

C106 – OPE9

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

17 januari 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen	
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de subsidiëring van geplande fietspaden in landelijk gebied	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de maatregelen uit het Vlaams actieplan Groene Stroom ter bevordering van groenestroomproductie door windturbines	3
Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ondergrondse opslag van CO2 en aardgas	5
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voorgestelde veralgemening van het project FAST	8
Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van de fileproblemen op de autosnelwegen door een systeem van elektronisch blokrijden	12

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de subsidiëring van geplande fietspaden in landelijk gebied

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat over de financiering van de aanleg van fietspaden langs gewestwegen. Ik verwijs terzake naar de module 13 van het mobiliteitsconvenant. Ik begeef me hier wat op glad ijs, want ik ben niet heel vertrouwd met deze materie. Voormalig minister van Openbare Werken en Mobiliteit Bossuyt had bepaald dat, wanneer een fietspad wordt aangelegd langs een gewestweg met een laag fietspotentieel, een weg waar dus weinig fietsers komen, de gemeente waar die gewestweg doorheen loopt, 20 percent van de kosten van de aanleg van dat fietspad zou moeten betalen. Dit geeft financieringsproblemen voor de kleine landelijke gemeenten.

Ik heb in mijn vraag verwezen naar de heraanleg van de N253 tussen Leuven en Overijse. Dat is louter exemplarisch, maar het is natuurlijk de aanleiding tot mijn vraag. Die heraanleg zorgt al jaren voor ophef in de regio. Het is een prachtige weg, die groen ingekleurd staat op de Michelinkaart. Ik kan iedereen aanraden die weg eens per fiets af te leggen. Dat moet dan wel overdag gebeuren, want het is levensgevaarlijk. Een groot deel van die weg gaat door de gemeente Huldenberg. Het spreekt vanzelf dat voor een dergelijke kleine gemeente de aanleg van een fietspad op haar grondgebied een heel zware investering is. De aanleg kan eigenlijk slechts gefaseerd gebeuren, zodat de werken eens te meer vertraging zouden kunnen oplopen, de verkeershinder nodeloos lang zou duren en de mensen eens te meer verplicht zouden zijn om via de ring rond Brussel naar Overijse te rijden.

De werken zouden eventueel kunnen worden gespreid over een langere periode, maar terecht wordt gesteld

dat de gemeente zo de Vlaamse overheid subsidieert. De fietspaden blijven immers uiteraard eigendom van het Vlaamse Gewest, hoewel de gemeente ze deels heeft gefinancierd. De minister-president zelf heeft ooit eens geopperd dat op die wijze een subsidiëringssysteem ten onrechte tot stand is gekomen.

Bij de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit werd dit besproken. Er werd meegedeeld dat er binnen de Task Force Mobiliteitsconvenants werkgroepen zijn opgericht om dat planningsproces te verfijnen en vereenvoudigen. Een van die werkgroepen zou zich specifiek buigen over die module 13. Mevrouw de minister, naar aanleiding van herhaalde vragen in de commissie hebt u gesteld dat dat mobiliteitsconvenant moet worden geëvalueerd en bijgestuurd. Tenzij ik me vergis, is daar tot op heden nog geen resultaat van bekendgemaakt.

Een tweede probleem, van totaal ondergeschikte orde, vormt de bepaling van dat fietspotentieel. Het is helemaal niet duidelijk wanneer er sprake is van minder fietsgebruikers. Men gaat ervan uit dat landelijke gemeenten sowieso minder fietsers tellen en dat een gewestweg door een landelijke gemeente een lager fietspotentieel heeft, terwijl dat dit eigenlijk niet altijd het geval is. Het kan dat er in dergelijke landelijke gebieden, bijvoorbeeld in gemeenten die langs de N253 liggen, voor verplaatsingen tussen gemeenten eigenlijk geen alternatief is, tenzij het erg onregelmatige openbaar vervoer. Er is zeker niet minder nood aan fietspaden langs die grote verbindingswegen. Het is misschien wel nodig om andere criteria vast te leggen om het fietspotentieel te berekenen.

Mevrouw de minister, hoever staat het eigenlijk met de besprekingen over module 13 van het mobiliteitsconvenant in de task force? Wanneer zullen die besprekingen worden afgerond? Verwacht u dat er bijsturingen zullen worden voorgesteld? Worden er eventueel procedures versneld of vereenvoudigd? Op welke criteria baseert men zich om een bepaald fietspotentieel toe te kennen aan een fietspad?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb hier een bedenking bij, die ik trouwens ook al ter

sprake heb gebracht toen het ging over de beleidsbrief. Dan ging het over alle ellende met betrekking tot Aquafin. Het is niet zo dat die mensen slecht werken, maar de gemeenten moeten prefinancieren en op hun geld wachten, met alle kommer als gevolg. Het lijkt me het meest duidelijke dat op een gewestweg het gewest de fietspaden aanlegt. Dan zijn al die spelereien niet nodig. Het was eigenlijk de bedoeling om de gemeenten te stimuleren meer fietspaden aan te leggen en de aanleg ervan te versnellen. Ik vind trouwens eveneens dat het gewest op een gewestweg zowel de fiets- als de voetpaden moet aanleggen. Dan richt ik me ook tot u, mijnheer de minister. Het gewest is er immers de oorzaak van dat er veel verkeer over die weg rijdt. Als voetgangers er zich veilig willen voortbewegen, dan moet het gewest maar een categorisering maken waardoor er dan ook wordt gezorgd voor die voetgangers.

Nu worden er convenants afgesloten met sommige gemeenten, die extra geld krijgen. Ik verwijs naar die 4 miljoen euro voor voetpaden in Antwerpen. Ik krijg dat niet verwerkt. Als ik wil dat er in mijn gemeente aan een gewestweg, waarover tienduizenden voertuigen per dag rijden, een voetpad komt, dan heeft mijn gemeente die verplichting. Dat geldt niet alleen voor mij. Het geldt ook voor de burgemeester van Aartselaar en die van Geel. Ik vind dat het gewest ervoor moet zorgen dat gewestwegen goed uitgerust zijn voor de zwakke weggebruikers. Met die module hebben we echter nog niets dan kommer en kwel gehad. Dat zegt de VVSG ook. Dit geeft alleen maar aanleiding tot onduidelijkheid.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik richt me wat dit onderwerp betreft tot de minister van Openbare Werken, of zo u wilt tot beide ministers. U spreekt toch uit één mond, heb ik begrepen.

Ik sluit me volledig aan bij de vragen van de heer Laurys. Destijds was beslist dat fietspaden voor 100 percent zouden worden gesubsidieerd als ze waren opgenomen in de planning. Toen heeft uw voorganger, minister Bossuyt, beslist dat, als er een laag fietspotentieel voor bepaalde fietspaden was, er voor 80 percent zou worden gesubsidieerd. Het gevolg daarvan is dat de gemeenten zelf 20 percent moeten bijpassen. Het concrete resultaat is dat de aanvanke-lijke bedoeling van module 13, namelijk het versneld aanleggen van fietspaden, in het gedrang is gekomen.

