

C108 – OPE10

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

27 februari 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Spartacusplan	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de recente ontsparingen op het Gentse tramnet en de gebrekkige communicatie van De Lijn hierover	6
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie, opvolging en implementatie van het voorstel van resolutie betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants	9
Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gewestelijke invulling en financiering van de federale ombudsdienst energie	12
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voorbeeldrol inzake energiebesparing in overheidsgebouwen	14
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsproblemen op de E313	16
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opmerkingen van de Bouwunie over de energieprestatieregelgeving	21
Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afleiden van het zwaar vervoer op de Voie Rapide Urbaine	22
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over lichtvervuiling langs autosnelwegen	24



**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het Spartacusplan**

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is misschien vreemd dat een niet-Limburger vragen stelt over het Limburgplan en het Spartacusplan. Misschien getuigt het wel van enige objectiviteit, alhoewel.

Ik wil eerst citeren wat er over deze zaak in het regeerakkoord staat. "We investeren in de betere doorstroming van het openbaar vervoer, zowel om de snelheid te bevorderen als om de rendabiliteit te verhogen. In het kader van de ontwikkeling van de voorstedelijke vervoersnetten rond Antwerpen, Gent en Brussel, neemt de Vlaamse Regering initiatieven om uitvoering te beginnen geven aan het Pegasusplan van De Lijn. De Vlaamse Regering zal eveneens initiatieven nemen om uitvoering te geven aan het Spartacusconcept. We concentreren het openbaar vervoer prioritair op woon-werk- en woon-schoolvervoer. Zo draagt het openbaar vervoer maximaal bij tot de filebestrijding." Dit staat op bladzijde 64 van het Vlaamse regeerakkoord.

Ik zat met minister-president Letermé en de heer Van Rompuy rond de onderhandelingstafel in verband met dit deel. De motivering, vooral ingebracht door de heer Stevaert, was dat Limburg een mager spoorwegnet heeft met een relatief beperkt aanbod aan treindiensten, een treinaanbod dat vooral gericht is op pendelaars naar Brussel en Antwerpen. Op dat vlak zijn de investeringen niet zo goed. Zo is dat correct in het regeerakkoord gekomen. Ik onthoud u niet dat toen geen exacte prijscalculatie bestond van een kosten-batenanalyse. Daarom werd het woord concept gebruikt. De vraag is wat het statuut van het Spartacusconcept is.

De uitvoering van het Limburgplan bevat een projectfiche in verband met het openbaar vervoer en het Spartacusplan, zoals dat in het Limburgplan wordt genoemd. Het voorziet onder meer in de aanleg door De Lijn van vier nieuwe spoorlijnen, deels over nieuw aan te leggen spoorinfrastructuur, te bedienen met licht materiaal. Ik heb in de Limburgse pers gelezen dat de heer Gabriëls fulmineerde tegen het Spartacusplan omdat zijn regio onvoldoende of niet zou worden ontsloten. Ik onthoud uit de fiches dat in de bijgevoegde raming van de infrastructuurkosten tot 2015 een bedrag van 155 miljoen euro wordt vermeld. Ik

meen te begrijpen dat er in de raming maar over drie lijnen wordt gesproken. Klopt die redenering?

Bij de lancering van dit plan aan de vooravond van de Vlaamse parlementsverkiezingen in 2004, sprak De Lijn en de toenmalige minister van Openbare Werken en Mobiliteit van 136 miljoen euro investeringskosten voor alle voorziene lijnen. In een nota over alternatieve financiering bij investeringen van De Lijn die op de regeringstafel is gekomen, is er sprake van de eerste as in het Spartacusplan Hasselt-Maastricht, de cannabislijn, en die zou 55 miljoen euro kosten. In het document over de stand van zaken van het Limburgplan, vind ik maar 23 miljoen euro op een totaal van 155 miljoen euro voor de betrokken lijn. Kunt u wat duidelijkheid geven bij deze cijfers na de forse kostenstijging tegenover de oorspronkelijke plannen? Wat is de geraamde kost van de vierde lijn?

Spoorlijnen zonder voertuigen of lightrails zonder lightrams zijn als een café zonder bier. Nochtans vind ik niets terug over het aanschaffen van trams en lightrails. Op welke manier worden die bekostigd? Heeft De Lijn die misschien elders op overschot? Indien dit niet het geval zou zijn, hoeveel gaat dat materiaal kosten? Als er trams zijn, is er ook een stelplaats nodig. Hoe zit het met de financiering daarvan in het kader van het Spartacusplan? Hoeveel gaat die kosten?

Men heeft het over "deels nieuw aan te leggen spoorinfrastructuur". Dat betekent dat ook bestaande lijnen zullen worden gebruikt. Bestaat daarover al een akkoord met de NMBS en Infrabel?

In de fiche is ook sprake van een geraamde bijkomende exploitatiekost van 8,75 miljoen per jaar bij volledige realisatie. Gaat het dan over vier of over drie lijnen? Van wanneer dateert deze raming en is ze nog realistisch? Bevat die ook de vergoeding voor het gebruik van bestaande spoorlijnen die Europees zijn vastgelegd?

Men heeft het woord concept gebruikt, omdat de geplande investeringen verder moesten worden onderzocht en uitgebreid met een kosten-batenanalyse. Is er intussen een kosten-batenanalyse? Men heeft waarschijnlijk prognoses gemaakt over het aantal reizigers dat wordt verwacht. Kunt u ons daar enig inzicht in geven? In welke mate kan er cijfermateriaal worden bezorgd aan het Vlaams Parlement?

Mijnheer de voorzitter, u bent een beetje de vader van het decreet op de grote infrastructuurwerken van 8 november 2002. Is dat decreet ook van toepassing op dit plan?

Mevrouw de minister, dit plan wordt stilaan realiteit. Het is dan ook interessant om te weten over welke bedragen het gaat en hoe het plan zal worden geïmplementeerd.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vraag om uitleg van de heer Decaluwe. Er worden geregeld plannen gelanceerd en hoe dicht er bij verkiezingen komen, hoe vaker dat gebeurt. Het is daarbij natuurlijk belangrijk dat er boter bij de vis komt. Het moet duidelijk zijn hoeveel geld er is gereserveerd en waar dat vandaan komt. Mijn fractie is voor alle duidelijkheid voor de uitbreiding van het openbaar vervoer in Limburg en is grote voorstander van een lightrail. Dat is voor die provincie een aangewezen openbaarvervoermiddel. Mevrouw de minister, is het geld beschikbaar voor de plannen die u hebt aangekondigd?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik heb allerlei dingen in de krant gelezen met betrekking tot het Spartacusplan. Het is goed voor een Vlaams volksvertegenwoordiger om een aantal kranten te lezen. Het verheugt me uiteraard ook dat de heer Decaluwe Het Belang van Limburg leest, want dat zegt iets over de waarde van die krant. *(Gelach)*

Mevrouw de minister, klopt het inderdaad dat de lightrail tegen 2010 zal rijden tussen de universiteiten van Hasselt en Maastricht? Hoe verhoudt dit zich tot het Sappi-verhaal? De lightrail zal rijden op de lijn 20a. Het Sappi-project wordt al meerdere jaren beloofd. Het zou de eerste grote treininvestering zijn in Limburg van de voorbije 20 jaar.

Ik heb kennis van twee kosten-batenanalyses of haalbaarheidsstudies over een lijn tussen Hasselt en Maastricht. In opdracht van de heer Antoine Martens, voormalig directeur-generaal bij de NMBS, is een studie gemaakt over een diesel tussen Hasselt en Maastricht. Om een kostendekking van 40 procent te halen, moeten er 600 reizigers per dag zijn. Waarom wordt daar niet voor geopteerd in overleg met de spoorwegen? Er bestaat een decreet inzake co- en prefinanciering. Waarom wordt er niet voor geopteerd om lijn 20a uit te bouwen met een dieselloc? Dat is helemaal niet moeilijk, zo rijden er wel meer. Op die manier zou de NMBS in plaats van Vlaanderen de investering doen. We zouden meteen ook een aanzet geven om een grote lijn tussen Antwerpen en Keulen te realiseren.

Voormalig minister Sauwens heeft destijds een studie laten maken met betrekking tot de haalbaarheid van een snelbuslijn. Die lijn liep van Hasselt naar de zeer belangrijke stad Bilzen. Daar pikte de chauffeur dan zijn vrouw op en reed vervolgens naar Maastricht. De chauffeur

ging daar iets drinken terwijl zijn vrouw winkelde, en keerde vervolgens terug naar Hasselt. U kunt daar wel mee lachen, maar ik heb die bus vaak op de snelweg zien rijden en er zaten welgeteld twee mensen op: de chauffeur en zijn vrouw. Af en toe reed de schoonmoeder ook eens mee.

Ik vraag me af wat de openbaarvervoerlink is tussen Hasselt en Maastricht. Er zijn daarover studies gepubliceerd en ik dank de minister omdat ze die aan mij heeft overgemaakt. Ik heb ze gelezen, maar vraag me af waar we naartoe willen. De heer Gabriëls heeft een punt dat de mobiliteitsproblematiek in Noord-Limburg veel groter is dan die tussen Hasselt en Maastricht. Welke maatregelen zijn er in Hasselt genomen om de lightrail tot in het centrum te laten rijden? Of zal die stoppen aan de rand? Of aan Plopsaland? Gemeenteraadsleden uit Hasselt zeggen me dat er allerlei opties worden genomen in verband met de invulling van het stadsweefsel zonder dat er ergens sprake is van een lightrail.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil er eerst op wijzen dat er heel wat vragen zijn gesteld waar nog geen antwoorden op zijn. Die zullen er maar komen tijdens de volgende weken, maanden en jaren. Dat is op zich niet zo bijzonder. Zo werken we ook rond het Masterplan. We staan daar al heel ver in. Dat de kostprijs na verloop van tijd varieert, betreur ik ook maar dat is de wetmatigheid van infrastructuurwerken. We beginnen met een visie, een planning en een ambitie, die we daarna concreet maken. Voor Spartacus is dat niet anders.

