

C18 – OPE3

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

7 november 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit de motie van aanbeveling van de commissie ad hoc Energiearmoede	1
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toenemende verkeersdrukke en -onveiligheid op de E313 in de Kempen	
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over ongevallen aan de op- en afritten van de E313	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toestand van de bruggen	6
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de bouw van een tweede sluis naar de Waaslandhaven	7
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afdwingbaar maken van zone 30	8
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebrek aan onderhoud van fietspaden	10

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit de motie van aanbeveling van de commissie ad hoc Energiearmoede

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ruim een jaar geleden heeft het Bureau beslist om een commissie ad hoc Energiearmoede op te richten. De aanleiding hiervoor waren de bijzonder schrijnende cijfers over het toenemend aantal mensen dat het sinds de liberalisering van de energiemarkt steeds moeilijker krijgt om de energiefacturen te betalen. Bij een actie van Welzijnszorg was sprake van ruim 43.000 klanten die in 2004 aan de deur werden gezet door hun energieleveranciers en van meer dan 2000 huishoudens die volledig werden afgesloten van gas en elektriciteit.

Er werden verschillende initiatieven genomen en we hebben hier uiteenlopende hoorzittingen georganiseerd met armenverenigingen, middenveldorganisaties, distributeurs en energieleveranciers. Mijnheer de minister, de winter staat stilaan voor de deur. Het weer is gelukkig nog niet zo slecht, maar het is niet denkbeeldig dat het plotseling erg koud wordt.

De besprekingen in de ad-hoccommissie Energiearmoede hebben geresulteerd in een motie van aanbeveling, die in februari 2006 unaniem werd aangenomen in de plenaire vergadering, met uitzondering van de onthouding van Groen!. Ik denk dat het stilaan het moment is om een evaluatie te maken van wat het parlement heeft gevraagd aan de regering en wat de stand van zaken is van de uitvoering.

Een veertiental dagen geleden hebben we met de verschillende politieke fracties, onder andere op vraag van het Provinciaal Instituut voor de Samenlevingsopbouw, afgekort Priso, nogmaals die mensen gezien en hun bekommernissen nogmaals beluisterd. Mijnheer de minister, we hebben ons geëngageerd om te vragen dat u een status quaestionis zou maken. De mensen hebben toen gezegd dat op het terrein weinig realisaties zichtbaar zijn. Ik weet dat uw kabinet en dat van andere ministers ondertussen al inspanningen hebben geleverd op voorbereidend vlak. Maar de mensen die met de problemen worden geconfronteerd, zullen dat maar aan den

lijve ondervinden als er effectief iets wijzigt. Met het publiceren van teksten in het Staatsblad verandert de situatie van de mensen niet. Dat heeft allemaal tijd nodig.

Mijnheer de minister, als minister van Energie hebt u een coördinerende rol en een voortrekkersrol in dit dossier. Het gaat onder meer over de lagere sociale tarieven, die automatisch toegewezen moeten kunnen worden, over het verbieden van de dropkosten, het plaatsen van budgetmeters binnen de dertig dagen en de kosteloze plaatsing van budgetmeters voor mensen met een afbetalingsplan. Er werd een pleidooi gehouden om meer oplaadpunten bij de OCMW's te plaatsen, waar ook cash kan worden betaald. Het opladen zou ook kosteloos kunnen gebeuren. Als het technisch mogelijk is, zouden ook aardgasbudgetmeters in gebruik kunnen worden genomen. Ook de problematiek van de minimumlevering van minstens 8 ampère en, zoals de motie heeft gevraagd, het moduleerbaar maken op basis van het aantal gezinsleden en de grootte van de woning kwamen aan bod. De vraag naar een duidelijk kader voor de lokale adviescommissies, afgekort LAC's, kwam tijdens de hoorzittingen duidelijk aan bod, maar dat is veeleer de bevoegdheid van minister Vervotte. Ik hoor wel dat ze hier en daar beter functioneren dan een jaar geleden.

Mijnheer de minister, samen met de armenverenigingen zouden we graag weten welke stappen ondertussen zijn gezet. Een belangrijk onderdeel handelt over huisvesting, de bevoegdheid van minister Keulen. In de motie werd gevraagd om, zowel voor de private als de sociale sector, rationeel energiegebruik verder te stimuleren, door bijvoorbeeld in elke nieuwe sociale woning een budgetmeter te installeren en op een goede manier te overleggen en te communiceren met de betrokkenen.

Al die voorstellen uit de motie zouden vertaald moeten worden in een decreet en in besluiten over de sociale openbaredienstverplichtingen. Volgens onze informatie en de stukken die we hebben gezien, werden al diverse adviezen gevraagd. De procedure loopt, dus er staat al een en ander op papier, maar de mensen zullen het maar voelen als alles in werking treedt. De winter staat voor de deur, dus de mensen hopen dat een aantal wijzigingen nog voor de winter merkbaar zijn.

Mijnheer de minister, een aantal vragen behoren niet onmiddellijk tot uw bevoegdheid en ook de link naar de federale overheid komt in de motie aan bod, maar ik veronderstel dat u er in uw antwoord toch iets over zult zeggen. Hoe staat het met de uitwerking van de diverse aanbevelingen uit de motie?

Hoe staat het, specifiek voor het onderdeel huisvesting, met de communicatie? Tijdens de hoorzitting bleek dat armen vaak in de problemen komen omdat ze de brieven die ze ontvangen niet begrijpen. Mijnheer de minister, als uit het antwoord op die vragen zou blijken dat er op het terrein nog niet veel voelbaar is, hoe staat het dan met de timing met betrekking tot onze aanbeveling uit de motie? Welke maatregelen kunnen tegen de komende winter eventueel worden genomen?

Komen de voorontwerpen van decreet en de besluiten inzake de openbaredienstverplichtingen effectief tegemoet aan de vragen? Diverse instanties hebben al advies kunnen geven. Het parlement, dat met de commissie ad hoc het initiatief heeft genomen, moet de vergelijking kunnen maken tussen de motie en de teksten van de regering en moet kunnen nagaan wat de stand van zaken is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, een beslissing over of een goedkeuring van een wijziging van een decreet of van een besluit van de Vlaamse Regering wordt pas opgemerkt als de mensen dat ook kunnen zien of toepassen. Ik doe er alles aan om een aantal beslissingen te nemen voor de winter begint en zo enkele bijstellingen te kunnen doen. Enkele elementen komen terug in mijn beleidsbrief Energie die iedereen vandaag heeft gekregen. Ten slotte komen er deze week een aantal interkabinettenwerkgroepen samen om alles zo snel mogelijk af te ronden.

U vroeg naar de stand van zaken. Ik maak een onderscheid tussen elementen die tot mijn bevoegdheid behoren en andere die onder minister Vervotte vallen, zoals het sociaal tarief en de ombudsdienst.