Ik ga niet herhalen wat de heer Laurys heeft gezegd, en kom dus tot mijn vragen. Hoe wordt het fietspotentieel van gewestwegen precies berekend? Wordt bij het berekenen van dat fietspotentieel ook rekening gehouden met het feit dat er in landelijke gebieden vaak geen alternatieven zijn voor het gebruik door de fietser van die drukke gewestweg? Werd de beslissing van voormalig minister Bossuyt om fietspaden slechts voor 80 percent te subsidiëren, ook als de aanleg ervan reeds lang gepland was, reeds geëvalueerd? Bent u bereid om, conform de verkiezingsbelofte van minister-president Letermé, deze fietspaden opnieuw voor 100 percent te gaan subsidiëren? Toen hij nog voorzitter was van uw partij, had de minister-president immers verklaard dat dit een aberratie was, die moest en zou worden weggewerkt.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik wil me eveneens aansluiten bij de vraagstellers. De leden van deze commissie weten dat ik in het verleden reeds herhaaldelijk heb aangedrongen op een evaluatie van de mobiliteitsconvenants, en van module 13 in het bijzonder. Ik kan u al meedelen dat er in februari specifiek van die module 13 een evaluatie zal plaatsvinden. Ik ben het eens met het betoog van de vraagstellers.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, eigenlijk komen deze vragen net iets te vroeg. Ondertussen hebben we immers met de commissie afgesproken dat de voorstellen van de task force op 14 februari zullen worden besproken. Het gaat over het hele mobiliteitsconvenantenbeleid dat wordt geëvalueerd. Daartoe is die task force opgericht. In de schoot daarvan zijn diverse werkgroepen opgericht. Ik heb steeds gesteld dat de herziening van module 13 een prioriteit is. Het hele mobiliteitsconvenantenbeleid moet herzien zijn tegen het begin van de zittingsperiode van de nieuwe lokale besturen. Het is immers erg belangrijk dat ze duidelijk weten waar ze aan toe zijn.

Module 13 is prioritair te herzien, net wegens de net geschetste problemen. Er zijn inderdaad problemen op het terrein ontstaan. Er worden eigenlijk te weinig fietspaden heraangelegd. Er zijn ook problemen inzake onteigeningen. Dat kwam al eens aan bod naar aanleiding van vroegere vragen. Al die facetten zullen worden bekeken. Men is daar volop mee bezig. Binnenkort worden de conclusies daarvan voorge-

steld aan mezelf en minister Peeters. Op 14 februari zal dit kunnen worden besproken in deze commissie. Het spijt me dat ik niet concreter kan zijn, maar ik wil niet vooroplopen op een procedure die werd afgesproken binnen de task force.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Peeters: Ik sluit me uiteraard volledig aan bij mijn collega.

Mijnheer Glorieux, wat het fietspotentieel betreft, heb ik voor u een document laten opstellen waarin de methodologie van dat fietspotentieel, met de terzake toegepaste formules, op een hopelijk begrijpelijke wijze wordt belicht. Ik zal u een kopie daarvan laten bezorgen.

U vreest dat men in de kou blijft staan door het ontbreken van alternatieve wegen. Ik moet opmerken dat die factor geen negatieve impact heeft bij de berekening van dat fietspotentieel, en in bepaalde omstandigheden zelfs een positieve. Dat zult u kunnen vaststellen wanneer u bekijkt hoe dat fietspotentieel wordt berekend. Het is belangrijk om dit te benadrukken.

Wat de financiering voor 100 percent betreft, verwijs ik naar het antwoord van minister Van Brempt. We zijn daarmee bezig, ook naar aanleiding van diverse terechte vragen van leden. In totaal is er sprake van 63 miljoen euro voor fietspaden. Het is echter zeer schrijnend om vast te moeten stellen dat er sprake is van aanzienlijke vertragingen. De task force is daar volop mee bezig. We zullen terzake een aantal erg duidelijke voorstellen formuleren, die hopelijk de bezorgdheid die ook in deze commissie leeft, zullen kunnen wegnemen.

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Mijnheer de voorzitter, ik dank de beide ministers voor hun antwoord. Ik neem aan dat we op 14 februari dan wel meer zullen weten. Daar de heer Glorieux er ook naar verwees, wil ik er nog even op wijzen dat er ooit een oplossing werd gesuggereerd waarbij de fietspaden die voordien al vastgelegd waren door de administratie Wegen en Verkeer eventueel voor 100 percent zouden kunnen worden betoelaagd en alleen de nieuwe fietspaden onder die 80-percentregel zouden vallen. Voor dit concrete geval zou dit een oplossing zijn, maar niet

voor het fietspadenbeleid in het algemeen. Daarom wil ik ervoor pleiten dit helemaal te evalueren en een oplossing te zoeken voor de situatie van die kleine gemeenten.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik sluit me daar natuurlijk volkomen bij aan. In het concrete geval van de N253 zou dit inderdaad een oplossing kunnen bieden. Het probleem is evenwel ruimer. Mijnheer Laurys, het voorstel dat u lanceerde, pakt de totale problematiek aan. Ik hoop dat het zal worden meegenomen bij de algemene evaluatie die voor februari werd aangekondigd.

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 de maatregelen uit het Vlaams actieplan Groene Stroom ter bevordering van groenestroomproductie door windturbines

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het kader van het Kyoto-akkoord heeft de Vlaamse Regering de doelstelling vooropgesteld om tegen 2010 6 percent van de totale stroomproductie uit groene stroom te halen. Momenteel bedraagt de groenestroomcapaciteit ongeveer 900 miljoen kilowattuur. Als we de doelstelling willen halen, moet de capaciteit verdrievoudigen.

De groenestroomproductie blijkt om allerlei redenen, vaak buiten het beleid om, met problemen te kampen. Het gaat dan om de problematiek van de groenestroomcertificaten, de inplanting van windturbines, de boetetarieven en het referentierendement voor bio-WKK-installaties. Een aantal juridische en praktische belemmeringen veroorzaken rechtsonzekerheid voor mogelijke investeerders, waardoor de vraag rijst of de doelstelling tegen 2010 alsnog kan worden gehaald.

Mijnheer de minister, om alle belemmeringen weg te werken, hebt u samen met minister Van Mechelen begin juli 2005 een Vlaams actieplan Groene Stroom voorgesteld. Dat plan omvatte een twaalfstal actie-

punten, waarvan er 10 op Vlaams en 2 op federaal niveau aangepakt moeten worden.

Het gaat om maatregelen om de groene stroom uit windenergie te stimuleren. Een van de concrete aangekondigde maatregelen was de actualisatie van de omzendbrief over de inplanting van windturbines, om windenergie meer ontwikkelingskansen te geven. Ook de federale overheid zou een bijdrage leveren, door de voorschriften voor de inplanting af te stemmen op die van onze buurlanden, want België is veel strenger.

In een volgend ruimtelijk structuurplan zouden ook een aantal punten worden aangepast om groenestroomproductie door windturbines meer rechtszekerheid te bieden. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt pas in 2007 geëvalueerd en desnoods aangepast, maar dan zal het nog een jaar duren voor wijzigingen zijn doorgevoerd.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken betreffende de actualisatie van de omzendbrief? Werd de omzendbrief al geactualiseerd? Indien niet, wanneer kunnen we dat verwachten? Wat zijn de concrete verbeteringen ten opzichte van de oude situatie? Kunt u inschatten in welke mate deze aanpassingen zullen bijdragen tot meer investeringen in groene stroom? Wat is de reactie in de sector van mogelijke investeerders?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vraag aan de federale overheid om de bebakeningsvoorschriften voor de inplanting van windturbines te versoepelen? Hoe verloopt het overleg? Welke termijnen worden vooropgesteld voor de aanpassing?

Kunt u ons meedelen wat de stand van zaken is betreffende de overige maatregelen die werden voorgesteld in het Vlaams actieplan Groene Stroom?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Decaluwe, het is inderdaad belangrijk dat de omzendbrief wordt geactualiseerd. De eerste omzendbrief was terecht tamelijk streng. Als een dergelijke nieuwe technologie wordt ingeplant, is het beter om voorzichtig te werk te gaan en niet, zoals bij de gsm-masten, een wildgroei tot stand te brengen die niet meer ongedaan gemaakt kan worden. Ondertussen kennen we voldoende de sterke en zwakke punten van de inplanting van windturbines. We kunnen dus overschakelen op een meer realistische omzendbrief die de inplanting van windturbines moet promoten.