Mijnheer Decaluwe, ik weet niet wat het verschil is tussen een concept en een plan. Ik kan me daar van alles bij voorstellen, maar ik weet niet wat het achterliggende idee was bij de regeringsonderhandelingen.

**De heer Carl Decaluwe:** Ik weet het heel goed. Het Pegasusplan was toen al vrij concreet, terwijl Spartacus veeleer beperkt was tot visie en idee. Men wist nog niet goed waar het zou eindigen. Er werd lang gediscussieerd over de woorden plan en concept.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ook bij Pegasus merk ik dat we nog sterk met voortschrijdende inzichten werken en tracés nog worden aangepast. *(Gelach)*

Ik weet niet waarom wordt gelachen.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, de woorden voortschrijdend inzicht zijn frappant.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Het klopt volledig dat Spartacus vandaag nog niet zo diep geworteld is als

Pegasus. Maar ik behandel Spartacus wel als een plan zoals Pegasus, dat wil zeggen dat het een toekomstvisie is vanuit het openbaar vervoer.

In de toekomst zou ik willen dat we nog ambitieuzer zijn. Ik vind dat Spartacus een stap verder gaat dan Pegasus op het vlak van verbreding van de visie, omdat Spartacus, soms noodgedwongen, meer rekening houdt met de relatie met het spoor, waardoor meer geïntegreerd wordt gedacht.

Het concept waarmee we bezig zijn in West-Vlaanderen en waarbij de visie en ideeën nog in volle ontwikkeling zijn, zal veel meer geïntegreerd werken met het spoor. Ik ben er absoluut van overtuigd dat het regionaal openbaar vervoer veel ambitieuzer moet zijn, ook voor het bestaande spoorvervoer van de NMBS. Ik denk dat Spartacus daar een mooi voorbeeld van is. Het zal ook de eerste light rail zijn in Vlaanderen, en dus een voorbeeld voor de rest van Vlaanderen. Het concept krijgt nu vastere vorm. We zijn volop bezig met een globale studie over Spartacus, waarin gekeken wordt naar tracé-bepalingen en de verschillende mogelijkheden.

Ik vond het wel belangrijk – in navolging van het regeerakkoord en omwille van het feit dat een plan pas dan concreet wordt – dat ook voor het eerst middelen worden ingeschreven.

Ik heb er problemen mee dat tien jaar op een plan wordt gestudeerd, want mensen, lokale besturen en provincies haken af als ze niet voelen dat het plan ook concreet vorm krijgt.

Het plan krijgt vandaag concreet vorm, omdat ik de middelen voor tramverlengingen kon inschrijven via Lijninvest, de publiek-private samenwerking. Ik geloof er sterk in dat het zinvol is om voor Spartacus de eerste stap te zetten. Er wordt gekozen voor de verbinding Hasselt-Maastricht, omdat daarover politieke consensus gezocht en gevonden is in het Limburgplan. Als Antwerpse stel ik me wat bescheiden op, maar ik zal het zeker bewaken, want het moet een goede lijn zijn, die, in ons vervoersconcept, voldoende rendabel is. U weet dat geen enkele lijn op zich rendabel is, maar ze moet voldoende potentieel hebben. Die lijn was dus de wens van de provincie Limburg en de politieke consensus die daar is gegroeid.

Er zijn nog een aantal onbekenden, waarvoor we de komende weken en maanden antwoorden moeten vinden en voor de andere lijnen – niet voor de lijn Hasselt-Maastricht – zullen zelfs nog veranderingen worden aangebracht.

Mijnheer Decaluwe, het gaat over drie nieuwe sneltramlijnen, die op hun tracé deels gebruik zullen maken van de bestaande NMBS-infrastructuur. Maar het overgrote

deel van de lijnen bestaat wel uit nieuw aan te leggen tracés. De vierde lijn is een gewone NMBS-lijn waarvoor we een frequentieverhoging vragen, van een trein om de 60 minuten naar een trein om de 30 minuten. Daarnaast is er een investeringskost voor een nieuwe stopplaats in Beringen. Die vierde lijn is dus helemaal anders dan de drie andere.

In 2004 was dit plan nog in de beginfase en werd een eerste raming gemaakt. Die raming krijgt vandaag al beter vorm, vandaar het verschil tussen 136 en 155 miljoen euro, en hoogstwaarschijnlijk zal daar de komende jaren nog wat verandering aan gebeuren. Er zijn nog geen tracés bepaald en op het terrein is nog niet exact duidelijk waar de lijnen zullen lopen. Inzake grondverwerving zal dat een groot verschil betekenen. Bij de eerste aanzet tot een tracé moet een belangrijk natuurgebied omzeild worden. We zullen dat doen, maar dat heeft een groter effect op de grondverwerving en de onteigening.

Mijnheer Decaluwe, voor de vierde lijn is het de doelstelling om de stopplaats Beringen mee te financieren door het Spartacusplan. We zouden aan de NMBS de frequentieverhoging vragen en zelf zouden we de middelen inschrijven voor de stopplaats Beringen. Voor alle duidelijkheid: dat is het plan, want er moet nog onderhandeld worden met de NMBS. Dat is dus al een belangrijke onbekende waar we rekening mee moeten houden.

Het bijkomende stuk spoor tussen Lanaken en de Nederlandse grens is een van de oorzaken van de bijkomende kosten. Ook de aanpassingen aan bruggen en de door de wegbeheerder gevraagde ondergrondse kruispunten van belangrijke gewestwegen zorgen voor een verhoging van de kostprijs. Mijnheer Decaluwe, vandaag hebben we nog geen exacte kostprijsberekening ter beschikking van de vierde spoorlijn.

Het concept lightrail moet nog helemaal worden ontwikkeld, want we moeten onder meer sporen leggen. We hebben vandaag in Vlaanderen nog geen voorbeeld van een lightrail-trein- of -tramstel. Specialisten zeggen dat die lightrail het best te vergelijken zal zijn met de Kusttram. Toch opteren we voor iets helemaal nieuws voor de lightrail in Limburg en de eventuele lightrailconcepten die later volgen in Vlaanderen. Dat is mijn optie, maar we moeten dat nog doorpraten met de specialisten en de mensen van De Lijn.

Daar gaan we de komende twee jaar over nadenken. En die tijd hebben we nog, mijnheer Peumans, want er is een misverstand geweest in de berichtgeving. We starten de werken van de eerste lijn van Spartacus in 2009-2010. We gaan er alles aan doen om in 2009 te starten, maar het tracé moet nog worden bepaald, het milieueffectenrapport moet nog worden opgemaakt enzovoort. Ik ben daar dus erg voorzichtig in.

Dit betekent dat het lightrailtramstel nog niet voorhanden moet zijn binnen deze legislatuur, maar dat we in die periode wel het concept moeten ontwikkelen. Dat is op zich een belangrijke uitdaging.

Er wordt geraamd dat we vijftien voertuigen nodig zullen hebben voor de drie lijnen. De kost wordt momenteel geraamd op 3,2 miljoen euro per stuk. Dat geld is niet gebudgetteerd binnen deze legislatuur, omdat we het nu niet nodig hebben, maar het zal uiteraard gebudgetteerd worden in de investeringsbudgetten van De Lijn na 2009. Hetzelfde geldt voor de stelplaats. Binnen de stelplaats van Hasselt wordt rekening gehouden met de komst van de sneltram. De extra kosten worden geraamd op 6 miljoen euro.

Er is vandaag nog geen akkoord met de NMBS, maar we zijn volop aan het praten met de NMBS-Groep over het ter beschikking stellen van de drie niet meer gebruikte spoorwegbeddingen. Enkel op het door de NMBS gebruikte spoorvak tussen Hasselt en Houthalen, en tussen Neerpelt en Overpelt, zullen er in de toekomst zowel treinen als lightrai toestellen moeten rijden. Ik maak duidelijk die opsplitsing, omdat ik aanvoel dat we met de NMBS snel tot een akkoord zullen komen omtrent de beddingen die niet meer gebruikt worden. De tweede optie – het gedeelde gebruik van sporen – wordt blijkbaar eerder als een dreiging ervaren. Het zal nog wat overleg vragen om ook dat erdoor te krijgen. Ik vind dat we daarin heel ambitieus moeten zijn, ook voor de rest van Vlaanderen. We moeten lightrai toestellen laten rijden op bestaande sporen, om vooral voorstadsontwikkeling mogelijk te maken. Ook voor Limburg is het heel belangrijk dat de sporen die vandaag gebruikt worden door treinen, gebruikt kunnen worden voor lightrail. Maar de onderhandelingen daarover lopen dus nog.

Wat zijn de geraamde exploitatiekosten? Voor de drie voorziene spoorbeddingen gaat het over een exploitatiekost van 8,75 miljoen euro. Die raming is twee jaar geleden gemaakt en blijft volgens specialisten ook vandaag gelden. Maar we moeten dat zeker herbekijken op basis van de potentiëlen. Dit is geen bruto maar een netto meerkost. In de ontwikkeling van het Spartacusplan is de mogelijkheid voorzien om bestaande busverbindingen te verbeteren, of te laten vervangen door de lightrail. De exploitatie van de lightrail valt goedkoper uit dan de buslijnen.