Voor een aantal aanbevelingen uit de motie, die rechtstreeks tot mijn bevoegdheid behoren, is door de Vlaamse Regering op 20 juli 2006 een voorontwerp van decreet en van besluit goedgekeurd. De adviezen van de VREG, de SERV, de MiNa-Raad, de netbeheerders, de armenverenigingen, Samenlevingsopbouw, Welzijnszorg enzovoort, zijn verwerkt. Over een aantal weken wordt dit voorontwerp voor een tweede principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Andere aanbevelingen, zoals over het sociaal tarief en de ombudsdienst, moeten dan weer uitgevoerd worden door de federale regering. De besprekingen over een wijziging van het sociaal tarief zijn bezig. Het Vlaamse Gewest zal hierbij blijven ijveren voor een automatische toekenning, wat ook gevraagd is.

De leveranciers rekenen nu reeds in de praktijk geen dropkosten meer aan. In eerste instantie werden op mijn uitdrukkelijk verzoek geen dropkosten meer aangerekend voor beschermde klanten. Ondertussen werd deze

bepaling ook opgenomen in het akkoord 'De consument in de vrijgemaakte elektriciteits- en aardgasmarkt' dat tussen de leveranciers en de federale minister, bevoegd voor consumentenzaken, werd afgesloten. Een wetgevende verankering werd ook opgenomen in het hoger vermelde ontwerpbesluit.

Voor de oplading van budgetmeterkaarten, de spreiding van de oplaadpunten en de plaatsing van de budgetmeters, zijn de huidige besluiten van de Vlaamse Regering met betrekking tot de sociale openbaredienstverplichtingen in respectievelijk de vrijgemaakte elektriciteits- en aardgasmarkt, nog steeds van toepassing. Een invoering van betaalmogelijkheden in cash, een andere en betere spreiding van oplaadpunten en de plaatsing van budgetmeters binnen een termijn van dertig dagen, vergen immers een aanpassing van de wetgeving. Deze elementen maken eveneens deel uit van het hoger vermelde ontwerpbesluit.

Het onderzoek naar de verschillende mogelijkheden tot modulering van de stroombegrenzing is zo goed als afgerond. Een verhoging van de minimale stroomsterkte van 6 ampère zal eveneens deel uitmaken van het dossier dat, zoals eerder vermeld, binnenkort voor een tweede principiële goedkeuring zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De afstemming van de werking van de LAC's maakt deel uit van een globale evaluatie van de LAC-werking die momenteel door minister Vervotte wordt uitgevoerd. Een handleiding 'goede praktijken' zal hiervan deel uitmaken. De afsluitingsproblematiek wordt aangepakt in het hoger vermelde voorontwerp van decreet. Het begrip 'klaarblijkelijke onwil' zal uit de wetgeving worden geschrapt en zal worden vervangen door een limitatieve lijst van gevallen waarin mag worden afgesloten met of zonder advies van de LAC.

Al deze voorstellen moeten nog omgezet en definitief beslist worden. Met alle adviezen die wij hebben ingewonnen en de termijn die daarvoor gerespecteerd moet worden indachtig, zullen we dat nog voor de winter 2006-2007 kunnen afronden. Hoe sneller hoe beter, want de winter kan sneller toeslaan dan wij allemaal graag zouden hebben.

Ik hoop dat u heb vastgesteld dat er heel wat initiatieven zijn genomen en nog worden genomen om het rationele energiegebruik in woningen aan te moedigen, zoals de fiscale aftrek van energiebesparende investeringen en de premies van de netbeheerders. Ik heb begrepen dat er een federaal fonds ter reductie van de globale energiekosten van start zal gaan. De energieprestatiecertificaten worden verder uitgewerkt. In het ontwerpbesluit is er ook voorzien in een bepaling dat er standaard een budgetmeter zal worden geplaatst in de nieuw gebouwde sociale woningen. Een optioneel

gebruik is echter niet mogelijk, aangezien er momenteel slechts één leverancier, in casu de netbeheerder, via de budgetmeter kan leveren. Ook voor de plaatsing van een budgetmeter op aardgas worden reeds de nodige wetgevende initiatieven uitgewerkt.

Voor de communicatie en informatieverlening werden reeds verschillende initiatieven genomen. Zo wordt er intensief samengewerkt met de armenverenigingen. De vzw Samenlevingsopbouw voert momenteel met de steun van de Vlaamse overheid een project 'Armoede en energie' uit. In het kader van dat project werd een vormingspakket ontwikkeld en werden in 2006 reeds 30 informatiemomenten georganiseerd, zowel voor sociaal zwakkeren als voor verschillende organisaties, bijvoorbeeld OCMW's, armenverenigingen en dergelijke. Daarnaast is een specifieke brochure 'Sociale maatregelen voor wie elektriciteit en aardgas koopt' gratis beschikbaar bij het Vlaams Energieagentschap en is er de website van de VREG. Er zijn heel wat initiatieven wat communicatie betreft. Het komt er natuurlijk niet op aan veel communicatie te doen, maar zeer gerichte communicatie die aankomt waar ze moet aankomen.

Ik heb al op uw derde vraag over de timing geantwoord. Ik zal alles doen om zeker tegen de winter 2006-2007 maatregelen klaar te hebben en in realiteit om te zetten.

Ik heb maximale inspanningen gedaan om alle elementen van de motie mee te nemen in het voorontwerp van besluit dat nog door de Vlaamse Regering moet worden goedgekeurd. Ik ga ervan uit dat wanneer dat klaar is, u dat met zeer veel zorg zult bekijken en zult nagaan welke elementen uit de motie er mogelijk niet in zijn betrokken. Wij hebben in elk geval alles gedaan om daar maximaal op in te spelen.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Het is een bevestiging dat er hard wordt gewerkt om klaar te zijn voor 1 december, wanneer de winter 'per besluit' begint.

U hebt al gewezen op de gerichte communicatie. Omwille van procedures zal het krap zijn om alles tijdig te beslissen. Om het nog te implementeren zal men een grote inspanning moeten leveren om op een gerichte manier via de armenorganisaties de mensen goed te informeren over alle mogelijkheden zodat zo weinig mogelijk mensen slachtoffer worden van de hoge energiekosten en het afsluiten van de toevoer.

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 toenemende verkeersdrukke en -onveiligheid op de E313 in de Kempen

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over ongevallen aan de op- en afritten van de E313

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de E313 is een van de drukste en onveiligste snelwegen in Vlaanderen geworden, iets wat de heer Peeters zeker zal beamen. De ochtendfiles reiken bijna dagelijks van Herentals-West tot de Antwerpse Ring, zo'n 30 kilometer verder. Economisch en ecologisch is dat niet dadelijk een gezonde toestand.