Mijnheer Decaluwe, u maakt ook een terechte opmerking over de bebakeningsvoorschriften. Dat is een federale materie, maar projectontwikkelaars zeggen me dat Belgocontrol systematisch een negatief advies geeft, zonder echt te onderzoeken of er al dan niet problemen kunnen zijn. Belgocontrol is niet met deze problematiek bezig en geeft sowieso een negatief advies, zodat er geen aansprakelijkheid is bij een eventueel ongeval. Het spreekt voor zich dat veiligheid prioritair is, maar ik kan me niet voorstellen dat in andere landen de luchtvaartautoriteiten veiligheid minder ernstig nemen. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering er bij de federale regering op aandringt om de Belgische voorschriften voor luchtvaart en windturbines af te stemmen op de voorschriften van onze buurlanden.

Mijnheer de minister, ik herinner me dat sp.a een jaar geleden het Windkracht 10-plan in de pers lanceerde. Werd dat plan ondertussen opgenomen in het regeringsbeleid of heeft sp.a enkel een ballonnetje opgelaten?

Is het mogelijk om – uiteraard kunt u dat nu niet doen – een overzicht te geven van alle aanvragen voor windenergieprojecten sinds augustus 2004, zowel van klasse 1 – meer dan 5 megawatt – klasse 2 – tussen 0,5 en 5 megawatt – als klasse 3 – minder dan 0,5 megawatt? Vooral de redenen voor afwijzing van de aanvragen zijn belangrijk. Ik denk dat we daaruit iets kunnen leren om in de toekomst bepaalde belemmeringen weg te werken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Glorieux, elk parlamentslid en elke partij kan voorstellen doen. Na wijs beraad houden wij maximaal rekening met de geformuleerde voorstellen. Dat is ook het geval voor het Windkracht 10-plan. Andere collega's hebben ook nog andere voorstellen gedaan. Met alle voorstellen die volgens ons een toegevoegde waarde hebben voor de oplossing van het dossier, houden we rekening.

Ik zal nagaan of een overzicht van de aanvragen kan worden aangeleverd en wie dat kan doen. Het is misschien best dat u hierover een schriftelijke vraag indient.

Mijnheer Decaluwe, een ontwerp van de geactualiseerde omzendbrief over het afwegingskader en de randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines is opgesteld door een interdepartementale wind-

werkgroep. Minister Van Mechelen zal dit verder coördineren. In de aangepaste omzendbrief worden extra mogelijkheden voor de inplanting van windturbines in of bij grootschalige industriegebieden opgenomen.

In de windwerkgroep was ook de windenergiesector vertegenwoordigd via de Organisatie voor Duurzame Energie, afgekort ODE. Ook binnen het ODE-windplatform werd de omzendbrief besproken. De reacties vanuit de sector waren vrij positief. Ik hoop dat ik samen met minister Van Mechelen de omzendbrief snel kan afronden.

Er werd terecht verwezen naar de bebakeningsproblematiek. Op 15 juli 2005 heeft de minister-president de federale premier schriftelijk verzocht de strakke bebakeningsvoorschriften te versoepelen. Jammer genoeg heeft het overleg op federaal niveau nog niet tot resultaten geleid.

Mijnheer Glorieux, u zegt dat de houding van Belgoccontrol mee wordt ingegeven door het zoeken naar een gemakkelijksoplossing: Als er geen windmolens zijn, moeten ze ook niet bebakend worden en kunnen er achteraf ook geen verwijten komen. Maar hierdoor zetten we geen stap vooruit.

Mijnheer Decaluwe, ook de onbalanstarieven of onevenwichtskosten zijn belangrijk. Bij sterke of zwakke wind zijn er een aantal kosten, omdat het systeem uit evenwicht wordt gebracht. Vroeger werd hiervoor zelfs een boete aangerekend, maar Elia heeft de tarieven aangepast en de boete geschrapt. Dat is een positieve zaak. We moeten afwachten of dat ook in de praktijk positieve gevolgen zal hebben, maar de onbalanskosten zijn een belangrijk element. De verlaging van deze kosten wordt momenteel bekeken door gespecialiseerde studie bureaus.

Voor het Vlaams actieplan Groene Stroom heb ik de stand van zaken voor 12 punten opgenomen in mijn schriftelijk antwoord. Mijnheer Decaluwe, ik zal u het document bezorgen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. De vraag werd ingegeven door de doelstellingen die tegen 2010 moeten worden gehaald. De samenwerking met de federale overheid bewijst dat dit een bijzonder moeilijk land is om iets snel en efficiënt op te

lossen. Zitten we nog op schema om de 6 procent te halen tegen 2010 of is er al sprake van achterstand?

Minister Kris Peeters: Enkele commissievergaderingen geleden verwees de heer Glorieux naar een studie. Ook in Knack werd er melding van gemaakt – al is dat een verhaal apart. Als de commissie dat wenst, zal ik de studie met gegevens tot 2020 overmaken en nader toelichten. Ik ga ervan uit dat we ons objectief voor 2010 halen met alle projecten die in de pijplijn zitten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ondergrondse opslag van CO₂ en aardgas

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Kempen is weer een begeerde plaats, niet alleen omwille van de mooie natuur, maar ook omwille van de ondergrond. Ik heb het niet alleen over de Antwerpse Kempen, maar ook over de Limburgse.

In het licht van de verleiding om onze ondergrond te gebruiken, heb ik reeds schriftelijke vragen gesteld: op 11 februari 2005 aan de voogdijminister van de Limburgse Reconvertiemaatschappij, of LRM, en op 22 april 2005 aan de minister van Innovatie. De vragen gingen over de mogelijke opslag van CO₂ in karstreservoirs in Limburg, in de Kempen en in de Limburgse mijnen, al dan niet in combinatie met methaangaswinning.

De antwoorden van ministers Moerman en Van Mechelen bevatten enkele interessante elementen die de aanleiding vormden voor deze vraag. Zo antwoordde de Vlaamse Regering: 'Als het technisch mogelijk is om deze natuurlijke rijkdom (methaangas) in de Limburgse/Vlaamse bodem te ontginnen, is dat een positieve zaak. Dit past ook in het kader van het streven naar een hogere bevoorradingszekerheid van grondstoffen. Daarnaast zou dit bij een succesvol project ook de afhankelijkheid van de import van fossiele brandstoffen kunnen laten dalen, in verhouding tot de mogelijk beschikbare hoeveel-

heid methaan.’ Dit antwoord gaat dus vooral over de methaangaswinning en de mogelijkheid om een eigen productie en reserve te hebben en om bijgevolg iets minder afhankelijk te zijn van het buitenland.

Een tweede element uit het antwoord luidde: ‘De Vlaamse overheid is van mening dat voorbereidend onderzoek met betrekking tot de ligging, grootte en eigenschappen van de reservoirs van algemeen belang is en door de Vlaamse Gemeenschap dient gefinancierd te worden. De effectieve uitbouw van de geschikte opslag, hetzij voor aardgas, hetzij voor CO₂, kan dan het onderwerp vormen voor specifieke, industriële- of PPS-projecten. Vlaanderen dient echter wel eerst te beschikken over een wetenschappelijk gefundeerde kennis van de mogelijkheden van zijn eigen ondergrond.’

Een laatste citaat luidt: ‘De Participatiemaatschappij Vlaanderen werd recent gecontacteerd omtrent de buffering in Vlaanderen van Russisch aardgas op doorvoer naar het Verenigd Koninkrijk.’