De 8,75 miljoen euro bevat ook de jaarlijkse vergoeding voor het gebruik van het spoor tussen Hasselt en Houthalen en tussen Neerpelt en Overpelt. Die wordt geraamd op 0,3 miljoen euro. Dit blijft uiteraard een raming, aangezien de onderhandelingen nog steeds lopen.

Ik kom nu tot de vraag over de grondige kosten-batenanalyse. Het concept Spartacus is gebaseerd op de noden van het openbaar vervoer, de kennis van De Lijn

over potentiëlen op het terrein en de vragen van de gemeentebesturen. Vandaag zijn we bezig met een uitgebreide studie om dat alles veel beter in kaart te brengen. De resultaten worden in de komende twee maanden verwacht. Ik moet u het antwoord dus nog even schuldig blijven. Op basis van de huidige ontwerp tekst is het nog niet mogelijk om te zeggen of het Spartacusplan onder het decreet van de grote infrastructuurwerken zal vallen. Ik vermoed van wel en ik laat het onderzoeken.

Mijnheer Peumans, uw vraag inzake diesel moet worden nagekeken en hangt samen het soort rollend materieel dat nodig zal zijn. Hetzelfde geldt voor het tracé Hasselt-Maastricht. We weten dat we een verbinding willen tussen die twee steden, maar we weten nog niet waar het tracé precies zal liggen. De kwestie wordt verder onderzocht.

**De voorzitter:** De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering en De Lijn zijn overheidsinstellingen. In de privéwereld werkt men op een andere manier: men maakt eerst een kosten-batenanalyse. Ik dacht eerlijk gezegd dat die al gemaakt was. Een kosten-batenanalyse hoeft niet gedetailleerd te zijn. Ik weet dat de analyse nog niet bestond bij de regeringsonderhandelingen, want toen was er sprake van een concept. Ik dacht echter dat er ondertussen al een analyse gemaakt was, maar u stelt dat de kwestie nog bekeken wordt.

Mevrouw de minister, ik hoop in elk geval dat als uit de kosten-batenanalyse blijkt dat het plan bijzonder slecht scoort, het belastinggeld elders en beter zal worden geïnvesteerd. Ik spreek dus in de voorwaardelijke wijs. Ik herhaal dat ik ervan sta te kijken dat u vandaag nog geen echte antwoorden kunt geven.

Tijdens de discussies in deze commissie van ongeveer 14 dagen geleden, was ik optimistischer dan vandaag. Ik verneem nu immers dat er nog heel veel moet worden vastgelegd: tracés, de wijze van financiering, de spoorbreedte. Mijn ervaring leert mij dat 2009-2010 wellicht niet haalbaar zal zijn. Er zijn immers nog MER's nodig. Bij ons in de streek duurt het al 3 jaar om een MER, inclusief allerlei aanpassingen aan RUP's, voor een klaverblad te krijgen.

Ik begrijp iets niet. U wilt nog met specialisten discussiëren over de spoorbreedte. Blijkbaar werd de politieke optie genomen dat de lightrailtram ook op de gewone infrastructuur van de spoorwegen zal rijden. Eminente specialisten met ervaring inzake spoorwegen, stellen dat dit klinkklare onzin is. In het buitenland gebeurt het wel, onder meer in Zwitserland, maar er worden heel grote vragen gesteld over de veiligheid.



Als ervoor wordt gekozen om ook op de sporen van de NMBS te rijden, dan is een discussie over de spoorbreedte hopelijk al afgesloten. Het is in dat geval immers logisch dat voor de spoorbreedte van de NMBS wordt geopteerd. Op basis van buitenlandse ervaring, pleit ik er toch voor om de lightrailtrams te laten rijden op sporen met dezelfde breedte. Twee verschillende spoorbreedtes zouden immers impliceren dat niet alle materieel overal inzetbaar is. Ik vraag u dus om dit te onderzoeken.

Mevrouw de minister, ik heb de vergelijking gemaakt tussen spoorlijnen zonder voertuigen en cafés zonder bier. Er is nog geen kosten-batenanalyse en die is essentieel. Denken we maar aan de BAM waarvoor wel een kosten-batenanalyse werd gemaakt en dat was niet zo eenvoudig. Ik stel me vragen bij de methodiek indien er geen grondige kosten-batenanalyse wordt gemaakt en er nog geen financiële afspraken werden gemaakt inzake de 15 trams aan 3,2 miljoen euro per stuk, maar er toch al met de infrastructuurwerken wordt begonnen. Het gaat immers over heel veel belastinggeld. Een volgende regering zal voor voldongen feiten worden geplaatst doordat de sporen er al zullen liggen, maar de trams nog aangekocht moeten worden. Ik hoop dat we niet hetzelfde meemaken als met de Antwerpse metro.

Iedereen is voor beter openbaar vervoer. En Limburg heeft zeker recht op beter openbaar vervoer, maar we moeten de aanpak eens grondig bekijken. Een kosten-batenanalyse als laatste stap, lijkt me geen goed idee. We zullen wel zien wanneer dit dossier zal eindigen, maar ik heb het gevoel dat dat niet in 2009-2010 zal zijn.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op een paar van mijn vragen hebt u geen antwoord gegeven, maar ik vergeef het u. Ik blijf terugkomen op het volgende. Er werden berekeningen gemaakt om op lijn 20a met diesel te rijden. Het is spijtig dat dit onder de mat wordt geveegd. Nu wordt aan het concept van lightrail gedacht en in het buitenland zijn er heel mooie voorbeelden van de overstap van lightrail op normale treinen. Ik vraag me af welke onderzoeken in het verleden zijn gebeurd en wat die ons hebben geleerd. Ik zou er graag eens een overzicht van krijgen.

Ik vind het heel merkwaardig dat u zegt dat alles wat de spoorwegen in Beringen zouden moeten betalen, door ons moet worden betaald. In Limburg hebben we in het verleden nooit veel gekregen. In Limburg werd nooit veel gedaan. Nu wil men iets doen, en zullen wij dat mogen betalen. Het gaat niet over LRM, maar over een investering van de spoorwegen.

Mevrouw de minister, u hebt het over 8,75 miljoen euro, maar ik wil graag de details daarvan kennen. Hoeveel

voertuigen wilt u daarmee kopen? Hoeveel reizigers zal men daarmee vervoeren? Als de berekening van 2 jaar geleden nog steeds actueel is, dan moeten we toch weten waarop die 8,75 miljoen euro gebaseerd is.

Het station van Hasselt is dus het uitgangspunt voor de lightrail. De stelplaats werd enkele jaren geleden vernieuwd. Ik veronderstel dat daar zal worden uitgebreid, en dat de lightrail van daaruit zal vertrekken. Wat is het verschil tussen een lightrail en een diesel naar Maastricht?

Mevrouw de minister, u zegt terecht dat het in het Limburgplan staat. Het is daar ingeschreven, gebaseerd op een globale studie. U wilt voor veel geld onderzoeken of het wel rendabel is. Nu is het heel moeilijk om vanuit de provincie in Hasselt te geraken. Misschien kan Limburg die centen op een andere manier gebruiken. Ik krijg de indruk dat het een fetisj aan het worden is. Het moet kost wat kost worden doorgedrukt, maar voor mij is het niet bewezen dat dit project rendabel zal zijn.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik betreur het pessimisme van sommige commissieleden. Ik ben optimistisch. We moeten met een dosis optimisme aan dit soort projecten beginnen. Anders beginnen we daar niet aan en leggen we gewoon een bus in omdat dat veel gemakkelijker is. Niets is zo gemakkelijk en goedkoop als een snelbus in te leggen, maar blijkbaar werkt dat niet in Limburg. De snelbus heeft trouwens niet het comfort van een tram, een lightrail of een trein. Daarom geloof ik sterk in het 'vertrammen' van het net en in de toekomst van lightrail.

Er moet nog veel worden bepaald; de spoorbreedte is daarvan één zaak. Ik ga ervan uit dat we zullen eindigen met de spoorbreedte van de NMBS. Dat lijkt me logisch. We moeten wel verschillende opties openhouden. Daarover moeten de technici zich uitspreken, daarvoor voel ik me niet bekwaam. De combinatie met verschillende spoorbreedten is mogelijk, maar hoogstwaarschijnlijk is dat voor Limburg niet zinvol omdat er geen tramnet aanwezig is. Die optie kan in de toekomst wel zinvol zijn voor Antwerpen en Gent.

Deze discussie is er ook een van de kip en het ei. Een tracé bepalen kost veel geld. Dat doe je toch maar als je zeker weet dat de financiering voorhanden is. Dat doen we ook met Pegasus, de 'schande van Antwerpen', de koker onder de Turnhoutsebaan. Dat is een concept. We beginnen nu te bepalen hoe het moet verlopen, en daarna pas hebben we exacte ramingen. We bestuderen dat op het moment dat we de tramverlenging kunnen aanleggen.

Ik neem een marge van een jaar, 2009 of 2010, omdat ik weet dat procedures vertraging kunnen oplopen.

Twee jaar is haalbaar, misschien wordt het wel drie jaar. We moeten goed berekenen wat de meerkost is voor de exploitatie en voor de investering in rollend materieel. Voor de exploitatie zijn we volop bezig met het invullen van het netmanagement. Ook voor Limburg zijn extra middelen ingeschreven in de meerjarenbegroting. Het is zinvol om dat samen te bekijken.

We kunnen bijvoorbeeld de drie tracés die nu bepaald zijn, eerst invullen met de snelbus. Dan weten we meteen of dat een potentieel heeft op het terrein, en kunnen we later de omslag maken naar de lightrail. Dan zijn de exploitatiekosten bepaald via een snelbus, waarna een overstap volgt naar hoogwaardiger openbaar vervoer. Dit zijn we aan het ontwikkelen in het kader van netmanagement en het Spartacusplan.

