel

veel van afweet. Ik kijk ernaar uit om dat debat te voeren, ook met de andere leden, maar hopelijk op een andere wijze dan tot nu toe.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het topperleg naar aanleiding van verschillende stroompannes in Gent

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het topperleg naar aanleiding van verschillende stroompannes in Gent.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, het verhaal van de stroompannes is een dagelijkse soap in de media en wellicht nog meer in de regionale pers dan in de nationale. Vandaag was het weer raak in de kranten. Blijkbaar is er gisteren of eergisteren weer een probleem geweest. Er is dus sprake van een behoorlijk aantal dagen met stroompannes. Dat is niet meer normaal te noemen, iedereen moet het daarover eens zijn.

De voorbije drie weken kreeg de stad Gent te maken met een tiental stroompannes. Normaal duren stroompannes enkele minuten, maar in Gent ging het vaak over enkele uren, tot groot ongenoegen van de inwoners en tot grote ergernis van de lokale handelaars, die door de stroompannes commercieel verlies lijden. Unizo heeft terecht haar leden opgeroepen om shadedossiers in te dienen bij de betrokken distributienetbeheerder voor een vergoeding van de geleden schade. In de pers las ik dat de betrokken distributienetbeheerder de kritiek afwijst dat de stroompannes het gevolg zouden zijn van een structureel gebrek qua onderhoud aan het distributienet. De netbeheerder beweert dat de vele stroompannes op deze korte termijn louter en alleen toevallig zijn. Dat lijkt me sterk, want het gaat toch over vrij veel pannes.

De VREG, de Vlaamse regulator, bevestigt dat de distributienetbeheerders niet nalatig zijn in het on-

Decaluwe

derhoud van hun netten en meent dat de oorzaak wellicht niet structureel is. Ook dat is een merkwaardige verklaring. Aan de andere kant trekt uw federale collega, minister Verwilghen, dit in twijfel. Hij baseert zich op ander studiemateriaal. Hij merkt op dat veel stroomnetwerken dateren van de jaren zestig. Bovendien zorgt het verhoogde stroomverbruik op deze verouderde netwerken voor extra belasting. Dat zou misschien de oorzaak kunnen zijn, aldus minister Verwilghen. Hij stelt zich dus wel vragen over het onderhoud en capaciteit van de netwerken.

De CREG, de federale regulator, merkt verder op dat sinds de vrijmaking van de energiemarkt de netbeheerders hun winsten grotendeels uitkeren aan hun aandeelhouders, sommigen tot 80 procent. Volgens de CREG zou dit geld in feite kunnen worden aangewend voor het onderhoud van de distributienetten. Het zou wel eens kunnen zijn dat de VREG het anders bekijkt dan de CREG. Deze verklaringen zijn toch wel merkwaardig.

Tot slot heeft minister Verwilghen op donderdag 24 februari een topeverleg bijeengeroepen waar alle betrokken partijen op uitgenodigd waren: de CREG, de VREG, de lokale bevoegde schepenen, Imewo en u, als Vlaams minister bevoegd voor Energie. Ik ben van mening dat stroompannes nooit volledig kunnen worden vermeden, hoe goed het distributienet ook is. Langdurige stroompannes en de frequentie ervan tijdens de voorbije weken hebben echter nefaste gevolgen voor lokale actoren zoals de plaatselijke handelaars.

Wat me vooral in het verhaal interesseert, is wat de resultaten en gevolgen zijn van dit topeverleg. Mijnheer de minister, welke conclusies zijn er getrokken uit dit topeverleg? De regulator en u zeggen dat een aantal netwerken dateren uit de jaren zestig. Hoe zullen dergelijke situaties in de toekomst vermeden worden? Zullen er maatregelen genomen worden ten aanzien van de distributienetbeheerders die actief zijn in het Vlaamse Gewest? Zo ja, welke? Zal bijvoorbeeld ingegaan worden op de opmerking van de CREG om meer winsten te besteden aan het onderhoud van de netten indien dit daadwerkelijk nodig is? Er is immers een interpretatieverschil tussen de CREG en de VREG.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, het verheugt me dat een West-Vlaming dit probleem aankaart, wat de geruchten bevestigt dat Gent binnenkort tot hoofdstad van West-Vlaanderen zou worden uitgeroepen, wat vooral te maken heeft met de grootste minderheid die in Gent woont, namelijk de West-Vlamingen.

De vraag van de heer Decaluwe is enerzijds terecht, maar anderzijds al wat achterhaald. Gisteren deed zich in Melle de 17e en de 18e stroompanne voor. Vreemd vind ik dat vandaag in Het Laatste Nieuws Imewo aan het woord komt. Ik citeer: 'Volgens Imewo lag een ondergronds kabeldefect aan de basis. Dat defect veroorzaakte een seriereactie waardoor vijf elektriciteitscabines uitvielen. Door te herschakelen kon het euvel verholpen worden, maar Imewo gaat met een meetwagen op zoek naar de exacte locatie van het defect aan de kabel. Ook in Oostakker gebeurde dat in de nacht van zondag op maandag. Imewo vermoedt immers dat in beide gevallen de kabel beschadigd werd door graafwerken die er vroeger plaatsvonden. Het grondwater dat ontdooit en in de kabels insijpelt, zou de panne kunnen verklaren.' De aanhef van het artikel is: 'Nu het niet langer vriest en de grond ontdooit, lijken de Gentse stroompannes opnieuw de kop op te steken.'