Vrij recent konden we in de pers lezen dat Gazexport, een dochter van het Russische Gazprom, een aardgasopslag in de Kempen plant en daartoe een exploitatieaanvraag heeft ingediend bij de federale minister van Economie en Energie, de heer Verwilghen.

De reservoirs in de Antwerpse Kempen en Limburg zouden dus zowel voor de opslag van CO₂ als voor de opslag van aardgas kunnen dienen. In het geval van CO₂-opslag in de mijnen, zou ook aan methaangaswinning kunnen worden gedaan.

Los van de technische haalbaarheid moet een politieke keuze gemaakt worden: kiest Vlaanderen voor de opslag van CO₂, dan wel voor de opslag van buitenlands aardgas? De voor- en nadelen moeten tegenover elkaar worden afgewogen. In functie daarvan kan het onderzoek worden gestuurd. De opslag van CO₂ heeft als voordeel dat wordt bijgedragen aan de Kyoto-doelstellingen. De CO₂-opslag zou tijdelijk tot het behalen van de doelstellingen kunnen bijdragen tot er meer duurzame oplossingen uitgewerkt zijn. Ik heb vernomen dat de Antwerpse industrie geïnteresseerd is om de Kempen opnieuw te gebruiken om de eigen last af te wentelen.

De opslag van aardgas daarentegen, zou de opslagcapaciteit voor aardgas in Vlaanderen kunnen vergroten. Dat zou de concurrentie ten goede komen en bijdragen aan de reserveopbouw. In Knack wordt verwezen naar het belang van zo’n reserveopbouw

voor Vlaanderen. Recent was reserveopbouw in Europa trouwens weer een hot item. De Russische dreiging deed ons nadenken over het bezitten van een buffer om niet al te afhankelijk te zijn van het buitenland.

Mijnheer de minister, welke onderzoeken voert het Vlaamse Gewest momenteel? Ik denk daarbij aan de VITO. Welke voorkeur heeft de Vlaamse Regering: opslag van CO₂ of opslag van aardgas? Waarom heeft de Vlaamse Regering die voorkeur? Welke adviezen heeft de Vlaamse Regering hierover al ingewonnen? Welke gebieden in de Kempen en Noord-Limburg komen in aanmerking? Wat is de rol van PMV?

Het verontrust me enigszins dat Gazprom via minister Verwilghen stappen heeft ondernomen om te bekijken of de Kempen kunnen worden gebruikt voor opslag. Uit de citaten blijkt nochtans dat Vlaanderen de zaak zelf wenst te sturen, voor welke keuze ook wordt geopteerd en dat Vlaanderen de ondergrond niet zomaar zal uitleveren aan een of ander buitenlands privé-initiatief. Is er al zekerheid dat er aardgas wordt opgeslagen?

Heeft minister Verwilghen wel een rol te spelen? Zo ja, hoe kan Vlaanderen het gebruik van de eigen ondergrond in handen krijgen of sturen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, het verwondert me dat de heer Sannen pleit voor CO₂-opslag of ‘carbon capture and storage’, CCS.

De heer Ludo Sannen: Dat is tendentieus en klopt niet, want ik heb die opslag zelfs de uitbuiting van de Kempen door de Antwerpse industrie genoemd. Ik heb enkel gevraagd wat de keuze wordt: CO₂ of aardgas. Ik heb bewust voor geen van beide gepleit, maar als u het wilt weten: ik zou opteren voor aardgasopslag.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Sannen, mag ik u vragen om me niet te onderbreken, maar eerst naar mijn volledige uitleg te luisteren?

Ik lees in uw tekst duidelijk dat u de CO₂-opslag beschouwt als een duurzame oplossing.

Ik was onlangs op een studiedag waar experts uitleg hebben gegeven over deze carbon capture and storage. Daarbij werd duidelijk dat deze optie zich

op technisch vlak in een nog heel experimentele fase bevindt en dat het hoe dan ook om een heel dure oplossing gaat, indien ze al kan worden uitgevoerd. Het gaat hier om een typische end-of-the-pipe-benadering die de middelen en de aandacht afleidt van maatregelen die de CO₂-uitstoot daadwerkelijk kunnen terugdringen. Het lijkt me dan ook geen goede optie om CO₂ te gaan opslaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Wat eventueel bijkomend onderzoek betreft, heeft het Vlaamse Gewest aan de VITO opdracht gegeven om haar expertise op het gebied van ondergrondse gasopslag, CO₂-opslag en koollaagmethaanwinning verder uit te breiden. De gevraagde kennisopbouw heeft onder andere betrekking op het gedrag van gassen in diepe reservoirs en steenkoollagen. De VITO probeert ook de bergingscapaciteit van diepe reservoirs voor gassen in Vlaanderen beter in te schatten.

Mijnheer Sannen, u vraagt wat minister Verwilghen in dit dossier komt doen. We leven in België, wat betekent dat de bevoegdheden soms heel eigenaardig verdeeld zijn. Zo is de federale regering bevoegd voor het verlenen van vergunningen voor ondergrondse methaangasopslag. Ondergrondse CO₂-opslag is wel een gewestelijke bevoegdheid.

U hebt zelf in uw vraag het belang gesuggereerd van het verband tussen ondergrondse methaangasopslag en CO₂-opslag. Reservoirs die in aanmerking komen voor ondergrondse methaangasopslag zijn eveneens geschikt voor CO₂-opslag. Omgekeerd is dit niet het geval. Niet alle reservoirs die geschikt zijn voor CO₂-opslag komen in aanmerking voor methaangasopslag. CO₂ kan eventueel ook worden opgeslagen in reservoirs die niet in aanmerking komen voor ondergrondse methaangasopslag, zoals diepe poreuze zoutwatervoerende lagen.

Er bestaat een fundamenteel verschil tussen de opslag van CO₂ en van methaangas. De CO₂-opslag is eenmalig. Eenmaal het gas is opgeslagen, is het niet de bedoeling het opnieuw uit het reservoir te halen. Dat is wel het geval bij de opslag van methaangas. Het gas dat in het reservoir wordt opgeslagen, moet er vroeg of laat opnieuw uit. Het is de bedoeling een transitbuffer tot stand te brengen.

Mijn administratie heeft erop gewezen dat de geologische structuur van Vlaanderen niet bepaald als

uiterst geschikt kan worden beschouwd om ondergrondse opslag toe te laten. Dat betekent natuurlijk niet dat er helemaal geen mogelijkheden zijn zoals in Loenhout.

Het federale niveau heeft een exploratie- en exploitatievergunning voor aardgasopslag uitgereikt aan Distrigas in Loenhout. Er worden momenteel nog twee andere vergunningsaanvragen voor aardgasopslag behandeld. Voor de opslag van CO₂ daarentegen zijn er, voor zover ik weet, geen vergunningsaanvragen ingediend.

Het project voor de buffering van Russisch aardgas is met het oog op een financiële participatie in onderzoek bij de PMV. De PMV valt onder de bevoegdheid van minister Van Mechelen. Ik kan geen verklaring geven voor de argumentatie en motivatie, maar ik weet wel dat is besloten dat niet kan worden ingegaan op de vraag voor financiële participatie in dit project.