Ook met de veiligheid is het op de E313 vrij belabberd gesteld. De laatste maanden deden zich hier zeer regelmatig problemen voor. De vele ongevallen aan de op- en afritten in Herentals-Oost en Geel-West zouden volgens commissaris Van Hoof van de verkeerspolitie in vele gevallen het gevolg zijn van onaangepaste snelheid. Maar ook wegwerkzaamheden zorgen bij afrit 22 Herentals-Oost in Olen voor zeer gevaarlijke situaties. Lange files staan daar op de pechstrook en auto's en vrachtwagens stoppen daar op de rechtse rijstrook omdat ze niet tijdig meer kunnen invoegen. De verkeerspolitie heeft de administratie Wegen en Verkeer, afgekort AWV, al meermaals voorgesteld om de wegmarkeringen aan te passen en te verlengen, maar tot nu toe is daar nog niets van te merken. De problemen bij afrit 23 van Geel-West zouden volgens de AWV van structurele aard zijn en de afrit wordt pas in 2008 verlengd.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat tijdelijke oplossingen om de situatie op de E313 veiliger te maken, niet zo eenvoudig te vinden zijn, maar na het recente dodelijke incident in de Kennedytunnel konden plotseling wel maatregelen worden genomen. Waarom kan dit niet voor de E313 in de Kempen? Wordt het niet de hoogste tijd om onder meer de door de verkeerspolitie aan de AWV gedane voorstellen uit te voeren?

Een tijdje geleden hebt u laten weten dat u een onderzoek zou laten uitvoeren. Is dit ondertussen al gebeurd? Welke initiatieven zullen worden genomen om de problemen op de E313 op te lossen, zodat verdere ongelukken kunnen worden vermeden?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, ik erken uiteraard de door de heer Huybrechts geschetste problematiek. Ik heb me de moeite getroost wat onderzoekswerk te verrichten met betrekking tot die verkeersongevallen. Meestal gebruiken de administratie en wij immers statistieken die een paar jaar oud zijn.

Ik heb bij de diverse politiezones de ongevallencijfers van de periode tussen 1 juli en 10 oktober van dit jaar opgevraagd. Daaruit blijkt dat op het traject tussen Grobbendonk en de provinciegrens met Limburg – dus de Antwerpse Kempen – 78 verkeersongevallen zijn gebeurd. Dat is eigenlijk heel veel. In 33 percent van de gevallen, of 26 ongevallen, ging het over ongevallen met lichamelijk letsel. Heel wat ongevallen zijn gerelateerd aan de afritcomplexen. Daar wou ik met mijn betoog meer specifiek op ingaan.

Ik moet hierbij vermelden dat de politiebronnen heel duidelijk stellen dat er heel wat meer ongevallen gebeuren die niet geregistreerd zijn door de politie, maar door de betrokken partijen worden afgehandeld via het Europese aanrijdingsformulier. We hebben het raden naar het aantal ervan.

Zoals de heer Huybrechts terecht aangeeft, hebben deze ongevallen verschillende oorzaken, zoals een onaangepaste snelheid, weersomstandigheden of andere factoren die men niet in de hand heeft, het uitvoeren van manoeuvres, een onvoldoende grote veiligheidsafstand, wegwerkzaamheden enzovoort. Het is ook bekend dat de afritten van de E313 in onze regio niet kwalitatief hoogstaand zijn op het vlak van verkeersveiligheid. Dat heeft te maken met bochtstralen, de stroefheid van het wegdek en nog enkele andere oorzaken. Heel specifiek met betrekking tot de afritcomplexen, hebben heel wat ongevallen te maken met de verzadiging van de afritten. Er staan inderdaad heel wat voertuigen stil op de pechstrook. Andere voertuigen vertragen op het rechterdeel van de hoofdweg E313, wat aanleiding geeft tot gevaarlijke manoeuvres en kop-staartaanrijdingen. Momenteel sorteren in Geel-West heel wat mensen voor op de pechstrook.

Volgens de AWV zal de afrit Geel-West worden verlengd in 2008. Dat is goed nieuws. Natuurlijk is dat tijdschema indicatief. Het kan ook 2009 worden. Dit heeft te maken met het verwezenlijken van de fly-over. Dit kan heel wat problemen oplossen. Het zal zorgen voor een betere doorstroming van het noord-zuidverkeer. Het verkeer dat de afrit neemt, zal gemakkelijker kunnen doorstromen naar de noord-zuidverbinding.

Misschien kan er ondertussen al worden gedacht aan een aanpassing van de afritcomplexen, en dit enkel tijdens de piekmomenten. Daarbij zou prioriteit worden gege-

ven aan de doorstroming van het verkeer dat de autosnelweg af wil, zodat de afritten verkeersarmer kunnen worden gemaakt. Volgens specialisten zou dit onder meer kunnen worden gerealiseerd door intelligente systemen die verkeerslichten met dat doel zouden aansturen.

Mijnheer de minister, ziet u mogelijkheden daartoe? Zijn de resultaten van het onderzoek al bekend? Kunt u vóór 2008 of 2009 iets doen ter zake? Welke maatregelen zouden dat eventueel kunnen zijn? Als er maatregelen kunnen worden genomen, binnen welk tijdsbestek ziet u dat?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een tijd geleden heb ik een schriftelijke vraag gesteld over die E313. Wij moeten de stem van het volk laten horen. Welnu, veel Limburgers die naar Antwerpen gaan, doen daar hun beklag over.

Het lijkt me uitgesloten dat een pechstrook mag worden gebruikt als afslag van een autosnelweg, terwijl het verkeer er op nauwelijks enkele centimeters met 120 kilometer per uur voorbijraast.

Dit probleem is niet eigen aan de E313. Ook op andere autosnelwegen rijst hetzelfde probleem. Als ik het antwoord van uw administratie lees, dan heb ik het gevoel dat die wat aan symptoombestrijding doet, terwijl we ons moeten afvragen of er niet structureel moet worden geïnvesteerd in een oplossing. Een voorbeeld is het beroemde punt in Lummen. Daar is uiteindelijk na heel veel aandringen een afslagstrook gemaakt voor verkeer dat van Antwerpen komt. Daar waren immers ook altijd problemen. Zelfs dat volstaat niet meer. Er zijn dus nog andere probleemafritten dan die waarover de twee vorige sprekers het hadden.