Mijnheer de minister, kloppen deze geruchten? Hebt u er weet van dat waterinsijpeling in kabels die beschadigd zijn door werkzaamheden, de oorzaak zou zijn? Indien dit zo is, waar ligt dan de verantwoordelijkheid voor de beschadiging aan de kabels? Het Vlaamse Gewest heeft nogal wat wegwerkzaamheden uitgevoerd waarbij kabels zouden kunnen zijn beschadigd. Ligt de verantwoordelijkheid dan deels bij het Vlaamse Gewest? Ik sluit me verder ook aan bij de vragen van de heer Decaluwe.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben ervaringsdeskundige, want als inwoner van Oostakker heb ik al enkele uren zonder stroom gezeten. Dat verklaart mijn bijzondere interesse voor deze problematiek.

In eerste instantie komen er tegenstrijdige signalen over de oorzaak van deze stroompannes waar de

Deckmyn

vorige sprekers al naar hebben verwezen. Imewo benadrukte het toevallige aspect van deze stroompannes, terwijl minister Verwilghen de structurele problemen van het net koppelt aan een verhoogd energieverbruik.

Dat er voor deze verschillende pannes schade-dossiers bestaan, staat buiten kijf. Zowel bij particulieren als ondernemingen leeft de vraag of ze hiervoor een schadevergoeding zullen ontvangen. Zoals de heer Decaluwe al zei, heeft Unizo al haar leden opgeroepen om schadedossiers in te dienen bij Imewo. Over de eventuele schadevergoedingen worden er ook tegenstrijdige signalen gegeven. De voorzitter van Imewo, de heer Peeters van de VLD, heeft volgens minister Verwilghen een tegemoetkoming beloofd voor de particuliere klanten, terwijl er voor de commerciële gebruikers volgens de minister voldoende voorzieningen zijn. Toch beweert de voorzitter van Imewo dat de schade aan de particulieren in principe wordt vergoed door een verzekering en dat een eventuele tegemoetkoming voor deze particulieren onderzocht wordt.

Of er voor de commerciële gebruikers voldoende voorzieningen zijn, valt te betwijfelen. Imewo heeft een monopoliepositie en de contracten die worden voorgelegd, ontslaan de distributienetbeheerder van heel wat verantwoordelijkheden. De horecasector kan bijvoorbeeld geen vergoedingen krijgen voor winstderving, maar wel voor schade die wordt geleden bij een zware fout of overmacht, maar ook daar ligt het probleem bij de bewijslast. Er geldt bovendien een franchise van 250 euro.

Bij de discussie over deze problematiek in de commissie van de Gentse gemeenteraad wordt hieromtrent ook verwezen naar de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid.

Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Decaluwe. Ik vraag me af welke stappen de Vlaamse Regering al heeft ondernomen in dit dossier en welke resultaten die tot nu toe hebben opgeleverd.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, bij mijn weten zijn de eigenaars van de intercommunales nog altijd de gemeenten, de provincies en vooral in Oost- en West-Vlaanderen het u bekende

bedrijf Electrabel. Eén van de oorzaken waarom niet meer is geïnvesteerd in een aantal netten, is dat Electrabel in het verleden de gemeenten altijd een bepaald dividend heeft willen garanderen. In Oost- en West-Vlaanderen is Electrabel zelfs hoofdaandeelhouder. De eerste betrokkenen waar u zich tot moet richten, is volgens mij niet het Vlaamse Gewest maar de bestuurders van de intercommunales, want zij keuren alle investeringen en het jaarverslag al dan niet goed.

Ik heb het voorrecht gehad gedurende 6 jaar voorzitter te zijn van een gasintercommunale. De meeste bestuurders kwamen daar voor een zitpenning en een keer per jaar lekker te gaan eten, maar voor de rest wisten ze niet waar het over ging. De lokale bestuurders dragen in de eerste plaats verantwoordelijkheid, maar ze laten zich alles inlepen door Electrabel dat de lokale bestuurders kon zeggen dat het er weer eens in geslaagd was een schitterend dividend te geven.

Het is een stokpaardje van mij, maar er is een verschil tussen een zuivere en een gemengde intercommunale. Bij de gemengde intercommunales heeft Electrabel er alle belang bij maximale winsten te behalen. Het probeerde de gemeenten het beroemde dividend te garanderen en aan de andere kant zo weinig mogelijk te investeren. Heel wat netten zitten nu met de gebakken peren. De eerste die moet worden aangesproken, is de privé-aandeelhouder Electrabel, want die is verantwoordelijk voor het operationeel zijn van het netwerk, en vervolgens degenen die in de raden van bestuur van de intercommunales zetelen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik heb wat cijfermateriaal verzameld van de verschillende intercommunales over de herstellingsduur en de onbeschikbaarheidstermijnen.

Mijnheer Decaluwe, ik was niet aanwezig op dat overleg, maar ik ben er wel over geïnformeerd. Minister Verwilghen heeft vier besluiten getrokken uit het zogenaamd topoverleg. Ik zal ze samen met u overlopen.