Mijnheer Peumans, een dieseltrein kan ook een diesel-lightrail zijn, als ik het goed begrijp. De vraag hierover laat ik opvolgen door De Lijn, want ik heb daarop vandaag geen pasklaar antwoord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag over het aantal reizigers. Dat bevestigt nog eens de stelling – door uw voorgangers telkenmale naar voren gebracht en het fundamentele meningsverschil tussen ons – dat men opnieuw een aanbodmodel creëert en hoopt dat de vraag zal volgen. Daarstraks hebt u het voorbeeld gegeven, van het tracé en de snelbus. Ik heb liever wat diepgaander onderzoek, wat mogelijk is, zodat men vanaf de eerste keer een goede bezettingsgraad haalt. Nu heb ik het gevoel dat iets op een bepaald ogenblik in een plan komt en het er dan moet komen. Ik heb daar problemen mee omdat het over enorm veel belastinggeld gaat.

**Minister Kathleen Van Brempt:** De vaststelling die in het Spartacusplan werd gemaakt, is dat de provincie Limburg bijzonder slecht bediend is wat betreft spoorwegen en snelle verbindingen binnen de provincie en naar de andere provincies en werkgelegenheidspolen. Men kan van mening zijn dat de NMBS dat allemaal maar moet doen, maar dan komt het er nooit. Wij betalen dat. Aangezien we de ambitie hebben om op termijn nog veel meer te doen, ook op de sporen van de NMBS, vind ik dat we die taak met veel goesting moeten opnemen en niet vanuit een houding dat het niet anders kan. We moeten daar optimistisch naar kijken. Ik deel het pessimisme van de NMBS niet. Die heeft de laatste jaren niets anders gedaan dan proberen aan te tonen dat lightrail onmogelijk is. Wij zijn aan het bestuderen hoe dat wel mogelijk is. Ik weet dat vroegere en huidige spoorbazen daar niet voor staan te springen.

**De heer Jan Peumans:** Ik heb een studie van de spoorwegen waarin heel duidelijk wordt aangegeven dat het perfect mogelijk is, met voorbeelden uit het buitenland. U hoeft niet ver te gaan om te zien dat het mogelijk is.

Ik had graag nog een antwoord op mijn vraag over hoe men de berekening van 8 miljoen euro heeft gemaakt, het aantal reizigers enzovoort.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik zal u dat overmaken. Ik ben het ermee eens dat er in het buitenland voorbeelden genoeg bestaan die aantonen dat het wel kan. Ik heb ooit het genoegen gehad een lightrail te besturen in Karlsruhe, tegen 90 kilometer per uur, op het bestaande spoorwegnet waar ook treinen rijden.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de recente ontsporingen op het Gentse tramnet en de gebrekkige communicatie van De Lijn hierover**

**De voorzitter:** De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in tegenstelling tot Limburg waar men spreekt over de aanleg van spoorwegen, heeft Gent een tramnet en rijden er trams, alleen is de reizigersinformatie niet altijd je dat. Ik stel deze vraag naar aanleiding van het zoveelste ontsporingincident, maar ze gaat uiteraard veel breder.

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

Op maandag 5 februari ontspoorde alweer een tram op het Gentse spoornet. Dit is niet het eerste incident, de voorbije maanden gebeurden regelmatig dergelijke ongevallen. Een van de problemen die daaruit voortvloeien is dat het hele tramverkeer quasi plat ligt, minstens ontregeld is, en dat passagiers in de tram of wachtend op de tram, in de onwetendheid verkeren over de verdere dienstregeling. Daar schort het aan. Symptomatisch is het lichtbord aan Gent-Sint Pieters waarop al meer dan anderhalf jaar de tekst pinkt: "meer info op [www.delijn.be](http://www.delijn.be)".

Dat er geen normale dienst verzekerd wordt, kan met allerlei omstandigheden te maken hebben, al dan niet buiten de wil van De Lijn om. Wagens die een tram blokkeren, een panne, een arbeidsonderbreking, een ontsporing enzovoort. Het gevolg is dat reizigers vaak onwetend en doelloos aan een halte staan te wachten omdat hun tram of bus noodgedwongen niet komt opdagen of omdat die tram of bus een andere route moest nemen. Wanneer je een bepaalde tram of bus kunt nemen, waar je overal heen kan, wat de uurrege-

ling is enzovoort, wordt door De Lijn betrekkelijk goed gecommuniceerd: er is een algemeen infonummer, een uitgebreide website en er zijn allerhande foldertjes. Eenmaal weg van huis en onderweg op tram of bus, ben je overgeleverd aan de info die de chauffeur wil of kan geven. Net daar loopt het geregeld mank. Ik geef twee voorbeelden. Ik zat op de tram samen met heel wat basisschoolkinderen. De tram nam een andere route zonder dat er iets werd meegedeeld. Het was 's morgens net voor schooltijd. De kinderen vonden het in eerste instantie behoorlijk leuk dat de tram een andere weg nam, maar toen ze niet meer wisten waar ze waren, ontstond er enige paniek. Toen iemand uitleg vroeg aan de tramchauffeur, werd hij afgescheept met een bot antwoord.

Nog niet zo lang geleden stopte een tram enkele haltes voor het Sint-Pietersstation en reed niet verder. Er werd niets meegedeeld. De reden zijn we achteraf te weten gekomen: er was een panne aan de bovenleiding.

Bij de haltes en wachthuisjes is geen up-to-date-informatie beschikbaar. Mijn ervaring en die van vele reizigers is dat de meeste chauffeurs het interne communicatiesysteem, voor zover het al aanwezig is, niet gebruiken. Op dat vlak staat het boordpersoneel van de NMBS heel wat verder. Heel vaak worden reizigers die vragen stellen, botweg wandelen gestuurd, zowel in bus of tram als aan de kleine infocentra of Lijnwinkels, bijvoorbeeld in Gent aan de Korenmarkt en aan het Sint-Pietersstation. Naar aanleiding van het laatste ontsporingincident, troepten de mensen samen aan de halte aan de Korenmarkt om uitleg te vragen, maar niemand wilde of kon informatie geven en men was heel onvriendelijk.

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat De Lijn bij eventuele problemen niet in de mogelijkheid verkeert of voorziet om dienstregelingen adequaat aan te passen, laat staan ze te communiceren. Het gebeurt regelmatig dat vier trams achter elkaar in eenzelfde richting rijden zonder dat de tegenovergestelde richting wordt bediend. Dat heeft te maken met het blokkeren van een lijn. Nochtans zijn er op verschillende plaatsen wissels aangelegd waardoor een tram wel van richting kan veranderen.

Mevrouw de minister, is er een structureel probleem met de infrastructuur van het Gentse tramnet waardoor er regelmatig ontsporingen gebeuren? Wat is de oorzaak daarvan en hoe wordt hieraan verholpen?

Heeft De Lijn reeds onderzocht of en in welke mate wachtende reizigers kunnen worden geïnformeerd? Ik denk aan dynamische borden met allerlei informatie zoals in Brussel, een beperkt luidsprekersysteem, een sms-systeem, een groene lijn. Zo ja, wat zijn de bevindingen en eventuele toekomstplannen? Zo nee, bent u bereid De Lijn te vragen een onderzoek uit te voeren, en tegen wanneer zou dat kunnen?

Worden tram- en buschauffeurs op de hoogte gehouden van eventuele problemen op hun route? Hoe verloopt die informatie-uitwisseling precies? Gaat die naar alle chauffeurs en infocentra of Lijnwinkels?

Worden problemen op één of verschillende lijnen gecentraliseerd? Zo ja, wie heeft de autoriteit om eventuele aanpassingen aan de dienstregeling te doen?

Bestaan er richtlijnen over of en wanneer dat kan of moet gebeuren? Bestaan er richtlijnen over of en wanneer chauffeurs geacht worden informatie aan de reizigers mee te delen? Indien ja, welke richtlijnen zijn dat? Indien nee, bent u bereid hierop bij De Lijn aan te dringen?

Ik neem aan dat er tijdens de opleiding van chauffeurs van De Lijn specifieke aandacht wordt besteed aan het omgaan met reizigers? Wat houdt dat aspect van de opleiding precies in? Wordt die opleiding op gezette tijdstippen geëvalueerd en geactualiseerd? Zo ja, hoe?

Moet er volgens u niet meer aandacht worden besteed aan de omgang met reizigers, met een grotere focus op dienstverlening en vooral klantvriendelijkheid? Of indien hieraan tot nu toe geen speciale aandacht wordt besteed, zult u dan initiatieven nemen om de opleiding in die zin aan te passen?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat dit zich enkel beperkt tot de regio Gent. Ik krijg een beetje de indruk dat er een stelletje hottentotten bij De Lijn werkt. Er zijn nochtans een heleboel chauffeurs die veel inspanningen doen. Ik kan erin komen dat er een aantal problemen zijn, maar de heer Roegiers wekt de indruk dat De Lijn is blijven stilstaan rond 1920.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de betreffende ontsporing was te wijten aan een menselijke fout. Ze is gebeurd bij het achteruitrijden met de tram, waardoor het tramrijtuig niet volledig over de wissel is gereden en de wielstellen voor en over de wissel een verschillende richting aandeden. Het betreft absoluut geen structureel probleem. Er zijn helemaal geen regelmatige ontsporingen in Oost-Vlaanderen: in 2006 ging het over vier ontsporingen op een totaal van bijna 3.000.000 gereden kilometer.