Mijnheer de minister, ik weet niet of u daar vandaag zo meteen op zult kunnen antwoorden, maar ik zou willen weten welk onderzoek er eigenlijk al is verricht door uw administratie of het Verkeerscentrum naar de fileproblematiek op de E313. Wat behelst dit onderzoek nu precies? U antwoordde immers het volgende op mijn schriftelijke vraag: “Er is een onderzoek naar de schijnbaar toegenomen files op de E313 lopende. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het Verkeerscentrum.” Ik zal een nieuwe schriftelijke vraag moeten stellen om te weten wat dat onderzoek nu precies inhoudt. Beperkt men zich daarbij tot de E313, of zullen de autosnelwegen in hun geheel worden bekeken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Huybrechts, uit uw vergelijking met de Kennedy-

tunnel heb ik begrepen dat u het kordate optreden toejuicht. De camera's werden reeds aan één kant geplaatst en zullen ook aan de andere kant, in de andere koker, worden geplaatst. Natuurlijk is de situatie niet volledig vergelijkbaar met die van de E313. Voor de Kennedy-tunnel beschik ik over dynamische signalisatie. De verlaging van de snelheid kon er makkelijker worden doorgevoerd en over de aanpassing en het plaatsen van de camera's kon vrij snel beslist worden. Dat wil niet zeggen dat we inzake de E313 ter plaatse moeten blijven trappelen, integendeel we moeten er werk van maken.

U en de heer Peeters merkten op dat verschillende opritten van de E313 kort zijn en een kleine bochtstraal hebben. Indien de snelheid niet wordt aangepast, geven ze aanleiding tot problemen. De bochtstralen zijn natuurlijk niet nieuw. Ze zijn al jaren wat ze zijn, maar dat mag geen reden zijn om de koe niet bij de hoorns te vatten. De talrijke vragen die u allen hebt gesteld, gaan daarover. U stelt niet zozeer dat er iets moet gebeuren want er zal iets gebeuren, maar u vraagt zich af binnen welke tijdsspanne één en ander zal gebeuren en of er bij de implementatie van de maatregelen rekening kan worden gehouden met een kortere termijn en een wat langere termijn.

Het klopt dat ik aan het Verkeerscentrum de opdracht heb gegeven om een rapport te maken over de E313. Het gaat dus enkel over de E313 en niet over andere autosnelwegen, maar het is niet uitgesloten dat het rapport ook andere problemen behandelt of dat er bijkomende rapporten worden gevraagd. Voor de opmaak van het rapport werd een werkgroep opgericht waarvan het agentschap Infrastructuur en de federale politie deel uitmaken. De eerste vergadering van de werkgroep vond plaats op 23 oktober. Tijdens die vergadering werd een eerste reeks van dringende maatregelen vooropgesteld. Nu wordt bekeken hoe een aantal dringende maatregelen nu al kunnen worden uitgevoerd en de meer fundamentele en tijdvergende maatregelen op een later tijdstip. De zaak loopt nog. Alles wordt bekeken en elke suggestie, ook van uwentwege, die nog niet werd opgenomen, wordt overgemaakt.

Mijnheer Peumans, u stelt dat de infrastructuur op een drastische manier moet worden bekeken. Ik begrijp toch goed dat u niet verwijst naar de invoegstroken, waarover ik dadelijk iets zal zeggen, maar dat u het hebt over het leggen van een nieuwe rijbaan?

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, u bent het toch met me eens dat er levensgevaarlijke situaties ontstaan? Nu gebruikt men een pechstrook om af te slaan, maar daarvoor is een pechstrook niet gemaakt. Een pechstrook dient om te stoppen bij pech, niet om op te rijden.

Minister Kris Peeters: Inderdaad, maar als ik iets bijvoeg en ik moet de pechstrook behouden, dan betekent

dat dat ik er een strook bij moet leggen. Dat is zonneklaar.

De invoegstroken dienen te worden verlengd. Ik word even technisch. Het gaat om een toplaag in ZOA. Dat staat voor 'zeer open asfalt'. De ZOA-toplaag moet afgefreesd en heraangelegd worden. Zo niet krijgt men het effect dat werd ervaren tussen Massenhoven en Ranst waar de toplaag na het verwijderen van de vroegere randlijn begint uit te brokkelen door overrijdend verkeer. Het verlengen van de opritten vereist, naast het aanpassen van de markeringen zoals werd gevraagd door de politie, ook de uitvoering van wegeniswerken. Hierdoor stijgt niet alleen de kostprijs, maar we moeten de budgetten ook inschrijven in de investeringsprogramma's.

Bij de afritten Herentals-oost te Olen en Geel-west situeren zich de problemen niet in de lengte van de invoegstroken, maar in de verkeersafwikkeling van de kruispunten met het onderliggende wegennet. Er zijn vooral moeilijke linksaf-bewegingen. De afritten zijn daardoor te kort, wat regelmatig filevorming op de pechstrook tot gevolg heeft.

Bij de afrit van Olen is er het bijkomende fenomeen dat de omliggende werken van TV3V, of de N13 tussen Herentals en Grobbendonk en eerder tussen Herentals en Geel, extra verkeer aantrekken op deze afritten, met congestie als gevolg. Dit werd gemeld aan TV3V met de bedoeling om tijdelijke verkeerslichten met lussen in de afrit te verkrijgen, om zo de afrit voorrang te geven op het onderliggende wegennet en deze sneller te ontlasten. Dit probleem zal nog worden besproken in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid van deze maand.

Een gelijkaardig congestieprobleem doet zich voor aan de afrit Geel-West, en dan vooral voor het verkeer dat van Hasselt komt. U hebt het er daar ook al over gehad. Nettegenstaande er op het einde van die afrit al verkeerslichten staan, reikt de file meestal tot op de autosnelweg. Aanpassingen aan dit complex zijn voorzien in de realisatie van de Kempense Noord-Zuidverbinding. Er wordt onderzocht of sommige maatregelen sneller dan gepland kunnen worden uitgevoerd.

Een eerste vergadering van de werkgroep vond dus op 23 oktober plaats. Tijdens het eerste overleg van de werkgroep zijn al een eerste reeks dringende maatregelen geïnventariseerd. Dat wordt verder onderzocht. Infrastructurele werken vergen tijd, ik ga er evenwel van uit dat we dit in 2008 aanpakken. Verder ga ik in op uw vraag om in afwachting van een oplossing te onderzoeken of ondertussen al maatregelen kunnen worden genomen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Ik dank de minister voor zijn antwoord. Zoals hij het zelf heeft gesteld, mogen we niet ter plaatse blijven trappelen. We moeten er zo vlug mogelijk werk van maken.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ook ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik begrijp dat men op heel korte termijn zoekt naar middelen om de verkeersveiligheid gevoelig te verbeteren enerzijds, en dat men tegen 2008 werkt aan structurele oplossingen anderzijds.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toestand van de bruggen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bruggen of viaducten in Vlaanderen zijn dikwijls zeer belangrijke verkeersaders. Ze verbinden gebieden, maar ze kunnen ook belangrijke kruispunten ontlasten. Regelmatige inspectie van de bruggen is omwille van hun functie maar ook omwille van veiligheidsmaatregelen voor de onderliggende wegen zeer belangrijk.