Ten eerste zijn er geen aanwijzingen dat het om een structureel probleem gaat. Ten tweede zal Imewo stappen zetten om de huidige aanpak te verstevigen door preventieve maatregelen op korte termijn

Peeters

die een weerslag moeten hebben op lange termijn, zoals een grondige doorlichting van het net, het opvoeren van de onderhoudsprogramma's voor distributiecabines, het sensibiliseren van aannemers, een meerjarenplan om de netbelasting te verfijnen en de uitbouw van het op afstand bedienen van het net.

Ten derde is er een duidelijke relatie tussen afschrijvingen en investeringen in de toekomst, maar de lopende discussies over afschrijvingen hebben geen directe impact op de huidige stroompannes. Mijnheer Peumans, als ik me niet vergis, hebt u minister Keulen een vraag gesteld hoe het hiermee zat en heeft ook de Commissie voor Boekhoudkundige Normen een advies geformuleerd over de afschrijvingsproblematiek. Ten vierde is het ondergronds inventariseren van netten een nuttig instrument voor het voorkomen van beschadigingen en moet op gewestelijk niveau verder worden ingevuld. U weet dat wij met de belangrijke en niet beperkte taak bezig zijn om heel Vlaanderen in kaart te brengen. In samenspraak en samenfinanciering met de nutsbedrijven zijn we hier al een tijdje mee bezig. De timing is 2014. Als we deze termijn kunnen inkorten, zullen we dat zeker doen.

Het is interessant om, los van de Gentse problematiek, even te kijken wat de oorzaken zijn van stroomonderbrekingen. Ik heb hierover informatie die ter beschikking zal worden gesteld van de leden van de commissie. Uit de problematiek van stroomonderbreking in het algemeen kan worden afgeleid dat die stroomonderbrekingen vooral te wijten zijn aan niet door derden veroorzaakte defecten op midden- en hoogspanningskabels. Het gaat om moeilijk opspoorbare, spontane ondergrondse defecten zoals doorslag, slijtage of overbelasting inzake de kwaliteit, de ouderdom of de plaatsing van de kabels. Kabelbeschadigingen, bijvoorbeeld ingevolge graafwerken door derden die niet onmiddellijk tot een breuk leiden maar pas later onderbrekingen veroorzaken, zijn meegeteld in de gevallen van stroomonderbrekingen die niet veroorzaakt zijn door derden. Een tweede oorzaak zijn de kabelbreuken die worden veroorzaakt door derden, bijvoorbeeld door graafwerken, met een onmiddellijke stroomonderbreking tot gevolg.

De gegevens voor Imewo zijn niet afwijkend, maar ze moeten natuurlijk van dag tot dag worden op-

gevolgd. Ik heb hier de inventarisatie van 2004. De zeventiende en achttiende stroompanne kunnen het beeld voor 2005 wat veranderen. De pannes bij Imewo wijken niet af van de gemiddelden in Vlaanderen. Dat blijkt uit de rapportering 2004-12 van de VREG. De frequentie van stroomonderbrekingen alsook de onbeschikbaarheidsduur is bij Imewo een beetje lager dan het Vlaamse gemiddelde, de herstellingsduur is een beetje langer.

Zoals al ter sprake kwam bij de bespreking van de beleidsnota, hebben we hier te maken met een gedeelde bevoegdheid tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest. Ook de verantwoordelijkheid van de intercommunales is aan de orde. Als blijkt dat fouten zijn gemaakt, en het oorzakelijk verband met de schade is duidelijk, kunnen degenen die de fout hebben gemaakt aansprakelijk worden gesteld.

Om de complexe bevoegdheidsverdeling te duiden, geef ik een aantal elementen mee. Artikel 1.1.1 van de Planningscode van het Technisch Reglement Distributie Elektriciteit verplicht de netbeheerder jaarlijks een investeringsplan op te stellen en aan de VREG mee te delen vóór 1 juli. De VREG zal in de beoordeling van de investeringsplannen een steeds beter beeld krijgen van de investeringspolitiek van de netbeheerder, en het kunnen afwegen tegenover de gemeten waarden van de belasting van het net.

De VREG beschikt in het huidige wetgevende kader echter niet over voldoende middelen om het investeringsbeleid daadwerkelijk bij te sturen, aangezien de beoordeling van de gemaakte kosten en de aanvaarding ervan voor verwerking in de distributienettarieven tot de federale bevoegdheid behoren. De Vlaamse Regering, in het regeerakkoord, en ikzelf, in mijn beleidsnota, hebben aangedrongen op een bevoegdheidsherschikking, zodat de gewesten volledig verantwoordelijk worden voor de distributie.

Artikel 19 van het Elektriciteitsdecreet stelt dat de Vlaamse Regering aan de netbeheerders openbaardienstverplichtingen kan opleggen met betrekking tot de investeringen in het distributienet. De VREG moet de Vlaamse Regering hierbij adviseren en, krachtens artikel 28, tevens toezien op de uitvoering van deze openbaardienstverplichting. Op dit ogenblik heeft de Vlaamse Regering, bij besluit van 31 januari 2003, de netbeheerders

Peeters

verplicht iedere huishoudelijke afnemer die erom vraagt aan te sluiten op het elektriciteitsnet en, op vraag, de aansluiting te verzwaren.