Ik vat samen. Op federaal niveau zijn de vergunningen afgeleverd, conform de bevoegdheden van het federale niveau op het vlak van methaangas. Er staan reeds zeer concrete projecten op het getouw. Dit geldt niet voor de CO₂-opslag die wel onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest valt. Op een eerder gestelde vraag heb ik reeds geantwoord dat de VITO bijkomende expertise opbouwt. Het is echter de privé-sector die het voortouw moet nemen en die ook eventueel de opslag van methaangas kan doen. De Vlaamse Regering heeft geen vergunningsaanvragen ontvangen voor CO₂-opslag.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Er zijn eigenlijk drie mogelijkheden. Sommigen beweren dat in de oude mijngebieden aan methaangaswinning kan worden gedaan door CO₂ in te brengen. De LRM gelooft daar niet echt in en is dan ook niet ingegaan op een aanbod in die zin. Intussen krijgt een Zwitsers bedrijf de mogelijkheid om dit verder te onderzoeken. De vraag is vooral of dat op een gesloten manier mogelijk is.

Wat de opslagruimten betreft, is het voor Vlaanderen belangrijk om een zicht te krijgen op mogelijke reservoirs voor aardgas. Ik begrijp niet goed dat de PMV daarin geen belangrijkere rol wil spelen, zelfs al betreft het hier een bevoegdheid van minister Verwilghen. Wanneer we op een of andere manier en met een aantal partners gebruik zouden kun-

nen maken van bepaalde reservoirs voor de opslag van aardgas, dan is het belangrijk dat Vlaanderen daarin kan participeren. De PMV lijkt me het meest geschikte kanaal, zelfs al moet dan nog een vergunning worden afgeleverd door minister Verwilghen.

Ik zou het heel jammer vinden indien niet van het begin duidelijk zou worden welke reservoirs geschikt zijn voor gasopslag. Mijnheer de minister, u zei zelf dat wat mogelijk is voor CO₂-opslag niet altijd mogelijk is voor gas. Wat kan voor gas, kan sowieso ook voor CO₂. Het zou onvergeeflijk zijn indien we een reservoir zouden volstouwen met CO₂ dat ook geschikt is voor de opslag van aardgas. Dat zou de mogelijkheid voor de opbouw van buffers beperken.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Sannen, u vraagt meer duidelijkheid over de mogelijkheden van CO₂-opslag en aardgasopslag. Er is nog geen vergunning ingediend en dus zeker nog geen concreet dossier over de opslag van CO₂.

De heer Ludo Sannen: Het zou wel interessant zijn mocht Vlaanderen daar dadelijk bij betrokken zijn.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Sannen, het dossier is door de raad van bestuur van de PMV op zijn merites beoordeeld. Ik doe er geen uitspraak over, want zonder kennis te nemen van het volledige dossier dat aan de PMV is bezorgd, is dat erg delicaat. Om er iets over te kunnen zeggen, is het nodig te weten hoe het financieel in elkaar zit, hoe de structuur eruitziet en wat de verhoudingen zijn. Ik heb echter begrepen dat ze er niet positief op hebben gereageerd.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik begrijp dat u het volste vertrouwen hebt in de VITO, maar sommige leden van deze commissie hebben dat niet.

Minister Kris Peeters: Ik heb altijd vertrouwen in de instellingen die een opdracht hebben, al moet er uiteraard elke dag hard gewerkt worden om die opdracht werkelijk te realiseren.

De heer Jan Peumans: Ik heb het over de 80 kilometer per uur. Dat moet u toch interesseren? Tijdens de hoorzittingen deed mevrouw De Ridder een aantal uitspraken over de VITO. Ik zal daarover trouwens een vraag om uitleg stellen aan de voogdijminister.

Dat hoort namelijk niet; de VITO is een heel degelijke instelling waarin ik het volste vertrouwen heb.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voorgestelde veralgemening van het project FAST

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, in oktober 1995 startte de VAB met het project FAST, dat inderdaad betekent: files aanpakken door snelle tussenkomst op de Antwerpse ring. De bedoeling van dit project is bij ongeval of pech het gestrande voertuig zo snel mogelijk te verwijderen, zodat de rijbaan weer vrijkomt.

Omdat FAST de duur van de files aanzienlijk verminderde, werd het project overgenomen door de Vlaamse Gemeenschap en uitgebreid naar de Brusselse ring. Tijdens de zomermaanden werkt FAST eveneens op de A40 tussen Affligem en Jabbeke. De ingrepen zijn gratis voor de automobilisten. De overheid betaalt voor het stand-by houden van de interventievoertuigen tijdens de piekuren.

Volgens de heer Popelier, verkeersdeskundige bij de VAB, is uw voorstel om FAST uit te breiden naar het hele autowegennet de klok rond en zeven dagen op zeven, mooi maar niet erg realistisch. De heer Popelier is van mening dat FAST alleen succesvol kan zijn onder bepaalde voorwaarden. Zo moet onder meer het risico voldoende hoog zijn, zoals bijvoorbeeld op de Antwerpse en de Brusselse ring. Om de kosten te drukken is het bovendien aangewezen de tijdsduur van FAST te beperken tot de spitsuren. Een beperkte dienstverlening, gericht op een vlotte doorstroming van het verkeer en het snel vrijmaken van de rijbaan vormen de sleutel tot het succes van FAST.

Mijnheer de minister, als u toch wenst te komen tot een veralgemening van FAST, zal het dan nog gratis zijn voor de automobilisten? Als ze toch moeten betalen voor het takelen, kunnen ze dan een beroep doen op een bijstandsverlener naar keuze, of zal die worden aangeduid, bijvoorbeeld door de politionele diensten? Op welke manier kan het Vlaamse Gewest

garanderen dat het takelen, dat eventueel in concessie wordt gegeven aan takeldiensten, tegen vastgestelde prijzen zal gebeuren? Beperkt de taak van de takeldienst zich tot het vrijmaken van de rijbaan? Kan de automobilist daarna zelf beslissen hoe hij verder wil worden geholpen, of kan de takeldienst hem verplichten eventueel getakeld te worden naar een bepaalde garage?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Huybrechts, de A40 bestaat niet, het is de E40. Ik dacht dat het een typefout was, maar het was blijkbaar ook een leesfout.

Ik ken het voorstel van de minister niet, maar het FAST-project, dat sinds 1995 loopt, is er inderdaad op gericht op filegevoelige plaatsen waar het zeer druk is de files te bestrijden en de rijbaan zo snel mogelijk vrij te maken. Bij een kosten-batenanalyse van het systeem, toegepast 7 dagen op 7 en 24 uur op 24, zou allicht blijken dat het ten minste gedurende 12 uur per dag weggesmeten geld is. Ik zie niet in waarom we tussen pakweg 7 uur 's avonds en 7 uur 's morgens zo'n project op poten zouden zetten op verschillende plaatsen op het wegennet, terwijl daar zelfs bij een ongeval geen noemenswaardige verkeersproblemen of files ontstaan. Om 3 uur 's nachts heeft het weinig zin zo'n project in stand te houden.

Mijnheer de minister, is er een kosten-batenanalyse aan voorafgegaan? Als het nuttig is, dan sta ik er volledig achter, maar ik twijfel er op het eerste gezicht wel aan.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb u al een aantal schriftelijke vragen gesteld over wat men 'incidentmanagement' noemt. Op dit moment zijn de lokale politiezones daarmee bezig, en FAST is daarvan een onderdeel.

De heer Huybrechts stelt de heel nuttige vraag in hoeverre het Vlaamse Gewest betrokken is bij dat incidentmanagement. Ik heb begrepen dat federaal minister Landuyt, die gespecialiseerd is in mededelingen, ervoor zal zorgen dat over een jaar het verkeer na een ongeval op autosnelwegen binnen de twee uur weer vlot kan rijden. (*Opmerkingen van de heer Flor Koninckx*)

Dat is wat minister Landuyt zegt, maar de vraag is natuurlijk of dat wel realistisch is. In verband met

FAST stel ik me de vraag in hoeverre en hoe het Vlaamse Gewest betrokken is bij dat incidentmanagement. Zijn we daar überhaupt bij betrokken, en hoe? Wie wordt er bij betrokken?