Soms is door slijtage herstelling noodzakelijk. Zo berichte een krant dat eind augustus de brug over de E40 die Bierbeek met Leuven verbindt, kaduuk is. Vervoer boven de 3,5 ton is verboden omdat de spankabels van de brug zijn gebroken. Zwaar verkeer maar ook het openbaar vervoer moet worden omgeleid, met alle gevolgen. Bruggen vervullen belangrijke functies en daarom moet hun toestand goed in het oog worden gehouden. Maar ook ongevallen kunnen een inspectie van bruggen en bijgevolg herstel vereisen. Zo reed in september een vrachtwagen met een kraan op de oplegger in Ranst op de E313 tegen een brug. Dat soort ongevallen moeten we voorkomen.

Ik stel me vragen over het beleid ten aanzien van bruggen. Wordt er nog een driejaarlijkse bruggeninspectie – de zogenaamde A-inspectie – uitgevoerd? Zo ja, wanneer werd de laatste inspectie uitgevoerd? Welke belangrijke vaststellingen aangaande de toestand van de bruggen in Vlaanderen werden genoteerd? Klopt het dat men een visuele inspectie uitvoert, maar enkel in uitzonderlijke gevallen gebruik maakt van meetinstrumenten? Zijn de inspecties wel doeltreffend?

Vindt u het niet nodig om een betere signalisatie aan te

brengen bij het oprijden van een gewestweg om ongevallen zoals in Ranst te voorkomen? Ik denk dan bijvoorbeeld aan informatie over de hoogte van de bruggen. Klopt het dat verschillende bruggen in Vlaanderen problemen hebben met de spankabels? Bierbeek is één geval, maar in die streek zouden er wel meer van dat soort van problemen zich voordoen. Hoe verloopt de communicatie met de gemeenten waar bruggen hersteld moeten worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, Vlaanderen heeft vele mooie bruggen. Ik hoop er nog enkele aan toe te voegen. Zo komt er eentje in Kanne, en eentje in Temse-Bornem. Die laatste is erg mooi, al bestaat er discussie of het om een brug of om een viaduct gaat. Tussen haakjes: mijns inziens gaat het over een viaduct. Daarnaast is het natuurlijk onontbeerlijk dat we de bestaande bruggen goed inspecteren en onderhouden.

Ik beantwoord de eerste vraag. Elke brug in Vlaanderen krijgt systematisch en om de 3 jaar een inspectie. Het Beheerscentrum voor de Kunstwerken stelt jaarlijks de planning op en zorgt voor de opvolging ervan. Vandaag moet het Beheerscentrum nog 12 procent van de geplande inspectieverslagen voor 2006 ontvangen. Alle inspecties worden bijgevolg volgens schema uitgevoerd. Naast dit gewone inspectieprogramma gebeuren er ook inspecties naar aanleiding van incidenten – zoals de aanrijding van een brug – of in functie van een plotse prioriteit – als men bijvoorbeeld visueel een defect aan een brug vaststelt.

De brug te Bierbeek is geïnspecteerd op 7 juli 2006. Op 14 juli volgde een bijkomende inspectie. De brug te Ranst werd op 27 september 2004 voor het laatst geïnspecteerd. Tenzij er zich aanrijdingen voordoen of gebreken worden vastgesteld, zal die brug volgend jaar opnieuw worden geïnspecteerd.

Inzake de algemene toestand van de kunstwerken in Vlaanderen is het, gezien de heterogeniteit van de soorten kunstwerken, moeilijk om een algemene conclusie te trekken. De kunstwerken die bijzondere aandacht vergen, die versneld moeten herbouwd of hersteld worden, worden afzonderlijk opgelijst en aangepakt.

We stellen vast dat het aantal objecten op deze prioriteitenlijst de voorbije jaren is afgenomen, van 90 objecten in 1995 tot 50 in 2006. Hieruit kan men concluderen dat de grootste prioriteiten langzaam maar zeker weggewerkt zijn. Het verder inspecteren en opvolgen van de staat van deze bruggen blijft ook in de toekomst een belangrijke taak van het beheerscentrum.

Mevrouw Van den Eynde, volgens omzendbrief BRA/615 nummer 427.327 wordt in 4,5 meter vrije

hoogte voorzien voor gewestwegen en 5 meter voor A-wegen. Een kleinere vrije hoogte dan 4 meter voor gewestwegen wordt aangeduid door signalisatieborden. In principe wordt op A-wegen met 4,5 meter rekening gehouden. De vrije hoogte ter plaatse van de impact te Ranst bedraagt 4,73 meter, wat in principe ruim voldoende moet zijn. Ongevallen zijn derhalve een gevolg van weggebruikers die de wettelijk toegestane laadhoogte of – bij uitzondering – de aangeduide hoogte niet respecteren.

Mevrouw Van den Eynde, de informatie dat er momenteel een tekort is aan aannemers om de werken uit te voeren, klopt niet en is bij het agentschap Infrastructuur onbekend. Maar als u over concrete elementen beschikt, neem ik daar graag kennis van en zal ik dat voorleggen aan het agentschap.

Bruggen met voorspankabels worden al vele jaren met bijzondere aandacht gevolgd. Vooral bruggen met uitwendige voorspanning blijken erg kwetsbaar te zijn, meer in het bijzonder degenen die gebouwd werden voor 1970. Vele hiervan werden de voorbije decennia hersteld of herbouwd. Op dit ogenblik zijn 14 bruggen met voorspankabels opgenomen in de prioriteitenlijst. Naargelang de dringendheid zijn die al in herstelling of wordt hun herstelling gebudgetteerd. Als het nodig is, krijgen ze voorrang en is de veiligheid van de gebruikers zeer nadrukkelijk een topprioriteit.

Gemeenten worden vooraf geïnformeerd over de geplande werken, volgens de geldende richtlijnen en gewoonten. Bewoners en andere betrokkenen worden uitgenodigd op de voorbereidende vergadering vooraleer de herstellingswerken worden uitgevoerd. Het agentschap Infrastructuur maakt melding van één lokaal overleg dat moeizamer liep dan verwacht. Voor de andere verliep het dus vlot.

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 bouw van een tweede sluis naar de Waaslandhaven

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb op 18 oktober deze vraag om uitleg ingediend, maar al de volgende dag mocht ik in de kranten lezen wat de minister van plan is in verband met de bouw van de tweede sluis naar de Waaslandhaven. Vluggen kan niet.

Mijnheer de minister, ik ben verheugd dat u concreet werk gaat maken van de bouw van de tweede sluis, want

dat is ook nodig. De Waaslandhaven beschikt slechts over één ontsluitingsweg, de sluis van Kallo, wat een belangrijk veiligheidsrisico betekent voor de ondernemingen die er gevestigd zijn. Al jaren wordt gepraat en gepalaverd over de bouw van een tweede sluis. De gebruikers van de Waaslandhaven, zowel de terminaluitbaters als de vertegenwoordigers van de rederijen, maken zich zorgen en willen dat in dit dossier eindelijk een duidelijk antwoord wordt gegeven. Dat antwoord is er ondertussen, althans in theorie.