Inzake de kwaliteit van de dienstverlening moeten we verwijzen naar artikel 1.2.2 van Deel I van de Algemene Bepalingen van het Technisch Reglement Distributie Elektriciteit. Volgens dat artikel moeten alle distributienetbeheerders jaarlijks vóór 1 juni een verslag indienen bij de VREG waarin zij de kwaliteit van hun dienstverlening in het voorgaande kalenderjaar beschrijven. Dat verslag moet worden opgemaakt volgens een standaardtype dat door de VREG is vastgelegd.

In de meest recente herziening van het Technisch Reglement Distributie Elektriciteit van 30 november 2004 werd de mogelijkheid ingeschreven om in de aansluitingscontracten of -reglementen die gelden tussen de distributienetbeheerder en distributienetgebruiker een regeling op te nemen voor forfaitaire schadeloosstelling bij onderbrekingen van de stroomvoorziening die langer dan 4 uur duren. In artikel 8.7.5 van de Aansluitingscode wordt echter in een uitzondering voorzien indien een beroep wordt gedaan op de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregeling.

Aangezien de bevoegdheid om de winsten van de distributienetbeheerders te bepalen federaal is en de besteding van de winsten een zaak is van de distributienetbeheerders, beperkt de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest zich dus tot de openbardienstverplichtingen. We gaan na of het nuttig en nodig is de openbardienstverplichtingen uit te breiden, en hoe een uitbreiding reglementair kan worden verankerd en budgettair moet worden ingeschat.

Mijnheer Roegiers, om de oorzaak van het defect te bepalen, verwijst u naar een artikel over watersijpeling in Het Laatste Nieuws. Ik kan op dit moment geen uitspraken doen over de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest. De conclusies van minister Verwilghen na het topperleg zijn van een andere aard dan de conclusies die u in Het Laatste Nieuws hebt gelezen. Ik heb geen bijkomende informatie ontvangen, dus er is mogelijk een tegenstrijdigheid tussen de diverse verklaringen.

De VREG volgt het dossier van zeer nabij op. Rekening houdend met de bevoegdheden die we hebben en de verantwoordelijkheden die kunnen worden geduid – ik heb het dan voornamelijk over Imewo en het federale niveau –, zijn de bevoegdheden van Vlaanderen en de rol van de VREG bij zulke stroompannes zeer beperkt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we horen in de wandelgangen van aannemers dat ze steeds meer verplicht worden tegen scherpere prijzen te werken. De kwaliteit moet worden gecontroleerd, maar het probleem is vaak dat aannemers zeggen dat ze aan zodanig scherpe prijzen moeten werken, dat de kwaliteit van het afgeleverde werk niet is wat het zou moeten zijn.

Volgens mij blijft één van de oorzaken dat aan de gemeenten een dividend wordt gegarandeerd. De gemeenten krijgen binnenkort de Elia-centen, dus worden ze misschien wat rustiger. De dividenden gaan sterk achteruit, en er wordt geprobeerd ze op een bepaald peil te houden. We kunnen niet én een dividend uitkeren én investeren.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb tijdens de discussie met Elia kunnen vaststellen dat er een grote verscheidenheid is inzake dividenden- en investeringspolitiek.

Mijnheer Peumans, u hebt het onderscheid tussen zuivere en gemengde intercommunales aangehaald. Uit de dividendenpolitiek van de voorbije jaren blijken grote verschillen. Als het investeringsprogramma en de controle op de uitgevoerde werken door de dividendenpolitiek leiden tot problemen zoals in Gent, zijn we natuurlijk heel slecht bezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rob Verreycken tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke ordening rond spoorwegovergangen en over de noodzaak tot intunneling en overbrugging ervan

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verreycken tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de ruimtelijke ordening rond spoorwegovergangen en over de noodzaak tot intunneling en overbrugging ervan.

Minister Peeters antwoordt in naam van minister Van Mechelen.

De heer Verreycken heeft het woord.

De heer Rob Verreycken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de afgelopen weken werd Vlaanderen enkele keren opgeschrikt door zware ongevallen aan spoorwegovergangen, waarbij – jammer genoeg – meestal jonge mensen tragisch om het leven kwamen.

Ik weet dat de NMBS onder de bevoegdheid van de federale overheid valt, maar vanuit de invalshoek ruimtelijke ordening en gewestwegen heeft Vlaanderen een reden om zich hierover te bekommeren. We moeten grondig nagaan hoe de problematiek kan worden aangepakt.

Er was het ongeval in Diepenbeek, waarbij een wagen met jongeren de mogelijk had te slalommen – met dramatische gevolgen – tussen half gesloten slagbomen. Er is ook het recente ongeval in Sint-Niklaas, waar, aan een door naar school fietsende jongeren veel gebuikte spoorovergang, zelfs geen slagbomen aanwezig zijn. Jonge fietsers steken al eens roekeloos over, met in dit geval tragische gevolgen.