Door De Lijn werd reeds een uitgebreid onderzoek uitgevoerd over in welke mate wachtende reizigers kunnen worden geïnformeerd. Dit onderzoek werd uitgevoerd in het strategisch project 'Harmonisatie van de communicatiedragers', waar naast een literatuurstu-

die ook de reisinformatie in andere landen is onderzocht. In het onderzoek werd rekening gehouden met zowel statische, dynamische als actuele reisinformatie.

Binnen het project 'Veilig op Weg' zijn er eveneens deelprojecten met betrekking tot communicatie bij incidenten opgenomen. De bedoeling van De Lijn is om bij reizigers frustratie te vermijden en zodanig agressie te voorkomen door meer en betere communicatie bij vertragingen en incidenten te geven. Voor informatie met betrekking tot vertragingen worden realtimeborden ingevoerd aan twaalf nieuwe stations. Deze zijn reeds operationeel in een aantal regio's zoals Mechelen, Brugge, Menen en de kuststeden. Bij het nieuw aan te leggen station van Gent-Sint-Pieters zal daar aandacht voor zijn. Het zal er de komende jaren tijdens de werken overigens niet gemakkelijker op worden. Er is ook aandacht voor het ontwikkelen en implementeren van computergestuurde auditieve boodschappen voor klant en personeel. Er moet een verbetering van de signalisatie komen aan 750 hoofdhalttes, alsook dynamische informatie.

De procedure 'Onvoorziene storingen in de dienstuitvoering' voorziet erin dat er bij melding van een storing door de dispatching een bericht wordt uitgezonden aan chauffeurs en controleurs op het terrein. De chauffeur wordt geacht de reizigers over onregelmatigheden in te lichten bij het opstappen, niet tijdens het rijden. Infocentra en Lijnwinkels worden eveneens telefonisch op de hoogte gesteld van onregelmatigheden. In geval van ernstige onderbrekingen wordt de verkeersredactie van de respectieve radiostations door de afdeling marketing op de hoogte gesteld.

Acute problemen op één of verschillende lijnen worden op het ogenblik dat het probleem zich voordoet, gecentraliseerd in de dispatchings. Zij hebben de autoriteit om onmiddellijk maatregelen te nemen om de dienstverlening bij te sturen in geval van incidenten. U begrijpt dat dit net iets moeilijker is bij tramexploitatie dan bij busexploitatie. Bij tramexploitatie is het veel moeilijker om zeer snel in te grijpen en de dienstverlening zeer snel te normaliseren. Worden de problemen structureel, dan zal het centraal exploitatiebureau maatregelen nemen om de dienstverlening bij te sturen. Zowel de dispatching als het centraal exploitatiebureau hebben de richtlijn om bij het bepalen van omleidingsreiswegen te trachten zo weinig mogelijk haltes af te schaffen en omleidingsreiswegen te bepalen waarbij zo weinig mogelijk vertraging wordt opgelopen.

Bij incidenten volgen de chauffeurs de richtlijnen van de dispatching. De dispatching kan via de radio zelf berichten omroepen in de voertuigen of kan de chauffeurs opdracht geven om een bericht om te roepen in hun voertuig. De richtlijnen voor de chauffeurs om informatie aan de reizigers mee te delen, worden momenteel geactualiseerd en uitgebreid, rekening houdend met de

maatschappelijke richtlijnen op het vlak van veiligheid en klantvriendelijkheid.

In twee van de zeventien projecten van het veiligheidsplan 'Veilig op Weg' zijn concrete maatregelen opgenomen om de communicatie met de reizigers bij incidenten te verbeteren. Vooreerst is er het project 'relatie klant-chauffeur', waarbij is beslist om voor alle chauffeurs een opleiding 'omgaan met klanten' te organiseren en voor alle controleurs een driedaagse opleiding waarin communicatie een belangrijk onderdeel vormt. Daarnaast is er het project 'communicatie bij incidenten', waarin niet alleen wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om wachtende reizigers beter te informeren, maar waarin ook wordt nagegaan in hoeverre auditieve boodschappen in de voertuigen kunnen worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Hierin zal niet alleen de dispatching, maar ook de chauffeur een belangrijke rol hebben.

Ook andere projecten van het veiligheidsplan 'Veilig op Weg' kunnen de communicatie met de reizigers bij incidenten verbeteren. Ik denk hier in het bijzonder aan de inzet van bijkomend begeleidingspersoneel zoals lijnspotters, schoolspotters, controleurs en dispatchers. Hierdoor zullen de reizigers meer aanspreekpunten hebben om informatie te verkrijgen bij incidenten. Zoals u weet, worden voor al deze categorieën bijkomende personeelsleden aangeworven in de loop van 2007.

Reeds van bij de communicatie naar potentiële sollicitanten en bij vacatures wordt duidelijk gemaakt dat klantgerichtheid primordiaal is. Dit element is tevens een belangrijk criterium tijdens de effectieve selectie waarnaar gepeild wordt bij de kandidaten via de psychotechnische proeven. In de opleiding van de chauffeurs van De Lijn komt klantgerichtheid reeds aan bod tijdens de rijopleiding via de rijsschool. Een verdere specifieke opleiding voor alle chauffeurs vindt plaats na ongeveer zes maanden in dienst te zijn.

De opleiding van de chauffeurs wordt regelmatig opgevolgd via de verantwoordelijken van de chauffeurs op basis van de klantenreacties. Er is een eerste evaluatiemoment met elke nieuwe chauffeur na de basisopleiding. Daarnaast is er continue aandacht voor reacties van chauffeurs en klanten die een leidraad vormen voor bijsturing, verfijning en aanpassing van onze opleidingen. Er is eveneens regelmatig overleg met de rijsschool en alle andere afdelingen om de opleidingen waar nodig te verbeteren, en is er een overkoepelend overleg tussen alle rijsscholen van De Lijn en de centrale diensten waaruit verbeteracties en opleidingen worden opgestart.

**De heer Jan Roegiers:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Mijnheer Peumans, ik wil u absoluut niet depressiever maken dan u al bent.

Ik word vaak aangesproken door reizigers die met de tram reizen. Met de tram reizen verschilt van met de bus reizen. Een bus kan al gauw rond een hindernis rijden, een tram niet. Dat brengt de problemen mee waarnaar ik heb verwezen.

Mevrouw de minister, het klopt natuurlijk dat vier ontsporingen niet veel zijn in vergelijking met het aantal gereden kilometers. Ik weet dat het in het laatste geval om een menselijke fout ging, maar de andere keren zijn de trams gewoon uit de sporen gegaan. Daarom vroeg ik u of het om een structureel probleem gaat, maar dat spreekt u tegen. Ik merk nogal wat frustratie bij reizigers en wilde daarom uitleg krijgen over maatregelen.

Mevrouw de minister, u verwijst naar de opdracht die chauffeurs krijgen om informatie over vertragingen aan de reizigers mee te delen bij het opstappen. Sinds er automaten aan de haltes staan, gaat de deur bij de chauffeur niet meer open, waardoor de passagiers geen contact meer hebben met de chauffeur. In die zin klopt de informatie die De Lijn u heeft gegeven niet, want er is gewoon geen contact met de chauffeur.

Over de stationsomgeving zal hier nog wel meer gesproken worden, maar het zal er inderdaad niet gemakkelijker op worden. Precies daarom is de informatie die aan reizigers wordt gegeven zo belangrijk. Dat zijn niet de grootste investeringen, maar het is belangrijk te weten hoe lang men nog op een tram moet wachten, om frustratie en zelfs soms agressie weg te nemen.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat er bij opleidingen en evaluaties nogal wat aandacht gaat naar klantgerichtheid. Maar ik ben ervan overtuigd – en dat zeg ik niet omdat ik dat graag zeg – dat er nog werk aan de winkel is.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie, opvolging en implementatie van het voorstel van resolutie betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants**

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, door het parlement werd een voorstel van resolutie goedgekeurd, ingediend door de heren Peumans, Peeters, De Meyer, Vandenbroucke en Martens, betreffende de evaluatie van de mobiliteitsconvenants.

Mijnheer de voorzitter, we hebben, onder meer op basis van nota's van de (voormalige)administratie Wegen en Verkeer die ons door de ministers Peeters en Van Brempt ter beschikking werden gesteld, een resolutie opgesteld. Binnen de administratie zijn er ook mensen die vinden dat we de mobiliteitsconvenants beter afschaffen, want dat maakt het allemaal veel te ingewikkeld, want dan moet men met de gemeenten overleggen enzovoort. Ik ben het daar niet mee eens, want het mobiliteitsconvenant is een goed instrument.

Mevrouw de minister, u weet dat volgende week een mobiliteitscongres plaatsvindt. Dat is schitterend. Daar zal een zeer eminente spreker, de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het vernieuwde convenantsbeleid toelichten. Dat is interessant, want nu gaan we eindelijk weten wat u en minister Peeters gedaan hebben met de door het parlement goedgekeurde resolutie.

Mevrouw de minister, heeft de secretaris-generaal van het Departement van Mobiliteit en Openbare Werken binnen zijn taken en functies ook een signalerende en voorbereidende functie inzake resoluties die door het Vlaams Parlement worden goedgekeurd? Als de secretaris-generaal volgende week op het congres spreekt, moet hij toch weten dat we hier een resolutie hebben goedgekeurd over mobiliteitsconvenants, waar we met alle regeringspartijen vrij lang aan gewerkt hebben. Mevrouw de minister, ik veronderstel dat hij, voor hij de toespraak houdt, u heeft ingelicht dat hij over een resolutie van het Vlaams Parlement beschikt, waarin een aantal uitspraken staan over de evaluatie van de mobiliteitsconvenants.

Welke voorbereidende werkzaamheden heeft de administratie tot op heden verricht inzake de evaluatie? We hebben indertijd een nota gekregen waarin alle elementen werden overlopen, maar wat is er achteraf gebeurd en wat houdt deze evaluatie eigenlijk in?