Op 17 januari 1994 antwoordde toenmalig minister Kelchtermans op een schriftelijke vraag van de heer Cordeel: "Uit het oogpunt van de bedrijfszekerheid, maar vooral uit het oogpunt van de capaciteit, is het noodzakelijk dat tegen het jaar 2000 de nodige voorbereidingen worden getroffen om een tweede zeesluis te voorzien voor de Waaslandhaven." Eind 2006 is het nog steeds wachten op een concrete invulling, maar daarin gaat nu verandering komen.

In 2003 werkte de Kallosluis al aan 96 percent van de operationele capaciteit en behandelde de Waaslandhaven een trafiek van meer dan 14 miljoen ton. Terecht stellen de gebruikers zich vragen bij deze situatie, temeer omdat de noodzakelijke aanpassings- en onderhoudswerken aan de Kallosluis zorgen voor extra vertragingen. Door de lange wachttijden verloor een rederij sinds het begin van 2006 al 20 vaardagen die rechtstreeks toegeschreven kunnen worden aan de sluis. Deze vertragingen zijn van dien aard dat de rederijen hun aanloop zullen verleggen als er geen verbetering optreedt, maar dat gaat allemaal veranderen.

Mijnheer de minister, in heb nog geen antwoord gelezen op het feit dat de loodsdiens vanuit een langetermijnvisie de huidige plannen om de tweede sluis achterin het Deurganckdok te leggen, contesteren. Er wordt voorgesteld om naast de Kallosluis een kleinere sluis te bouwen, die voorbehouden zou worden aan binnenschepen en kustvaarders, om op die manier capaciteit vrij te maken voor de Kallosluis. Mijnheer de minister, wat denkt u van dat voorstel?

Teneinde de continuïteit van de Waaslandhaven te garanderen en bijkomende ontwikkelingen mogelijk te maken, is een tweede sluis noodzakelijk. Mijnheer de minister, u onderschrijft dat en als het goed is, zeggen we het ook.

Mijnheer de minister, kunt u mij duidelijkheid verschaffen over de locatie van de tweede sluis, de kenmerken en de uiteindelijke datum van ingebruikneming?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik ben zelf in de Kallosluis afgedaald tot aan de rails waar de

sluisdeuren op rusten. Ik kan u verzekeren dat het werk professioneel is aangepakt. Het is belangrijk dat de Kallosluis, de enige sluis naar de Waaslandhaven, goed wordt onderhouden. Vandaar de investering die we hebben uitgevoerd. We zullen de infrastructuur die daarvoor werd aangemaakt ook gebruiken voor Zeebrugge, want ook daar doet dezelfde problematiek, de slijtage van de rails waarop de sluisdeuren rusten, zich voor.

Mijnheer Huybrechts, daar ging uw vraag niet over, het ging over de hoogdringendheid van een tweede sluis voor de Waaslandhaven. Ik wist niet dat in het verleden al is gezegd dat het tegen 2000 zou zijn afgerond. We zijn nu 2006. U hebt gelijk dat we dit dossier met grote prioriteit moeten aanpakken, ook op uitdrukkelijke vraag van het Antwerpse havenbedrijf en de milieus die daarin actief zijn.

De studie voor de onderbouwing van het nut en de noodzaak van een tweede sluis is aanbesteed. Dat is een technisch onderzoek naar de bouw van de tweede sluis. Gelijktijdig wordt de nautische toegankelijkheid van een eventuele sluis op het einde van het Deurganckdok, dat heel wat geld heeft gekost, onderzocht.

Als we op het einde van het Deurganckdok een sluis kunnen bouwen, zal het dok alleen daardoor al een groter rendement hebben. Ik ben er mij van bewust dat door het feit dat er schepen door het dok zullen varen, de druk voor de aangemeerde schepen groter wordt. Vandaar ook het nautisch onderzoek zodat we met kennis van zaken kunnen handelen.

De bouw van een tweede sluis voor de Waaslandhaven dient echter ook gezien te worden in de algemene uitbouw van de Antwerpse haven, in het bijzonder de linkeroever. De procedurele voorbereiding bestaat uit verschillende stappen, waaronder de opmaak van een plan-MER voor de haven van Antwerpen, een project-MER voor belangrijke projecten in de haven van Antwerpen en een afbakenings-RUP. Daarnaast moet ook een vergunningstraject doorlopen worden. Momenteel is de plan-MER in uitvoering. Zodra hieruit voldoende informatie beschikbaar is, zullen de volgende procedurestappen gezet worden. Tezelfdertijd zal werk worden gemaakt van een principiële beslissing van de Vlaamse Regering, alsook van de financiering en de aanbestedingsprocedure.

Op basis van de hierboven beschreven procedures en plannen, kan ik zeggen dat de bouw van de tweede sluis in de Waaslandhaven en de aanleg van de toegangseul, ten vroegste respectievelijk midden 2008 en begin 2011 kunnen beginnen. De duur van de bouwfase kan maximaal worden ingekort tot vier jaar door een aantal werkzaamheden parallel te laten verlopen. Indien het niet mogelijk is deze werkzaamheden parallel te laten verlopen, dan kan de duur van de bouwfase met een tweetal jaar toenemen.

Een tweede toegang tot de Waaslandhaven zal onder deze meest gunstige veronderstellingen ten vroegste beschikbaar zijn tegen einde 2012 of begin 2013. Onvoorzienbare omstandigheden of voorvallen houden vanzelfsprekend steeds een risico in op vertragingen. Maar met een goede voorbereiding en met de politieke wil om dit te realiseren, ook vanuit deze commissie, is dit project klaar in 2012.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Er is nog een voorstel om naast de Kallosluis een kleinere sluis te bouwen voor kustvaarders en binnenschepen. Onderzoeken uw diensten dat voorstel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Dat voorstel is al onderzocht. We denken nu aan een sluis op het einde van het Deurganckdok. Het voorstel wordt dus niet verder meer onderzocht.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Het voorstel van een sluis op het einde van het Deurganckdok wordt dus nog wel onderzocht als mogelijke oplossing?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: De problematiek van de nautische toegankelijkheid wordt nog onderzocht, met andere woorden het effect dat een doorvarend schip heeft op de aangemeerde schepen. Maar als er inderdaad een probleem van nautische toegankelijkheid zou zijn, is dat er ook als een schip van aan het begin van het dok tot het einde moet varen. De snelheid waarmee een schip door het dok vaart, is begrensd. Deze problematiek wordt onderzocht. Ik hoop alleen maar dat nu niet zal blijken dat het Deurganckdok niet breed genoeg is. Dat zou menig lid van deze commissie tot bijkomende vragen stimuleren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afdwingbaar maken van zone 30

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ongeveer twee maanden geleden stapten zo'n 300.000 jongeren opnieuw op de fiets

om naar school te rijden. Vorig jaar werden 8194 fietsers het slachtoffer van een ongeval, dat is een stijging van 1,5 procent tegenover het jaar voordien. Vooral het aantal ernstig gewonden nam sterk toe. In 7 van de 10 gevallen was er een auto bij het ongeval betrokken.