Mijnheer de minister, als we vanuit Nederland of Duitsland ons land binnenrijden, wordt onmiddellijk duidelijk welke achterstand we hebben inzake veilig verkeer. Zowel de Vlaamse overheid als de gemeenten doen inspanningen om de zwarte punten weg te werken, maar het aspect van de spoorwegovergangen lijkt me een beetje verwaarloosd. Het is opvallend dat voor een aantal gewestwegen ingrepen zijn gebeurd, maar als er een spoorwegovergang is, wanen we ons 50 jaar terug in de tijd.

Om een of andere reden volgt de NMBS niet in hetzelfde tempo.

Mijnheer de minister, hoe besteedt de Vlaamse Regering in haar beleid specifiek aandacht aan de problematiek van de gevaarlijke spoorwegovergangen? Hebt u daarvoor speciale budgetten? Ik denk dat het noodzakelijk is dat een aantal overgangen worden vervangen door een ondertunneling of overbrugging, en minstens door volledig gesloten slagbomen.

Hebt u, op basis van de ongevallenstatistieken van 2004, zicht op de ‘zwartste’ spoorwegovergangen? Kunt u zeggen wat de vijf ‘zwartste’ punten zijn en wat er zal gebeuren om dat aan te pakken? Wordt overleg gepleegd met de federale regering en de NMBS? Wordt erop aangedrongen dat alle overgangen worden uitgerust met volledig gesloten slagbomen?

Wie heeft de bevoegdheid om een spoorwegovergang af te sluiten voor alle verkeer? Moet het gemeentebestuur stappen zetten, of is het aan de NMBS om dat te doen? Kan de Vlaamse overheid stappen ondernemen? Als er geen budgetten beschikbaar zijn om bijvoorbeeld de situatie in Sint-Niklaas op te lossen, is de enige mogelijkheid – voor de veiligheid van de jonge kinderen – het voorlopig afsluiten van de overgang, tot er een veilige oplossing is. Mijnheer de minister, kunt u deze redenering volgen? Wie heeft hier de bevoegdheid voor?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik wil er enkel aan toevoegen dat ik vorige week in de Senaat een vraag heb gesteld over dit onderwerp.

Per jaar – de cijfers voor 2002, 2003 en 2004 zijn vergelijkbaar – gebeuren 48 of 47 ongevallen met doden en zwaargewonden aan spoorwegovergangen, te wijten aan het feit dat weggebruikers door de halfgesloten overgang rijden. In 2002 vielen daarbij 10 doden en 8 zwaargewonden. In 2003 vielen 6 doden en 7 zwaargewonden en in 2004 nog eens 6 doden. Op drie jaar tijd vielen, alleen door het slalommen tussen halve slagbomen, 22 doden en 18 zwaargewonden. De kosten voor het vervangen van halve slagbomen door hele slagbomen wordt geraamd op 3,3 miljoen euro. Dat is peanuts in vergelijking met de jaarlijkse zware gevolgen.

Koninckx

Er zijn 1.316 overgangen van categorie 2, met halve slagbomen, die omgebouwd moeten worden tot categorie 1, met volledige slagbomen. Dat is een groot aantal, maar vergeleken met de kostprijs voor de aanpassingen, zijn de kosten laag. Het enige argument om geen volledige slagbomen te plaatsen, is het feit dat dan de hulpdiensten niet meer kunnen slalommen. Dat is een zwak argument: de hulpdiensten moeten dan maar omrijden of 30 seconden wachten.

Ik wil deze gegevens meegeven om de omvang van het probleem te duiden. Hierbij wordt nog geen rekening gehouden met de 6 doden die dit jaar al zijn gevallen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik wil even verwijzen naar het ongeval in Diepenbeek. Het gaat hier over de algemene verkeersonveiligheid en de toepassing van de verkeersreglementering. Zo kunnen we ons ook de vraag stellen hoeveel mensen verongelukt door het rode licht te negeren. In zo'n geval is de chauffeur verantwoordelijk. Het gaat hier heel duidelijk over verkeersveiligheidsaspecten en de manier waarop chauffeurs zich in het verkeer gedragen.

De heer Flor Koninckx: Met een zeer kleine kost kan dit soort gedrag worden vermeden. Dat is waar ik voor pleit.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Verreycken, u had het over gewestwegen. Meestal gaat het over wegen die worden beheerd door de gemeentelijke overheid. Het aantal spoorovergangen op gewestwegen is in de minderheid.

Het al dan niet afsluiten van spoorovergangen is een bevoegdheid van de NMBS. Zij moet daar telkens een KB voor aanpassen waarin alle specificaties van die spoorwegovergang zijn vastgelegd. Deze specificaties gaan van de signalisatie van de spoorweg over de toepassing van het overwegsysteem met of zonder slagbomen, tot de aanduiding met de knipperlichten. De NMBS moet daartoe dus een vrij omslachtige procedure volgen.

In het geval van gevaarlijke overwegen is het steeds de NMBS die het initiatief neemt voor overleg met de bevoegde wegbeheerder. De afspraken voor de financiering van deze gecombineerde werken tussen de NMBS en de administratie Wegen en Verkeer zijn vastgelegd in een kaderovereenkomst. Mijn administratie is echter steeds bereid geweest en zal dat ook blijven om in te gaan op de vraag naar overleg vanwege de NMBS voor het al dan niet sluiten of aanpassen van specifieke spoorwegovergangen.