Mevrouw de minister, ik zou de negen onderdelen van de resolutie kunnen voorlezen. Dat ga ik niet doen, maar ik ga er toch enkele toelichten. In de resolutie hebben we gevraagd om het gemeentelijk mobiliteitsplan beter af te stemmen op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Er zijn nogal wat gemeenten die op dit moment met het ruimtelijk structuurplan bezig zijn. Ook mijn gemeente is daarmee bezig, maar ik heb tot nu toe geen enkele richtlijn of vraag gezien om het bestaande gemeentelijke mobiliteitsplan te integreren in het ruimtelijk structuurplan. Dat was wel één van de vragen van de resolutie.

We hebben ook gevraagd om drie modules grondig te evalueren. Over module 5, over geluidswerende maatregelen langs hoofdwegen en primaire wegen, was

deze commissie van mening dat geluidswerende maatregelen langs gewestwegen enkel een taak zijn van het Vlaamse Gewest en dat de gemeenten daar niet voor moeten opdraaien. De E313 loopt door onze gemeente en daar is ook lawaaioverlast. Ik vind niet dat wij daarvoor moeten opdraaien. Daarom hadden we een grondige evaluatie gevraagd.

Module 6 gaat over het bevorderen van netheid op gewestwegen. Als een districtsingenieur een gemeente goed gezind is, wordt daar zeven keer per jaar gepoetst, terwijl dat in een ander district, voor even veel geld, niet gebeurt. Er is dus geen eenduidigheid. In de resolutie staat dat het, volgens het gelijkheidsbeginsel, overal op dezelfde manier moet kunnen gebeuren, wat betekent dat het Vlaamse Gewest het zelf moet doen.

Ook over wegverlichting langs gewestwegen hebben we de vraag gesteld of dat een taak is van de gemeenten.

We hebben gevraagd om die drie modules al dan niet af te schaffen, maar we hebben ook gevraagd om een aantal modules te behouden en te verfijnen.

Voor module 4 en 8 hebben we gevraagd om vrijliggende bus- en trambanen door te trekken op gemeentewegen, want anders gaat alle winst die men haalt op gewestwegen verloren. Het zou dus goed zijn om een module te ontwikkelen waarbij doorstromingsmaatregelen ook op lokale wegen kunnen gebeuren.

Ook het standstillprincipe kwam aan bod, maar dat wordt nergens toegepast. Zelfs in de stad met gratis openbaar vervoer worden in de binnenstad bijkomende parkeerplaatsen gecreëerd. Daar gaan we het dus niet over hebben.

Mevrouw de minister, we hebben gevraagd om al die modules te onderzoeken, maar we hebben ook gevraagd om een nieuwe module te ontwikkelen voor gemeenten die een actieprogramma voor trage wegen opzetten.

Mevrouw de minister, we hebben dus op een zeer constructieve wijze met u nagedacht over de evaluatie van de mobiliteitsconvenants. Nu zouden we graag weten wat met onze resolutie is gebeurd en hoe u daar gevolg aan zult geven.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer Peumans, ik kan u volledig bijtreden. Ik ga ervan uit dat, als een resolutie door het parlement wordt goedgekeurd, daar rekening mee wordt gehouden door de kabinetten, de ministers en de administratie.

Als een resolutie wordt goedgekeurd door het parlement is het misschien het best dat ook een terugkoppeling gebeurt naar de commissie. Ik heb de indruk dat dat niet spontaan gebeurt, maar dat is niet onbelangrijk. Naar

aanleiding van een eerdere vraag om uitleg over de sneltoets is de evaluatie opnieuw aan bod gekomen. Misschien is het nuttig om de resultaten van de evaluatie volledig terug te koppelen naar deze commissie.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dat laatste punt gaat eigenlijk over de manier waarop de commissie de werkzaamheden organiseert, maar het lijkt me evident dat, na het stemmen van een resolutie, wordt gekeken hoe ze werd opgepikt.

Mijnheer Peumans, het is niet de secretaris-generaal die een signalerende en voorbereidende taak heeft inzake de resoluties van het Vlaams Parlement. Het zijn de bevoegde ministers die de opdracht geven aan de administratie om gevolg te geven aan de resoluties. De formele weg loopt dus anders, maar ik ben er zeker van dat de secretaris-generaal op de hoogte is van de resolutie van het Vlaams Parlement. Uiteraard hebben we daar bij het proces dat we tot nu toe hebben afgelegd, sterk rekening mee gehouden.

U vroeg mij wat de voorbereidende werkzaamheden geweest zijn die de administratie tot op heden verricht heeft. In juni 2006 heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie de evaluatie en de voorgestelde wijzigingen inzake het mobiliteitsconvenant uitgebreid besproken. De commissie heeft toen de wens uitgesproken om de modules meer te integreren, te verduidelijken, te vereenvoudigen of zelfs af te schaffen. Verschillende werkgroepen, zowel intern als extern, hebben de moduleteksten onderzocht en voorstellen geformuleerd. Voor zover een consensus bestond tussen de verschillende partijen van het mobiliteitsconvenant en de wijzigingen financieel haalbaar waren, werden deze in de teksten verwerkt. Er is ontzettend veel overleg geweest tussen alle betrokken partijen, en dat maakte dat de resolutie wel voor een deel is opgevolgd, maar niet helemaal.

Zoals beloofd aan deze commissie werden de teksten eind vorig jaar gefinaliseerd. Die werden begin dit jaar herhaalde keren besproken tussen beide kabinetten. Het voorstel van wijziging van het ministerieel besluit betreffende de mobiliteitsconvenants werd ondertussen door beide ministers ondertekend. U verwijst terecht naar het congres van 7 maart e.k., waarbij de doelstelling is om het vernieuwd mobiliteitsconvenantenbeleid toe te lichten aan het brede werkveld.

Wat betreft de opvolging van de resolutie zelf, wil ik de grote lijnen overlopen. De eerste opmerking was om de vaak omslachtige en tijdrovende administratieve formaliteiten te vereenvoudigen. We hebben dat in de mate van het mogelijke gedaan. Alle administratieve formaliteiten en processen zijn gescreend, zowel intern als extern, op hun mogelijkheid tot vereenvoudiging. Een aantal zaken zijn ook uitgevoerd, zoals de afschaffing

van de jaarlijkse evaluatie. Dat was een echte administratieve rompslomp, en op de administratie werd dat nauwelijks opgevolgd. We hebben dat nu gewoon afgeschaft. Ook de automatische vijfjaarlijkse volledige vernieuwing van het mobiliteitsconvenant is een belangrijke vernieuwing. Ik verwijs daarbij naar de sneltoetsprocedure.

Ten tweede: het structurele onderhoud aan wegen, de inrichting van schoolomgevingen, de verlichting, de groenvoorziening en het straatmeubilair integraal deel laten uitmaken van een globaal herinrichtingsontwerp. De integrale aanpak met een geïntegreerde start- en projectnota, was al mogelijk met behulp van de koepelmodule waaronder verschillende modules kunnen ressorteren. Wel dienen nog modaliteiten uitgewerkt te worden voor het structurele onderhoud. Die zullen met een omzendbrief geformaliseerd worden door minister Peeters van Openbare Werken.

Ten derde: de bepalingen en richtlijnen bij gecombineerde werken verfijnen en verankeren. De afstemming bij gecombineerde werken ligt volledig in handen van minister Peeters. Hij werkt momenteel aan een structurele oplossing.

Ten vierde: het gemeentelijk mobiliteitsplan beter afstemmen op de ruimtelijke structuurplannen. De sneltoets en de methode van verbreden en verdiepen van het gemeentelijke mobiliteitsplan, laten toe om het gemeentelijke mobiliteitsplan en het gemeentelijke ruimtelijke structuurplan beter op elkaar af te stemmen. Via de sneltoets hebben we een belangrijke stap gezet voor de integratie en een betere afstemming.

Ten vijfde: de verdeling van opdrachten en verantwoordelijkheden tussen het gewest en de gemeenten goed afbakenen. De nieuwe moduleteksten concretiseren duidelijk de opdrachten en verantwoordelijkheden van de bestuursniveaus, waardoor een duidelijk procesverloop verkregen wordt.

Ten zesde: de subsidiariteit duidelijk toepassen door de investeringsverantwoordelijkheid bij de wegbeheerder te leggen. Het convenantenbeleid vertrekt vanuit een subsidiariteitsprincipe. Hierdoor krijgen lokale besturen de mogelijkheid om projecten, zoals fietspaden en schoolomgevingen, te initiëren. Het is belangrijk om dat onderscheid te maken. De nieuwe moduleteksten leggen de verantwoordelijkheid voor de onteigeningen bijvoorbeeld volledig bij de wegbeheerder. Voor prioritaire projecten worden de investeringskosten volledig gedragen door de wegbeheerder via een subsidiesysteem. Er is dus meer onderscheid gemaakt tussen wat prioritair is en wat niet-prioritair is. Als de gemeente daar wil initiëren, wordt er wel nog een gemeenschappelijke inspanning gevraagd.

In de resolutie werd ook gevraagd om de modules 5, 6 en 17 te evalueren en al dan niet af te schaffen. U zult

merken dat geen van die modules afgeschaft is. De betrokken actoren achtten het niet zinvol om ze af te schaffen. Je moet ze ook niet gebruiken. Je kunt wachten tot de prioriteiten vanuit het agentschap Infrastructuur worden opgevolgd, maar je kunt als gemeentebeheerder ook zelf actief optreden en het dossier initiëren. Voor alle duidelijkheid: de gemeenten waren geen vragende partij om ze af te schaffen.