Het instellen van een zone 30 in schoolomgevingen en woonkernen is en blijft daarom een zeer belangrijke en noodzakelijke maatregel. De remafstand van een goed onderhouden wagen op een droog wegdek, bedraagt 13,5 meter als de wagen aan 30 kilometer per uur rijdt en 27,5 meter als de wagen aan 50 kilometer per uur rijdt. 5 procent van de zachte weggebruikers die door een voertuig met een snelheid van 30 kilometer per uur wordt aangereden, overlijdt. Bij een snelheid van 50 kilometer per uur, bedraagt het dodental 45 procent en dit stijgt tot 85 procent als het voertuig 65 kilometer per uur rijdt. Bijgevolg lijkt de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in schoolomgevingen en woonwijken meer dan nodig. Maar het instellen van een zone 30 alleen, is onvoldoende.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid beklagde er zich bij de aanvang van het nieuwe schooljaar over dat de zone 30 in schoolomgevingen wel vrij algemeen is ingevoerd, maar heel vaak niet wordt nageleefd. Het BIVV pleit dan ook voor structurele ingrepen aan het wegdek, zoals wegversmallingen of het verspringen van de rijweg, om de automobilist te verplichten zijn snelheid te minderen. Zeker op doorgangswegen, vaak gewestwegen, is dit wenselijk.

Daarnaast is het natuurlijk zo dat een fietsende of stapende scholier niet enkel in de woonwijk of in de directe schoolomgeving beter beschermd moet worden, maar tijdens het hele traject van en naar school. We hebben in het verleden het idee gelanceerd van beveiligde 'kindlinten' van en naar school, vooral tussen grotere woonkernen en schoolomgevingen.

Hoe reageert u, mijnheer de minister, op de bevindingen van het BIVV dat, om de zone 30 effectief te laten naleven, het onvoldoende is om enkel een bord te plaatsen, maar dat een structurele aanpassing van de wegingdeling nodig is? Bent u bereid om initiatieven te nemen?

Wat vindt u van het idee van 'kindlinten' als verbinding tussen woonkernen en schoolomgevingen? Bent u bereid om de nodige stimulansen te geven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Daems, de bevinding van het BIVV dat infrastructuur ondersteunend kan werken voor de handhaving van de regelgeving, is allesbehalve nieuw. Natuurlijk moeten alle weggebruikers de verkeersregels respecteren. Uw vraag of de structurele aanpassingen

aan de infrastructuur een niet-onbelangrijke bijdrage kunnen leveren, is terecht. Daar kan niet veel discussie meer over bestaan.

De gemeenten kunnen de module 10 binnen het mobiliteitsconvenant over herinrichting van schoolomgevingen afsluiten. Die module voorziet ook in een subsidie daarvoor. Er is overleg met de gemeenten op basis van module 10. Wij doen waar mogelijk op de gewestwegen infrastructurele aanpassingen die de veiligheid kunnen verhogen. Ik heb nog niet onderstreept dat we in overleg met de betrokken actoren een vademecum voor schoolomgevingen uitwerken waarin algemene aanbevelingen en richtlijnen worden verzameld op basis van ervaringen op gelijkaardige domeinen, ook in het buitenland.

Dat brengt me bij uw vraag over het kindlint, een concept dat in Nederland wordt toegepast. Het concept kindlint is zelfs geregistreerd, en men mag die benaming en dat concept niet zonder meer toepassen. De 30 kilometerzone bevindt zich in de schoolomgeving maar in heel het traject dat schoolgaande kinderen moeten afleggen, kunnen zich risico's in het verkeer voordoen. Vanuit die invalshoek volstaat het niet alleen om in die zone de snelheid te verlagen maar moet de veiligheid in heel het traject dat wordt afgelegd in ogenschouw worden genomen en gemaximaliseerd. Een kindlint moet geïntegreerd en vanuit een gebiedsgerichte visie op mobiliteit in een wijk of schoolomgeving tot stand komen. Uit bestaande voorbeelden in Nederland blijkt overigens ook dat deze linten vooral worden aangelegd op het niveau van een wijk of stadsdeel en dat de verwevenheid van de linten met typische functies binnen een wijk of een gemeente zeer sterk moet zijn.

Het is voor mij duidelijk dat het eventuele initiatief daarvoor bij de lokale overheden ligt of kan liggen, vermits het hier duidelijk over heel wat meer dan veilig verkeer langs gewestwegen gaat. Het gewest zal bij het uittekenen van woon-schoolroutes uiteraard zijn ondersteuning verlenen, bijvoorbeeld bij de opstelling of bijsturing van het gemeentelijke mobiliteitsplan of bij de uitwerking van een module schoolomgevingen in het kader van de convenants.

Kindlinten moeten we zeker in Vlaanderen in overweging nemen. De lokale overheden en gemeenten hebben daar een niet-onbelangrijke inbreng en opdracht in. Vanuit het Vlaamse Gewest wil ik de gemeenten die dat verder willen implementeren, graag ondersteunen en ik wil nagaan welke mogelijke pilootprojecten we in Vlaanderen kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik apprecieer dat u voor het stimu-

leringsbeleid het initiatief voor kindlinten in overweging wilt nemen en misschien pilootprojecten wilt opstarten. Jammer genoeg zitten we wat dat betreft nog maar in de stimuleringsfase. Ik kijk uit naar initiatieven die u in die richting wilt lanceren.

Wat het eerste deel van mijn vraag betreft, zijn we de stimuleringsfase voorbij, vrees ik. U verwijst terecht naar module 10 en naar het vademecum voor schoolomgevingen. Dat is allemaal goed, maar voor schoolomgevingen die op een zeer drukke gewestweg liggen en die misschien zelfs in het kader van uw zwartepuntenplan gedefinieerd zijn als een blackpoint, lijkt het me nuttig om de fase van de stimulering te overstijgen. Het Vlaamse Gewest moet budgettair en beleidsmatig in asverschuivingen en andere ingrepen in het wegdek voorzien om ervoor te zorgen dat het aantal kinderen dat jammer genoeg slachtoffer wordt, niet stijgt maar afneemt.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, het steunpunt Verkeersveiligheid heeft tot nu toe twee studies gepubliceerd. De laatste was: 'Zone 30 als remedie voor onveiligheid in schoolomgevingen'. Wat doet de administratie eigenlijk met de resultaten van al die onderzoeken? De rapporten die het steunpunt naar voren brengt, stellen heel duidelijk dat correcte gegevens over het effect van zone 30 ontbreken, maar anderzijds neemt men wel een aantal maatregelen. Daarom denk ik dat de administratie de gepaste conclusies moet trekken uit al die rapporten. Uiteindelijk wordt er toch gemeenschaps-geld gebruikt voor die steunpunten die zeer zinvol onderzoek doen. Hoe maakt men gebruik van de gegevens die vanuit het steunpunt naar voren komen en die vaak vrij fundamentele opmerkingen en vrij goede aanbevelingen bevatten?