Aangezien de spoorwegovergangen tot de bevoegdheid van de NMBS behoren, wordt er in het Vlaams weginfrastructuurbeleid geen specifieke aandacht besteed aan de problematiek van de gevaarlijke spoorovergangen. Er wordt met deze problematiek wel rekening gehouden in het algemene verkeersveiligheidsbeleid. Op basis van de analyse van de ongevalgegevens wordt nagegaan waar prioritair moet worden geïnvesteerd. Ik verwijs terzake naar het project over het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen. Het regeerakkoord bepaalt expliciet dat de inspanningen van de vorige regering worden voortgezet.

In het project gevaarlijke punten is er tot op vandaag nog maar één project opgestart rond een spoorovergang in Kapellen die in het jaarprogramma 2005 werd opgenomen. De voorbereidingen voor de uitvoering van het project zijn net gestart.

Verder worden spoorwegovergangen steeds mee bekeken bij de integrale aanpak van een project waarin dergelijke overgangen vallen. Daarbij wordt de noodzaak en de opportuniteit onderzocht om deze spoorwegovergangen te vervangen door een tunnel of een brug. Dat gebeurt steeds in overleg met de NMBS.

Bij de inventarisatie van de gevaarlijke punten op gewestwegen wordt geen onderscheid gemaakt naargelang het gaat om fietsers, voertuigen of treinen. Een andere lijst dan die van gevaarlijke punten bestaat niet bij het Vlaamse Gewest.

De heer Koninckx stelde voor de halfopen slagbomen te vervangen door volledige slagbomen. Dat zou niet zo veel kosten, namelijk 3,3 miljoen euro, maar het gaat wel om een vrij hoog aantal slagbomen, namelijk 1316. Dat is een omslachtige procedure, en de NMBS is daarbij als eerste aan zet. Vanuit Vlaanderen kunnen we er echter ook de no-

Peeters

dige aandacht aan besteden. Mijn administratie is steeds bereid een en ander aan te pakken in overleg met de NMBS.

De voorzitter: De heer Verreycken heeft het woord.

De heer Rob Verreycken: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Gezien de cijfers die de heer Koninckx zonet gaf, en waarvoor ik hem dank, lijken me de mogelijkheden die u hebt geschetst, enigszins onvoldoende. Ik roep u dan ook op er iets meer aandacht aan te besteden. Gelet op het aantal slachtoffers en de recente feiten is het niet helemaal correct het initiatief voor een overleg nu aan de NMBS te laten.

Ik ben een beetje vertrouwd met de structuur van de NMBS. Welnu, als we alle kwalen van de Belgische administratie samenvoegen en met twee vermenigvuldigen, hebben we ongeveer een correct beeld van de werking van de administratie van de NMBS. Die mensen zijn bijvoorbeeld in staat hele seinhuizen te vergeten en 40 jaar te laten staan. Als hen daar dan wordt op gewezen, dan ontdekken ze het plotseling weer. Zo zijn er tal van voorbeelden, en als we moeten wachten op een initiatief van de administratie van de NMBS, dan zal er aan de problematiek van de spoorwegovergangen op korte termijn heel weinig veranderen.

Ik roep de Vlaamse Regering en de minister bevoegd voor de verkeersveiligheid dan ook op zelf de NMBS te contacteren en desnoods opnieuw te onderhandelen over de kaderovereenkomst, zodat de Vlaamse Regering duidelijk een mogelijkheid tot initiatief krijgt om bij de NMBS de logge raderen in beweging te brengen. Gelet op de relatief lage kostprijs van bepaalde ingrepen, is er geen tijd te verliezen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van het ABVV om een ‘Alliantie voor werk en milieu’ tot stand te brengen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel van het ABVV om een ‘Alliantie voor werk en milieu’ tot stand te brengen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta me toe andermaal met een citaat te beginnen: ‘De Kyoto-doelstelling halen, de energiefactuur van de gezinnen verlagen via een betere isolatie van woningen en werklozen aan werk helpen; dat is de inhoud van de alliantie voor werk en milieu die het ABVV voorstelt in navolging van het voorbeeld van de Duitse vakbonden.’ Zo luidde de titel van het persbericht dat het ABVV naar aanleiding van Batibouw verspreidde, en waarmee het de aandacht wilde vestigen op de mogelijkheden waarover de huisvestingssector beschikt om zich in te schrijven in het protocol van Kyoto en tegelijkertijd de werkgelegenheid in de bouwsector te bevorderen.

Met de energie-intensieve bedrijven werden via sectorakkoorden ijkpuntconvenants of benchmarkconvenants afgesloten. Met de transport- en de huisvestingssector echter bestaan zulke overeenkomsten niet.