Enkele jaren geleden is er in opdracht van de federale overheid een studie over incidentmanagement gemaakt door Transport and Mobility uit Leuven. Wat doen we met het onderscheid tussen vrachtwagens en personenvervoer? De heer Huybrechts spitste zijn vraag toe op auto's, maar een veertigtonner van de weg halen, kan niet met de takelwagentjes van de VAB. Kunt u de bredere context schetsen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, het klopt dat we het project FAST in een bredere context moeten zien. Op Vlaams niveau doen we al heel wat om dit probleem aan te pakken, met name met het incidentmanagement. Ik denk daarbij aan de videocamera's, de alternatieve calamiteitenroutes, de dynamische rijstrooksignalisatie en dergelijke meer.

Mijnheer Peumans, we zijn niet of althans onvoldoende betrokken bij het incidentmanagement van de federale minister. We moeten daar meer werk van maken, alleen al omdat we serieuze investeringen doen en zullen doen om bij ongevallen op autosnelwegen heel snel te kunnen ingrijpen met alle instrumenten die we hebben. FAST is maar één van die instrumenten. De camera's laten ons toe heel snel vaststellingen te doen en te interveniëren met het eventueel aanduiden van een alternatieve route, het in werking stellen van de dynamische signalisatie, enzovoort.

We moeten daar nog verder in gaan, en dat samen met de federale middelen. Als het parket moet afstappen en er federale bevoegdheden en initiatieven in het geding zijn, dan hebben de Vlaamse investeringen, als ze onvoldoende op de federale worden afgestemd, geen optimaal rendement.

Het FAST-project is een onderdeel van een ruimer project. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen nog rol- en stuurbare wagens, en niet meer rol- of stuurbare wagens. Het uitgangspunt is de vraag hoe snel de wagens die bij een ongeval op een autosnelweg het verkeer blokkeren, daar weer weg kunnen.

De problematiek van de sleepdienst en de tarieven die worden aangerekend, is eerder al aan bod gekomen.

Daarover zijn andere dossiers bekend, maar dan niet op de gewestwegen. Het is evident dat we van het project dat beperkt op bepaalde autosnelwegen heeft gefunctioneerd, we de tarieven, de interventie, de vakkennis en het materieel moeten stroomlijnen. Zowel met de VAB als met Touring heb ik gesprekken over een level playing field met heel duidelijke afspraken. Mijnheer Koninckx, we zullen nagaan wat de kosten en baten zijn. Ik wens transparantie en maximale inzet om zo snel mogelijk de wagens van de autosnelweg te verwijderen.

De timing is om midden van dit jaar een aanbesteding te doen volgens de regels van de kunst. Er zullen afspraken worden gemaakt met de organisaties en de administratie. De aanbesteding zal gestroomlijnd zijn en er zullen voorwaarden in opgenomen zijn over hoe snel zal worden geïntervenieerd en of er een verschil is tussen verschillende plaatsen. Bij drukke gebieden kan er een tijdsspanne van 10 tot 20 minuten zijn, op andere plaatsen kan er een ruimer tijdshorizon gegeven worden.

Het antwoord op de vraag of dit gratis zal zijn, is neen. Ik heb daar ook met de VAB over gesproken. Nu wordt dat gratis aangeboden. VAB zegt dat er dan geen concurrentie is met de andere takeldiensten en dat wij het verder gratis moet blijven doen. In Antwerpen was dat bijvoorbeeld opgenomen in de minderhindermaatregelen en hebben we een financiële bijdrage gegeven. Wat mij betreft, kan dit echter niet gratis. Het uitgangspunt is dat wie het ongeval heeft veroorzaakt, aansprakelijk moet worden gesteld en moet kunnen worden aangesproken voor de kosten. Dat geldt ook voor de takelkosten. Vorige week moesten we bijvoorbeeld de Liefkenshoektunnel gratis openstellen. Eén dag kost mij 25.000 euro, een niet-onaardig bedrag. De vraag is of degene die het ongeval veroorzaakt, daar niet voor moet worden aangesproken. In de praktijk is dat de verzekering.

Er is natuurlijk het probleem van level playing field: tot waar wordt die wagen weggesleept? Het is de bedoeling dat die niet wordt weggesleept tot waar de betrokkene die wagen graag geparkeerd zou zien, maar wel zo snel mogelijk naar een plaats waar de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, bijvoorbeeld de dichtst bijzijnde parking waar er geen probleem is voor de verkeersveiligheid. Daar wordt met de VAB over gesproken. Ik ken hun argumenten, ze zijn hier bezorgd over. Ik hoop hierbij stappen vooruit te zetten. Er is wat dit betreft ook een verschil in visie tussen Touring en de VAB.

U vraagt of de automobilist zelf de keuze kan maken voor de bijstandsverlener. De heer Koninckx kan zeker beamen dat wanneer er iemand op de pechstrook staat, hij zelf de takelwagen kan oproepen maar wanneer er een interventie is van de politie, de politie een takeldienst opvordert. In de praktijk kan men dan nog zijn keuze aan de politie meedelen. Wat mij betreft kan de keuze behouden blijven, maar als iemand zijn eigen takeldienst opvordert, moet die ook snel ter plaatse zijn. Het opzet is immers zeer duidelijk: zo snel mogelijk de autosnelweg terug vrijmaken van de geaccidenteerde wagens.

U vraagt of het in concessie geven zal gebeuren tegen vastgestelde prijzen. De openbare aanbesteding zal gebeuren volgens de regels van de kunst met zeer grote transparantie en duidelijkheid. De taak van de takeldienst is het voertuig van het wegdek verwijderen en naar een plaats slepen waar er geen gevaar is voor verdere verkeersonveiligheid. Hierover hebben we een vrij intensief overleg opgestart. Ik hoop dat in het midden van dit jaar af te ronden en dan de aanbesteding te kunnen uitschrijven. Ik ga ervan uit dat er een grotere transparantie zal zijn, er gemakkelijker kan worden gewerkt en dat de autosnelwegen sneller zullen worden vrijgemaakt. Verder zal de automobilist die zijn wagen laat wegslepen, ervoor betalen, hetzij via de verzekering, hetzij op een andere manier. Het zal niet meer gratis zijn.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, u geeft een vrij realistisch antwoord. We kunnen enkel hopen dat er zo spoedig mogelijk een regeling wordt uitgewerkt waardoor automobilisten in geval van pech of ongeluk zo goed en zo goedkoop mogelijk kunnen worden geholpen.

De heer Frans Peeters: Er zijn gemeenten waarin de gemeenteraad al offertes heeft gevraagd om snel te kunnen takelen aan de goedkoopste voorwaarden. We moeten erover waken dat er geen communicatiefouten gebeuren bij een ongeval op een snelweg over wie er ter plaatse moet komen. Ik vraag dan ook aandacht voor voldoende overleg met de gemeentebesturen en politiezones die al over dergelijk systeem te beschikken. Dit kan vermijden dat er conflicten ontstaan.

De heer Flor Koninckx: Ik begrijp dat het gaat over een uitbreiding van het FAST-project, een soort van FAST-plus. Ik sta daar volledig achter. Ik kan me

best inbeelden dat tijdens de nachturen de gevraagde termijnen voor interventies helemaal anders zijn dan tijdens drukke momenten. Ik sta er ook volledig achter dat dit niet gratis is. We moeten niet zo vrijgevig zijn dat we iedereen gratis van de snelweg gaan takelen. Aan die voorwaarden vind ik dit een positief voorstel.