Er werd ook gevraagd om bepaalde modules verder te gaan verfijnen. Module 4 bijvoorbeeld – aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg – werd verfijnd en uitgebreid naar fietspaden en alle bebouwde omgeving. Module 8, de doorstromingsmaatregelen, werd uitgebreid naar alle mogelijke doorstromingsmaatregelen van het geregeld vervoer op alle wegen. Module 9, het standstillprincipe, werd uit de module gelicht en het principe van duurzaam parkeerbeleid werd opgenomen in module 1.

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

Module 11: de onderhandelingen over de realisatie van de prioritaire schakels van het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk op gewestwegen zijn nog niet afgerond. Module 15: de gemeenten die op dit moment gebruik maken van deze module, reageren positief op de mogelijke subsidie voor flankerende maatregelen. De mobiliteitsbrief van december 2006 was bijvoorbeeld volledig gewijd aan de promotie van module 15. De herziening van module 19 is nog niet afgerond. We zijn daar nog volop mee bezig. De ontwikkeling van een nieuwe module rond ‘trage wegen’ is nog niet afgerond. Er werden nog geen instructies aan de administratie overgemaakt, maar dat zal nu snel volgen.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Ik weet niet wat ik hierop moet antwoorden, want ik ben helemaal aangeslagen.

Mevrouw de minister, het is heel merkwaardig dat u stelt dat de gemeenten geen vragende partij zijn. Ik stel voor dat u er toch nog eens de VVSG-nota en de AWW-nota op naleest. De gecombineerde dossiers, bijvoorbeeld, zorgen voor kommer en kwel. In mijn gemeente ligt een slecht fietspad langs een gewestweg. Het antwoord van de heer Moors daarop luidt: “Dien een module in, dan kunt u het fietspad zelf aanleggen.” Ik vind dat de gewestwegbeheerder de fietspaden langs de gewestwegen moet aanleggen. Dat was ook duidelijk de teneur van de administratie en van de gemeenten.

Met betrekking tot de bevordering van de netheid op de gewestwegen – module 6 – zegt u dat de gemeenten gezegd hebben dat alles mag blijven zoals het is. Met alle respect, maar dat is geen grondige evaluatie. Dat is

een pure aanfluiting. De gemeente moet opdraaien voor de poetsbeurt van de fietspaden die onder de verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest vallen.

Mevrouw de minister, dat is een gang van zaken die niet kan. Het parlement neemt een resolutie aan, maar u maakt er zich vanaf met een lachertje. U zegt bijvoorbeeld dat module 9, het standstillprincipe, is afgeschaft, en dat u nu gaat voor een algemeen duurzaam parkeerbeleid. Hoe ziet dat parkeerbeleid eruit?

Wij hebben duidelijke vragen gesteld. Het parlement heeft zijn bezorgdheid geuit, op basis van duidelijke kritiek van de AWV en van de VVSG. Nu hoor ik van u dat de gemeenten zeggen dat die modules mogen blijven. Ik zou bijvoorbeeld graag de teksten willen zien van die grondige evaluatie. Ik wil eens zien hoe men modules 5, 6 en 17 heeft geëvalueerd, maar ook module 8. Ik zal u daar dan opnieuw over ondervragen. Ik laat me niet met een kluitje in het riet sturen.

U zegt dat de gemeenten dat het allemaal goede zaken zijn en dat het mag blijven zoals het is. Welnu, de gemeenten waren er heel duidelijk over, net als AWV-Infrastructuur. We hebben vanuit de meerderheid inspanningen geleverd om op een ernstige wijze met de mobiliteitsconvenants om te springen.

U maakt zich er met een jantje-van-leiden van af door me te zeggen dat het leuk is dat ik deze vraag stel, maar dat u gewoon overgaat tot de orde van de dag. Ik hoef volgende week niet naar het mobiliteitscongres te gaan, want de heer Desmyter zal er vertellen dat de omslachtigheid is afgenomen omdat er niet langer jaarlijks geëvalueerd moet worden. Het is natuurlijk de vraag in hoeverre die jaarlijkse evaluatie al gebeurde. Ook de sancties zullen wegvallen, maar ze werden nog nooit toegepast. Voor het overige wordt er gewoon overgegaan tot de orde van de dag.

Ik nodig u uit om de integrale aanpak van een dossier te bekijken. Alleen al de afstemming van de VMM, waarvoor minister Peeters bevoegd is, op de mensen die de verlichtingspalen moeten zetten, verloopt heel moeilijk. Er werd een soort koepelmodule voorgesteld als oplossing. Ik kan u voorbeelden geven van doortochten die werden aangelegd en waarvan de verlichtingspalen pas 3 jaar later werden geplaatst. Ik heb mijn bezorgdheid daarover geuit, maar ik stel vast dat u me niet ernstig neemt.

**De voorzitter:** De heer Peeters heeft het woord.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik blijf een beetje op mijn honger voor wat de gecombineerde dossiers betreft. We hebben ook gevraagd om enkele modules af te schaffen. Ik wil niet in herhaling vallen, maar ik geef u het voorbeeld van de netheid van gewestwegen. Dat is een optie, een keuze

voor de gemeenten. Ik vrees ervoor dat er niets zal gebeuren en dat de netheid van de wegen zal verslechteren.

Toch zijn er ook goede punten, zoals het afschaffen van de jaarlijkse evaluatie. Een heel goede zaak is de invoering van de sneltoets. In Geel hebben we er al een korte evaluatie van gemaakt, en ik moet zeggen dat er een goede link is met het ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan. Dat is een hele stap vooruit.

Ondanks de goede punten, blijf ik deels op mijn honger voor wat de uitvoering van de resolutie betreft.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peumans, ik ben een beetje verbouwereerd. Het overgrote deel van de resolutie werd uitgevoerd. De resolutie werd heel erg au sérieux genomen, zowel door de twee kabinetten als door de bevoegde administraties, en zowel in Brussel als in de verschillende entiteiten. Heel veel mensen hebben heel lang over de resolutie gepraat en hebben die heel grondig geëvalueerd. Helemaal niemand werd met een kluitje in het riet gestuurd. Op basis van de verschillende vergaderingen en van de balans die gemaakt werd van de vele inbrengen, werden de conclusies getrokken.

Ik begrijp trouwens niet waarom er per se iets moet worden afgeschaft, maar ik stel voor dat u minister Peeters daarover ondervraagt. In begrijp niet waarom bijvoorbeeld module 6 moet worden afgeschaft. Die wordt vandaag door 31 gemeenten gebruikt. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Heel veel modules worden maar door een aantal gemeenten gebruikt. Als 31 gemeenten de module zinvol vinden, waarom moeten wij die dan afschaffen? Het gaat om een volledig vrijblijvende module. Geen enkele gemeente wordt verplicht om de module te gebruiken.

Er is heel wat opvolging van de resolutie gebeurd.

**De heer Jan Peumans:** Ik ben het daar niet mee eens. Ik zal minister Peeters hierover ondervragen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van mevrouw Michèle Hostekint tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gewestelijke invulling en financiering van de federale ombudsdienst energie**

**De voorzitter:** Mevrouw Hostekint heeft het woord.



**Mevrouw Michèle Hostekint:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is al een aantal weken oud en was bedoeld als een actuele vraag, vandaar de beknoptheid van de schriftelijke versie. Ik diende mijn vraag in omdat de wet inzake de installatie van de ombudsdienst energie werd goedgekeurd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Zoals u weet, had die wet heel wat voeten in de aarde. Het wetsontwerp dateert immers al van 2003 en de principebeslissing al van 1999. Het zal u niet verbazen dat ik enthousiast ben dat de wet eindelijk werd goedgekeurd. Ik vermoed dat ook de ministers verheugd zijn. Federaal minister Verwilghen noemde het een van zijn beleidsprioriteiten en u bepleitte talloze keren een snelle installatie. Er is heel wat tijd en gehakketak over gegaan. Ik en andere collega's hebben u ter zake al een aantal keer ondervraagd. Ook minister Verwilghen werd vaak ondervraagd. Ik moet toegeven dat er vanuit de gewesten een aantal initiatieven werden genomen om een doorbraak te forceren of om druk op het dossier te zetten. De ombudsdienst energie werd een aantal keer met luide trom aangekondigd. De dienst zou er komen eind 2005, begin 2006, zomer 2006 en begin 2007. Nu is de wet eindelijk goedgekeurd en hopelijk kan de dienst over een paar maanden van start gaan. Om de verwarring compleet te maken, werd in september 2005 de informatiedienst Hermes opgericht.

Ik zal echter niet in detail ingaan op de polemiek en de voorgeschiedenis. Het belangrijkste is dat het wettelijke kader er vandaag is en dat de ombudsdienst energie binnenkort van start kan gaan. Daarmee zal tegemoetgekomen worden aan heel wat vragen van burgers, consumentenverenigingen, welzijnsorganisaties en bedrijven. Ik hoef u niet te vertellen dat sinds de liberalisering van de energiemarkt de klachten jaar na jaar toegenomen zijn. De opeenvolgende jaarverslagen van VREG liegen er niet om.

U weet ook dat het aanvankelijke wetsontwerp alleen voorzag in federale bevoegdheden, dat er geen sprake was van een soort dispatchingopdracht voor regionale klachtenbehandeling en dat de ombudsdienst zich alleen zou bezighouden met federale klachten. Het had er alle schijn van dat de gewesten niet betrokken zouden worden bij de oprichting en invulling van de dienst. Blijkbaar zijn er toch een aantal informele gesprekken geweest en is het tot een samenwerking gekomen. Het ontwerp werd geamendeerd in de bevoegde kamercommissie.