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb de eer en het genoegen gehad de slottoespraak te mogen houden op het 27ste Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres over 'Mobiliteit en (Groot)Stedenbeleid' in de VUB. Ik heb daar nog eens onderstreept dat – u verwijst naar het steunpunt Verkeersveiligheid maar er is ook ander wetenschappelijk onderzoek – we spijtig genoeg te weinig gebruik maken van het wetenschappelijk onderzoek en dat niet of onvoldoende meenemen in het beleid. Ik heb daar niet alleen namens mezelf maar namens heel de Vlaamse Regering gezegd dat wij dat wetenschappelijk onderzoek verder moeten aanmoedigen. Met het steunpunt Verkeersveiligheid zullen we onder enigszins andere voorwaarden en modaliteiten doorgaan in 2007. Het is juist dat wanneer de overheid zulke studies financiert, ze de resultaten maximaal moet vertalen in het beleid, ervan uitgaande dat de conclusies van die wetenschappelijke studies als relevant worden weerhouden.

Specifiek wat betreft de studie over de zone 30, zal ik navragen in welke mate en hoe de administratie daarop heeft gereageerd of nog zal reageren. De invoering van de zone 30 is gekomen van federaal minister Landuyt en de periode waarin dat moest worden gerealiseerd, was verschrikkelijk kort. Mijnheer Daems, infrastructurele aanpassingen zijn niet zo gemakkelijk op een paar maanden door te voeren. Maar nogmaals, vanuit Infrastructuur kunnen en moeten we een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Waar dat kan en moet, zal dat ook gebeuren. U verwees naar de gevaarlijke punten, maar u weet ook dat – zeker bij bepaalde gewestwegen – de doorstroming een niet onbelangrijke element is. Daaruit komt de vraag naar dynamische borden die, buiten de schooltijden of een ander tijdstip waarop er geen veiligheidsprobleem rijst, naar een normale snelheid kunnen worden omgeschakeld. Wanneer er wordt gewerkt aan infrastructurele maatregelen, dan moet die doorstroming ook kunnen worden gegarandeerd. Ik zeg niet dat het ene het andere uitsluit, maar ook dit element moet in overweging worden genomen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik wou nog even inspelen op het antwoord van de minister over de meest veilige fietsroute tussen de woonomgeving en de school. Lokale besturen zijn het best geplaatst om dat uit te werken, maar het zou ook een heel belangrijk signaal zijn als de Vlaamse overheid ter zake niet alleen initiatieven neemt inzake sensibilisering, maar ook qua ondersteuning. Er zijn volgens mij immers heel wat mogelijkheden voor gemeenten om, in samenwerking met de Vlaamse overheid, oplossingen te vinden. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de recreatieve fietspaden die worden aangelegd in opdracht van de VLM, maar ook aan de trage wegen. Wat dat laatste betreft, zijn de zaken volop in ontwikkeling. Misschien moet dat nog iets daadkrachtiger worden ondersteund.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebrek aan onderhoud van fietspaden

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mensen die regelmatig fietsen, zullen het al wel zelf hebben ervaren, maar er is nu ook een wetenschappelijk rapport, van professor Pauwels, van de faculteit Bewegings- en Revalidatiewetenschappen

van de KU Leuven, dat stelt dat de kwaliteit van fietspaden te wensen overlaat.

Voor zijn onderzoek rustte de professor een fiets uit met een camera en een trillingstoestel op het voorwiel. Onder meer in Eeklo, Mechelen, Zepperen en Neerijse werd een testrit uitgevoerd op het fietspad en op de rijweg. De conclusie was dat op alle plaatsen de trillingen op het fietspad veel groter waren dan op de rijweg. Het hoeft dan ook geen verbazing te wekken dat fietsers uitwijken naar de als veiliger ervaren rijweg. We merken dat ook regelmatig aan wielertoeristen op zondag.

Mijnheer de minister, onze conclusie is dat het onderhoud van de fietspaden op heel wat plaatsen wel eens te wensen zou kunnen overlaten. U hebt daar destijds op gereageerd door te stellen dat u jaarlijks 60 miljoen euro vrijmaakt voor het aanleggen van nieuwe fietspaden en 3,5 miljoen euro voor het onderhoud van vrijliggende fietspaden langs gewestwegen.

Wat is uw antwoord op deze kritiek ten gronde? Zal die som van 3,5 miljoen euro voor onderhoud volstaan? Of is het misschien aangewezen om, zoals ik voorstel, bijkomende budgetten te besteden en bijkomende initiatieven te ontwikkelen, niet alleen voor de aanleg van nieuwe fietspaden, wat lopend beleid is, maar ook om het degelijk onderhouden van nieuwe fietspaden een extra duw in de rug te geven en dus in een inhaaloperatie ter zake te voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dit probleem is niet nieuw. De kritiek van professor Pauwels is voor een groot deel terecht. Ik wil de resultaten van dit wetenschappelijk onderzoek dus bevestigen. Ik ga ervan uit dat de nieuwe fietspaden die we aanleggen, zullen worden aangelegd met de nodige middelen, maar ook met de nodige aandacht voor veiligheid. Het onderhoud wordt daar heel nadrukkelijk aan toegevoegd.

Ik erken dus dit probleem. Er is al een bijkomende som van 3,5 miljoen euro uitgetrokken voor het onderhoud en de netheid van de gewestelijke fietspaden. Dat toont aan dat we dit probleem ernstig nemen. We hebben er, in de mate van de budgettaire mogelijkheden, al een eerste bijkomende som voor gereserveerd. Natuurlijk hebt u gelijk, mijnheer Daems, als u stelt dat dit een werk van lange adem is. We moeten dit over een wat langere periode realiseren.

Op korte termijn wordt voort werk gemaakt van het vervolledigen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, zodat er in Vlaanderen voldoende verbindingen zijn waarvan de fietser gebruik kan maken. Ook hebt u kunnen vaststellen dat ik samen met minister Van Brempt het Fietsfonds heb opgericht, zodat ook de ont-

brekende stukken van dit netwerk op gemeente- en provinciewegen kunnen worden aangepakt. Ik ga ervan uit dat ik ook de komende jaren de bijkomende aandacht voor het onderhoud en de netheid van de fietspaden en het bijkomende budget ervoor zal kunnen realiseren. Die inspanning zal ik zeker doen, maar voor de volgende jaren is ter zake nog geen beslissing gevallen.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