Het ABVV wil eigenlijk dat onze overheid het Duitse voorbeeld volgt. In 1998 stelden de Duitse vakbonden en de regering een soort alliantie voor werk en milieu samen. Eind 2000 keurde de regering die goed. De doelstelling daarvan was in Duitsland per jaar 300.000 woningen te renoveren, 20.000 banen te scheppen in de bouwsector, de CO₂-uitstoot met 2 miljoen ton per jaar te verminderen en de energiefactuur te reduceren, maar ook de staat de mogelijkheid te bieden op die manier 4 miljard euro te besparen door een vermindering van het aantal werkloosheidsuitkeringen en een vermeerdering van de fiscale inkomsten en bijdragen aan de sociale zekerheid.

De Duitse vakbonden en regering hadden het niet moeilijk om bondgenoten te vinden, bij bedrijven

Glorieux

die isolerend glas of andere isolerende bouwmaterialen maken, bij de bouwsector, bij de producenten en installateurs van efficiënte verwarmingsinstallaties en sanitaire apparaten en bij ingenieurs en architecten. Zij waren allemaal enorm geïnteresseerd om mee te doen aan dat concept. Daarnaast werd ook de Duitse milieuvereniging hier volop bij betrokken. Eigenaars, huurders of huisvestingsmaatschappijen leggen aan de Alliantie renovatieprojecten voor, zoals de isolatie van daken, muren of vensters, of het vervangen van oude stookketels, en geven daarbij informatie over de potentiële vermindering van het energieverbruik die eruit voortvloeit. De projecten die een wezenlijke rendabele energiebesparing betekenen, worden aanvaard en de kandidaat krijgt steun voor de realisatie ervan.

In plaats van provisies aan te leggen om voor ongeveer 168 miljoen euro aan buitenlandse uitstootkredieten aan te kopen, zoals de Vlaamse Regering een paar maanden geleden besliste, zou ze dat geld of minstens een deel ervan beter kunnen gebruiken om het nodige startkapitaal in te zamelen om ook bij ons een dergelijke alliantie tot stand te brengen. Hierdoor wordt niet enkel de uitstoot van broeikasgassen teruggedrongen, maar er worden bovendien nieuwe banen gecreëerd en het wooncomfort wordt verhoogd.

In de Kamer werd federaal minister van Leefmilieu Tobback hier al over ondervraagd. Hij verklaarde wel heil te zien in een dergelijke alliantie, maar zei ook dat daarvoor samenwerking met de gewesten nodig is. Hij wou dit initiatief desgevallend zelfs uitbreiden van woongebouwen naar scholen en dergelijke. Dan komen we natuurlijk eveneens terecht op het gewestelijke terrein. Mijnheer de minister, bent u bereid het voorstel van het ABVV tot oprichting van een alliantie voor werk en milieu over te nemen en mee uit te werken? Werd u reeds gecontacteerd door uw federale collega voor overleg? Zo niet, bent u eventueel bereid hiertoe zelf het initiatief te nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb de informatie gedownload over de ABVV-oproep. Die was expliciet gericht tot federaal minister van Leefmilieu Tobback. Gezien de bevoegdheidsverdeling moet hij wellicht ook nog met een andere

collega praten. Het is alleszins een positieve zaak dat grote maatschappelijke organisaties actief mee nadenken over mogelijke klimaatmaatregelen of -initiatieven om te komen tot emissiereducties van broeikasgassen. Dat is een doelstelling die we allemaal hebben.

Mijnheer Glorieux, inzake het Duitse voorstel en het ABVV-voorstel moeten we erover waken dat hier het Mattheuseffect niet optreedt. Dat effect, geformuleerd door professor Deleeck, komt erop neer dat bepaalde maatregelen heilzaam zijn voor diegenen voor wie ze niet bedoeld zijn veeleer dan voor degenen die ze het meest nodig hebben. We moeten nagaan of we de sociaal zwakste groepen in onze samenleving met een dergelijke maatregel kunnen bereiken. Precies deze groepen kunnen immers in belangrijke mate energiebesparende maatregelen en investeringen gebruiken. Dan gaat het niet alleen over Kyoto, maar ook over het verbeteren van de woonkwaliteit.

In het algemeen wil ik een deel van het bestaande energiebesparingspotentieel in het woningenpark te realiseren via een vorm van derdepartijfinanciering. Dat staat ook in mijn beleidsnota. In het kader van de verdere implementatie van die financiering moeten we nagaan of het Duitse voorbeeld de aangewezen weg is. Dat zal nog moeten blijken. Ik wil het meest efficiënte middel inzetten, maar steeds rekening houdend met dat Mattheuseffect. Ik wil geen maatregelen nemen waar die sociaal zwakke groepen niet van kunnen genieten.

U weet dat we stappen hebben gezet inzake de energieprestatieregelgeving. Dan heb ik het over de uitvoeringsbesluiten inzake de nieuw- en vernieuwbouw van woningen, kantoren en scholen. Ook voor andere gebouwen zullen er besluiten komen inzake certificatie. Ook hier weer willen we verstandig groen zijn. Het resultaat is het belangrijkste. We moeten terzake de meest geschikte instrumenten inzetten. Ik had het al over de derdepartijfinanciering. Het Duitse voorbeeld lijkt me enkele gevaren in te houden, maar nogmaals, het is positief dat ook het ABVV daarmee bezig is.