De heer Jan Peumans: De heer Stevaert is weg en het gratisverhaal verdwijnt mee. We nemen steeds meer afscheid van hem, maar dit doet eigenlijk niets ter zake.

Mijnheer de minister, een uitspraak van u verontrust me toch. U zegt dat we niet of onvoldoende betrokken zijn bij de federale overheid. Er bestaat toch zoiets als een Interministerieel Comité voor Mobiliteit en Transport, het ICMT? Komt dat nog bijeen? Ik heb recent ook een vraag gesteld over het Executief Comité voor de Ministers van Mobiliteit. Naar het schijnt, komt ook dat nooit bijeen. Kunt u daar meer duidelijkheid over brengen?

De calamiteitenroute wordt nu samengesteld door de lokale politiezones. Ik zal u zeggen wat de realiteit van vandaag is. Er gebeurt een ongeval op de snelweg en de federale politie komt aangereden met gierende banden. Ze leiden het verkeer van de weg af en iedereen moet zelf maar uitzoeken welke weg te volgen. Dan wordt de lokale politie gebeld om bij te springen, met als gevolg dat daar een agent naar alle kanten staat te wuiven.

Ik vind de vraag van de heer Huybrechts over het FAST-project goed. Het FAST-systeem is van toevoeging op bepaalde trajecten van snelwegen, maar een doodsimpel omleidingsstelsel zoals in Duitsland kennen we hier niet. Als er in Duitsland een ongeval gebeurt, wordt op de radio gezegd welke omleiding er moet worden gevolgd om weer keurig op de snelweg te komen. Mijnheer de minister, als er hier op de snelweg iets gebeurt in de richting van de schone gemeente waarin u woont, dan wordt er geïmproviseerd. De automobilisten weten niet waar naartoe. Ze worden van de snelweg gestuurd en soms staat daar dan een overspannen agent die niet weet wat geantwoord. Het wordt de hoogste tijd dat er voldoende duidelijkheid komt. Ik vind het niet kunnen dat dit nog gebeurt in 2006, nu er zoiets als GPS

bestaat. Mijnheer Koninckx, volgens mij heeft dat veel te maken met de ontzettend goede relatie tussen de lokale politiezones en de grote denkers van de federale politie. Dit wilde ik even kwijt.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, over het eerste punt van uw betoog kunt u een schriftelijke vraag indienen. Dat laat me toe om de vergaderdata en de onderwerpen netjes op te vragen.

Er is al veel geïnvesteerd in de calamiteitenroute. Ik laat in het midden wie de eer daarvoor mag opstrijken, en dat is ook bijzaak. Er moeten inderdaad nog meer initiatieven worden genomen, want er is nog veel werk aan de winkel.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Peumans, ik kan me inbeelden dat op sommige plaatsen nog zulke toestanden bestaan. Ik verzeker u dat er ook op heel veel plaatsen een zeer goede samenwerking is tussen de federale en lokale politie. Er zijn al op heel wat plaatsen calamiteitenroutes en alternatieve wegen uitgestippeld. Hier komen vertellen dat er overal wordt geïmproviseerd, is niet correct. Dat er nog werk is om het hier en daar te verfijnen en zelfs het nog uit de grond te stampen, zal ik niet ontkennen. Ik dring er dan ook op aan dat daar op die plaatsen snel werk van wordt gemaakt.

De heer Jan Peumans: Ik zou graag eens weten waar die calamiteitenroutes bestaan. Volgens mij zijn de gouverneurs momenteel met een bevraging bezig in heel Vlaanderen over waar de lokale politiezones calamiteitenroutes tot stand moeten brengen. Daarna wordt de bewegwijzering aangebracht en zal het systeem in voege treden. Momenteel bestaat het bijna nergens.

Minister Kris Peeters: Ik zal u daarvan een volledig overzicht bezorgen als u dit in een schriftelijke vraag giet. Het is in elk geval niet juist dat er geen calamiteitenroutes zijn. In bepaalde gevallen hebben ze zelfs al gefunctioneerd. Het klopt wel dat we nog verdere stappen kunnen zetten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van de fileproblemen op de autosnelwegen door een systeem van elektronisch blokrijden

De voorzitter: Minister Peeters zal antwoorden, ook in naam van minister Van Brempt.

De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, vorige week heb ik een interview aan een politieke zender gegeven. De uitspraken die ik toen heb gedaan, zijn nadien fel uitgegroot. Blijkbaar was het net kommertijd en vonden bepaalde journalisten dit groot nieuws. Dit is eigenlijk nooit mijn bedoeling geweest.

Desondanks blijft een vlotte doorstroming fundamenteel voor de Vlaamse economie. Indien we willen dat Vlaanderen een logistieke draaischijf blijft, kan ik niet genoeg benadrukken hoe belangrijk die doorstroming voor onze algemene welvaart is. Dat files en stilstaand verkeer verlies betekenen, is voor iedereen duidelijk. We moeten alle mogelijke middelen aanwenden om de doorstroming van ons verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen en op een fatsoenlijke, ordentelijke wijze te organiseren.

Onze ervaringen hebben ons op dit vlak al een en ander geleerd. Onze autosnelwegen bereiken hun maximale capaciteit indien we erin slagen een gelijkmatige verkeersstroom aan 80 kilometer per uur tot stand te brengen. Onder de naam 'blokrijden' hebben we dit op het einde van de vorige eeuw trouwens gedurende een aantal jaren weten te bereiken. Om een homogene verkeersstroom tot stand te brengen, is er toen voor gekozen een zwaantje aan het hoofd van de verkeersstroom te laten rijden. Voor de verkeersveiligheid en de mobiliteit heeft dit systeem spectaculaire resultaten opgeleverd.

Het is ondertussen 2006. We moeten een systeem ontwikkelen om hetzelfde resultaat met behulp van telematicatechnieken te bereiken. Hiervoor hebben we sensoren in of onder het wegdek nodig. Op veel plaatsen liggen die sensoren er al. Verder hebben we ook variabele signalisatie, snelheidslimieten en controlecamera's voor de handhaving nodig. Deze idee is eigenlijk uit Birmingham afkomstig. Op een druk

gedeelte van de N42 is in dit verband een succesvol project op poten gezet.

Mijnheer de minister, ik heb twee vragen over dit onderwerp. Heeft de Vlaamse overheid al iets ondernomen om moderne technologische middelen aan te wenden om onze algemene mobiliteitsproblemen en onze specifieke fileproblemen op de autosnelwegen aan te pakken? Is het uw bedoeling in Vlaanderen met het systeem van elektronisch blokrijden te experimenteren? Zult u een dergelijk experiment naar Brits model op poten zetten? Zo ja, op welke plaatsen zal dit experiment totstandkomen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, tijdens de bespreking van de beleidsbrief 2006 heb ik de minister reeds een aantal vragen gesteld over de resultaten van de investering van ongeveer 24 miljoen euro. Welke ervaringen hebben we hierdoor opgedaan? Waarop zijn deze investeringen eigenlijk gebaseerd? Welke visie is in dit verband ontwikkeld?

Ik vind het een goede zaak dat de minister met de bevoegde Brusselse minister een overeenkomst over de Brusselse Ring heeft bereikt. Ik heb hierover verschillende artikelen en studies gelezen. Blijkbaar wil de minister een systeem van blokrijden introduceren. Hij verwijst in dit verband vaak naar Nederland. In Nederland is een dergelijk systeem in werking en moeten alle voertuigen op alle rijvakken 80 kilometer per uur rijden. Er is geen verschil tussen vrachtwagens en gewone auto's, iedereen moet dezelfde snelheid aanhouden.