U vroeg me of ik terzake reeds werd gecontacteerd door mijn federale collega. Deze voormiddag heb ik met hem en de minister-president wel een rondetafelconferentie gehouden over biobrandstof, maar hij heeft me daarover niet aangesproken. Momenteel ben ik dus niet gecontacteerd daarover.

Peeters

Het is ook belangrijk op te merken dat inzake de gebouwenpark en renovaties staatssecretaris voor Duurzame Ontwikkeling en Sociale Economie Van Weert eveneens enige bevoegdheden heeft. Het is echter evident dat we terzake steeds open staan voor overleg.

Momenteel volgen we de weg van de derdepartijfinanciering. Ik sta echter altijd open voor overleg en discussie over dit onderwerp, natuurlijk rekening houdend met de geldende bevoegdheidsverdelingen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, uit uw antwoord leid ik af dat u het weliswaar tof vindt van het ABVV dat het daar ook mee bezig is, maar dat het daar dan eigenlijk bij blijft.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, ik heb moeite met de teneur van uw betoog. Ik probeer een zeer genuanceerd antwoord te geven.

De heer Eloi Glorieux: Uit een genuanceerd antwoord kan ik ook een en ander opmaken. Ik heb graag duidelijke antwoorden, want mijn vragen waren heel duidelijk. Ik vroeg u of u bereid bent om het idee voor een alliantie voor werk en milieu, zoals het ABVV voorstelt, over te nemen en uit te werken. U hebt daar geen duidelijk antwoord op gegeven.

U zegt dat federaal minister Tobback u terzake niet heeft aangesproken. Uw antwoord op die vraag was wel duidelijk, maar de daaropvolgende vraag was of u bereid bent hiertoe zelf het initiatief te nemen. Daar hebt u geen duidelijk antwoord op gegeven.

Minister Kris Peeters: We moeten ons bezighouden met onze eigen bevoegdheden.

De heer Eloi Glorieux: Het spijt me, maar deze Vlaamse Regering port de federale regering aan met betrekking tot verschillende zaken. Soms gebeurt dat terecht, soms onterecht. Dit is een erg belangrijke zaak, die kan leiden tot heel wat energiebesparingen.

Het creëren van jobs in deze sector behoort tot de Vlaamse bevoegdheden. Dan lijkt het me dat er

geen enkel bezwaar is, mocht u uw federale collega wat aanporren om samen met de gewesten te handelen. In de Kamer heeft hij immers gezegd dat hij dat alleen maar kan doen samen met de gewesten. Daarom vraag ik of u terzake een rol wilt spelen.

Ik hoor u graag zeggen dat u het Mattheuseffect wilt vermijden. Twee weken geleden heb ik u nog gevraagd hoe het zit met de uitvoering van mijn resolutie om REG-ondersteuning te geven aan lage-inkomensgezinnen. U antwoordde daarop dat er eigenlijk nog niets van gerealiseerd is en dat u er eigenlijk niet mee bezig bent. Nu zegt u dat u verstandig groen wilt zijn en de middelen wilt inzetten waar ze het best tot hun recht komen, tegelijk het Mattheuseffect vermijdend. Welnu, begin dan met het uitvoeren van de resolutie.

Minister Kris Peeters: Ik moet me bezig houden met het overeind houden van een aantal dingen, zoals de groene certificaten.

De heer Eloi Glorieux: Daar feliciteer ik u voor. Ik hoop dat u nu ook sneller, voor het zomerreces, met andere maatregelen voor de dag zult komen.

Wat u tot nu toe publiek hebt gemaakt wat die sector betreft, is immers zeker niet van aard om het investeringsklimaat te bevorderen. Dat is echter het onderdeel inzake de hernieuwbare energie, in deze vraag gaat het over het rationeel energiegebruik. U vindt dat dit prioritair is, en voorrang heeft op groene stroom. Nu echter een belangrijke groep uit de samenleving als de vakbond een dergelijk voorstel doet en het ook duidelijk is dat er bij de bouwsector eveneens een enorme interesse is, dan haakt u gewoon af. U vindt dan dat het weliswaar sympathiek is dat ze daarmee bezig zijn, maar eigenlijk hebt u wel andere dingen te doen. Dat vind ik niet ernstig.

De voorzitter: Mijnheer Glorieux, het zou ook misschien een besparing zijn mocht u niet zoveel vragen stellen. We zouden meer dan de productie van een kerncentrale besparen als u uw vragen en antwoorden wat korter zou maken.

De heer Eloi Glorieux: Excuseer, mijnheer de voorzitter, maar ik ben parlements lid en dit is mijn taak. Andere parlementsleden cumuleren en zijn burgemeester, schepen, advocaat of bedrijfsleider en stellen dan maar één vraag om uitleg. Ik heb tot nu toe zeventig vragen gesteld. Ik ben daar niet

Glorieux

trots op. Dit is immers niet meer dan mijn plicht. De tweede in de rangschikking van mijn provincie Vlaams-Brabant heeft er 35 gesteld. De anderen, al die bekende Vlamingen, beperkten zich in deze zittingsperiode tot twee of drie initiatieven tot nu toe. Het lijkt me ook de taak van de voorzitter om dit mogelijk te maken en niet om het te verhinderen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.03 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting

BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie

WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen

BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme

OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media

WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie

SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel

LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid

OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