Schriftelijke vragen over dit onderwerp maken ons niet veel wijzer. De minister antwoordt steeds dat hij hier geen uitspraken over wil doen. Ik ga er evenwel van uit dat de administratie evaluatierapporten over de investering van 24 miljoen euro heeft opgesteld. Er is voornamelijk in de Antwerpse Ring en de hiermee verbonden toegangswegen geïnvesteerd. De afdeling Verkeerskunde moet ondertussen toch al eens hebben onderzocht wat deze investeringen tot op heden hebben opgeleverd.

Sinds de werken aan de Antwerpse Ring liggen de dynamische verkeersborden stil. Zelfs een boodschap als 'Minister van Openbare Werken Peeters wenst u een vreugdevol 2006' staat nergens te lezen. *(Gelach)*

Tot mijn grote spijt liggen die borden momenteel helemaal stil. De meeste bestuurders waren ondertussen met het systeem vertrouwd geraakt. Om een of andere reden heeft het Verkeerscentrum Vlaanderen besloten deze borden af te zetten.

Mijnheer de minister, ik ben vooral in de opgedane ervaringen geïnteresseerd. Welke studies zijn hierover uitgevoerd? Ik besef natuurlijk dat u mijn vragen over het systeem en de investeringen vandaag niet allemaal kunt beantwoorden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vraag om uitleg van de heer Koninckx. Het systeem dat hij voorstelt, is minstens het onderzoeken waard. Dit systeem sluit perfect aan bij de maatregelen inzake dynamisch verkeersmanagement en benutting die in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen naar voren worden geschoven om het verkeer op onze autosnelwegen vlotter te trekken.

De voorwaarden die de heer Koninckx opsomt om het elektronisch blokrijden mogelijk te maken, met name het verlagen van de maximumsnelheid op de congestiegevoelige plekken en het installeren van videomonitoring en dynamische signalisatieportalen, komen precies overeen met de voorwaarden voor het in Nederland gebruikte systeem van de spitsstroken. Volgens mij zijn beide systemen perfect complementair. Indien nodig en mogelijk, kan de pechstrook, die eigenlijk een strook bestaand asfalt is, tijdelijk voor het verkeer worden opengesteld. In Nederland gebeurt dit reeds op grote schaal. Door middel van de spoedwet op de wegverbreding heeft de Nederlandse regering 380 miljoen euro vrijgemaakt om, gespreid over 4 jaar, op congestiegevoelige punten 150 kilometer aan spitsstroken aan te leggen. De pilootprojecten langs de autosnelwegen A27 en A28 hebben alvast bevredigende resultaten opgeleverd.

Mijnheer de minister, bent u bereid om het voorstel van de heer Koninckx in overweging te nemen? Bent u bereid om het spitsstrookstelsel, dat hier volgens mij perfect bij aansluit, eveneens in overweging te nemen? Kunt u eens nagaan hoe dat in Nederland precies wordt aangepakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Vandenbroucke, ik ben zelfs een zeer graag geziene gast in Nederland.

Gelukkig maar dat er nog mensen zijn die graag gezien zijn in Nederland. (*Gelach*)

Alle suggesties zijn welkom. Ze zullen worden bekeken. Er is niets dat we niet ter harte moeten nemen of waar we geen licht op moeten laten schijnen. De vraag is alleen wat we al hebben gedaan, welke investeringen er zijn gebeurd en hoe we het een met het ander kunnen combineren. Mijnheer Peumans heeft gelijk als hij zegt dat er tot nu toe 24 miljoen euro is geïnvesteerd in dynamische beheerssystemen. Ik hoop dat iedereen ervan uitgaat dat we het systeem maximaal moeten gebruiken en, waar mogelijk, uitbreiden. Er werd al verwezen naar Brussel. De dynamische beheerssystemen bieden heel wat mogelijkheden. Er was daarstraks enige belangstelling van de pers voor de verkeersdoorstroming. Op de E313 bestaat nu de mogelijkheid om specifiek voor het openbaar vervoer aanduidingen te geven. We moeten er voor zorgen dat de investeringen worden gemaximaliseerd, ook in de voorstellen die worden ingediend. Het voorstel van de heer Koninckx past daarin.

Het is mijn overtuiging dat we verder moeten gaan met die dynamische verkeerssignalisatie. Mijn collega van het Brusselse gewest is bereid om die zaak verder te onderzoeken. Als dat gebeurt, is de vraag hoe we de problematiek van het blokrijden daarin inpassen. Als met dynamische borden wordt aangegeven dat de richtsnelheid 80 kilometer per uur is, dan mag er nog worden ingehaald. Bij blokrijden is dat niet het geval. Dat verschil heeft ook enige gevolgen voor de handhaving. Als er niet meer mag worden ingehaald, dan moet er ook worden gezorgd voor controle.

Een tweede element is natuurlijk dat we, in tegenstelling tot Birmingham en de Nederlandse voorbeelden, over heel wat op- en afritten beschikken. Dat vormt een bijkomend probleem. We moeten er ook voor zorgen dat een automobilist nog van en op de snelweg raakt. Als er op het rechtervak een colonne vrachtwagens aan een bepaalde snelheid rijdt, dan is dat niet evident. Ik hou dan ook een pleidooi om de gemaakte investeringen maximaal te laten renderen en verdere stappen te zetten inzake verkeerscentra te zetten, ook in Gent en in Brussel.

De dynamische verkeersborden bieden ook heel wat meer mogelijkheden dan het aanbrenge van kerstwensen door de heer Peumans of anderen. Ze kunnen dienen om te waarschuwen, voor een veranderlijke bewegwijzering, enzovoort. Ze zijn belangrijk om het fileprobleem op te lossen. Naar mijn bescheiden mening biedt dit systeem, als we het verder kunnen

ontwikkelen, een betere oplossing dan het blokrijden. Wat dat betreft, zijn er immers problemen met de op- en afritten, de handhaving, enzovoort. Uiteraard ben ik bereid om daarover van gedachten te wisselen met experts.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het strikte blokrijden is natuurlijk de strengste vorm van de toepassing van de variabele signalisatie, waar nu al mee wordt gewerkt in Antwerpen. Toch is het zo dat zelfs bij een aangegeven richtsnelheid van 80 kilometer per uur wordt gezorgd voor een maximale doorstroming. Daardoor wordt de capaciteit van de snelweg opgevoerd. Dat is alleszins veel beter dan helemaal niets te doen.

De eerste voorwaarde die daaraan moet worden gekoppeld, is de handhaving. Die handhaving gebeurt in het proefproject in Birmingham met camera's. Een ander proefproject heeft trouwens bewezen dat zonder handhaving nauwelijks 10 percent de aangegeven snelheid volgt. Als er wordt aangegeven dat er een permanente controle is, leeft 90 percent van de automobilisten de snelheid na. Alles staat of valt dus met de handhaving van de richtsnelheden.

Minister Kris Peeters: Bij blokrijden mag men niet meer inhalen.

De heer Flor Koninckx: Dat inhaalverbod maakt geen deel uit van het blokrijden. Dat is ook geen probleem. Als iedereen 80 kilometer per uur rijdt, dan voelt niemand nog de behoefte om in te halen. Als het inhaalverbod wordt ingevoerd, dan is er een probleem aan de op- en afritten. Wagens moeten van rijstrook kunnen veranderen.

In het proefproject in Engeland was er wel een inhaalverbod. Het ging dan wel om kilometerlange stukken. Dat betekent niet dat er in België geen variëte mogelijk is. De maximale snelheid van 80 kilometer per uur en de handhaving zijn twee hoofdvoorwaarden om een dergelijk experiment te laten slagen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