Nu wordt bepaald dat er een overdracht van vragen en klachten aan de gewestelijke overheden zou gebeuren. Er komt dus wel een geïntegreerde ombudsdienst: één centraal aanspreekpunt met dispatching. Ik kan dat alleen maar toejuichen. Consumenten hebben er immers geen boodschap aan om op verschillende niveaus bij verschillende diensten aan te moeten kloppen.

Mijnheer de minister, gelet op de twistpunten die er aanvankelijk waren en die blijken uit de antwoorden op de vele vragen die werden gesteld, zou ik graag vernemen op welke manier de gewesten betrokken zijn bij de oprichting en de invulling van de ombudsdienst. Hoe zal de geïntegreerde ombudsdienst er definitief uitzien? Hoe zullen de gewestelijke bevoegdheden ingevuld worden? Hoe zal de financiering verlopen? Er komt één centraal telefoonnummer – ik veronderstel een gratis nummer – maar zal er worden gewerkt per landstaal?

De wet bepaalt dat er een overdracht zal zijn van vragen en klachten aan de gewestelijke overheden. Hoe zal die precies verlopen? Worden klachten doorgespeeld? Worden de bellers doorverwezen? Ik ga ervan uit dat de mensen niet naar een andere dienst of instantie moeten bellen. Hoe krijgt iemand antwoord op zijn vragen? Wat zal de input van Vlaanderen zijn? Wat is de rol en de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid? Moet Vlaanderen personeel leveren of bijdragen aan de informatie en aan promotiecampagnes?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mevrouw Hostekint, we zijn er altijd van uitgegaan dat één ombudsdienst voor België meer dan voldoende is. Voor de financiering moeten er duidelijke afspraken worden gemaakt. Met federaal minister Verwilghen heb ik een hele weg afgelegd.

Op 8 februari 2007 is het wetsontwerp inzake de energieombudsdienst aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en vervolgens overgemaakt aan de Senaat. Met de gewesten is overleg gepleegd over het beantwoorden van vragen en het behandelen van klachten die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden. De door de drie gewesten voorgestelde aanpassingen aan het in de Kamer ingediende wetsontwerp zijn ten dele overgenomen.

De regeling voor aardgas staat in artikel 5 en die voor elektriciteit in artikel 14 van het wetsontwerp. Samenlevat verdeelt de energieombudsdienst de vragen en de klachten na onderzoek en beoordeling zodanig dat vragen en klachten die geheel betrekking hebben op een gewestelijke bevoegdheid aan de ter zake bevoegde gewestelijke overheidsdienst worden overgemaakt. Vanaf dat ogenblik staat het bevoegde gewest in voor het beantwoorden van de vraag of het behandelen van de klacht. Voor het Vlaamse Gewest is dat de VREG.

Onduidelijkheden of meningsverschillen met betrekking tot het federale, respectievelijk regionale karakter van een vraag of een klacht worden door de energieombudsdienst in overleg met het betrokken gewest geregeld overeenkomstig een in het huishoudelijk reglement te voorziene procedure. Op het door de drie gewesten gedane verzoek om, in paragraaf 6 van het nieuwe artikel 27 van de Elektriciteitswet, betrokken te worden bij

zowel de bepaling van de werkingsregels als het opstellen van het huishoudelijk reglement is niet ingegaan. Wel is toegevoegd, in paragraaf 15 van het nieuwe artikel 27 van de Elektriciteitswet, dat de energieombudsdienst ook rapporteert over de verdeling van vragen en klachten over de federale, respectievelijk regionale bevoegdheden. Het is belangrijk dat dit zo snel mogelijk operationeel wordt; het heeft al lang genoeg geduurd.

De financiering van de energieombudsdienst is bepaald in de artikels 3, 5, 11 en 12 en in de paragrafen 7 tot en met 14 van het artikel 14. Het eerste jaar wordt gefinancierd met een deel van de in 2005 geïnde federale bijdrage, in totaal 832.054 euro. Het tweede en derde jaar worden gefinancierd door de elektriciteits- en gasondernemingen op grond van het aandeel klanten. De volgende jaren worden gefinancierd door de elektriciteits- en gasondernemingen op grond van het aandeel klanten en het aandeel klachten. De werkingskosten worden jaarlijks bij koninklijk besluit vastgelegd.

Na heel wat discussie en vragen in deze commissie is de kogel door de kerk, of toch al door de Kamer. Ik ga ervan uit dat we dit voor de zomer operationeel kunnen maken. Ik hoop dat de federale overheid, die nadrukkelijk op haar strepen stond, die strepen ook verdient.

**De voorzitter:** Mevrouw Hostekint heeft het woord.

**Mevrouw Michèle Hostekint:** Klopt het dat de gewesten niet worden betrokken bij de verdere uitwerking?

**Minister Kris Peeters:** Ik ga ervan uit dat paragraaf 6 van het nieuwe artikel 27 dat regelt. Wij wilden mee de pen vasthouden en mee beslissen, maar de federale overheid wil daar niet op ingaan. Verder ga ik ervan uit dat we op pragmatische wijze zullen worden geïnformeerd over het huishoudelijk reglement.

**Mevrouw Michèle Hostekint:** Is er al bepaald hoe die klachten precies bij de mensen terecht zullen komen? Krijgen ze een schriftelijk antwoord?

**Minister Kris Peeters:** De VREG zal klachten die betrekking hebben op het Vlaamse Gewest en Vlaamse bevoegdheden, snel beantwoorden. Als de klacht schriftelijk is, zal die schriftelijk worden beantwoord. Een telefonische klacht zal telefonisch worden behandeld. De bedoeling is dat de klachten heel efficiënt en effectief worden opgevolgd, en dat de aanbrenner voldoening krijgt, ook al is het probleem niet direct oplosbaar.

**Mevrouw Michèle Hostekint:** Ik hoop dat het inderdaad snel kan worden geïnstalleerd en efficiënt zal worden uitgewerkt.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

### **Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de voorbeeldrol inzake energiebesparing in overheidsgebouwen**

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 23 mei 2001 werd door het Vlaams Parlement een resolutie unaniem aangenomen over de voorbeeldrol van de Vlaamse overheid met betrekking tot energiebesparing. De Vlaamse overheid zou een beleidsplan moeten opmaken om het elektriciteits- en brandstofverbruik per vierkante meter in bestaande openbare administratieve overheidsgebouwen en installaties te verminderen. Het doel was om tegen juli 2004 het elektriciteits- en brandstofverbruik per vierkante meter van de 100 grootste administratieve gebouwen met gemiddeld 10 procent te verminderen tegenover de periode 1999-2000.

Naar aanleiding van deze resolutie werd door Ingenium een studie uitgevoerd onder de titel 'Energiebeheer bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap 2002-2004'. Daarin werd het energieverbruik van de gebouwen in kaart gebracht. Op basis van de geregistreerde energieverbruiken en een extrapolatie wordt het verbruik van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap geschat op 147 gigawattuur per jaar. Dit komt overeen met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 39.400 ton.

Het nodige budget voor elektriciteit en brandstof bedroeg met de toenmalige energieprijzen 8,4 miljoen euro per jaar. Vervolgens werden ook 46 energieaudits uitgevoerd die overeenstemmen met meer dan 105 gebouwen en stookplaatsen. Mogelijke energiebesparende maatregelen werden geëvalueerd op hun economische haalbaarheid.

Uit de studie kunnen we een aantal interessante besluiten trekken. Met maatregelen die inspelen op het energiebewuste gedrag van de gebruiker, kan een jaarlijkse besparing van ten minste 211.000 euro per jaar of 2,4 procent van het huidige energieverbruik in de overheidsgebouwen worden gerealiseerd. Een besparing van 1,9 procent van het huidige verbruik kan worden gehaald met investeringen met een terugverdientijd tot vijf jaar. Dit stemt overeen met een energiekostbesparing van 163.000 euro per jaar. Daarvoor is een investering van 405.000 euro nodig.

De grootste besparing kan worden gerealiseerd door maatregelen uit te voeren met een terugverdientijd van meer dan vijf jaar. Maatregelen met een terugverdientijd tot vijf jaar leveren een besparingspotentieel van 8,8 procent van het huidige verbruik en vergen een investeringskost van 7,4 miljoen euro.

Verder blijkt ook uit die studie dat diverse gebouwen beschikken over toestellen met een relatief hoog reactief verbruik, waarvoor een boete moet worden betaald. De totale boete voor alle gebouwen van het ministerie wordt geraamd op minstens 12.000 euro per jaar.

Ten slotte blijkt uit de studie dat uit economisch oogpunt aan de doelstellingen van de resolutie om het brandstof- en het elektriciteitsverbruik van de honderd grootste gebouwen te verminderen met 10 percent, praktisch kan worden voldaan.

Op 20 juli 2006 werd 'Energiezorg in de Vlaamse overheidsgebouwen: actieplan 2006-2010' goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het plan voorziet erin dat alle REG-investeringen met een terugverdientijd van 7 jaar of minder, binnen de 3 jaar zullen worden uitgevoerd en alle REG-investeringen met een terugverdientijd van 10 jaar of minder binnen de 5 jaar.

Mijnheer de minister, indien men sinds de goedkeuring van de resolutie van 2001 alleen slechts de maatregelen zonder terugverdientijd had uitgevoerd zou men anno 2007 al 1,2 miljoen euro hebben bespaard. Voor alle duidelijkheid en voor u insinuaties maakt: de vorige ministers van Energie waren de heren Stevaert en Bossuyt. Met die 1,2 miljoen euro had men driemaal alle maatregelen kunnen financieren met een terugverdientijd tot 5 jaar. Dat had op zijn beurt weer aanleiding gegeven tot extra besparingen en dergelijke. Om welke reden werd het voor de hand liggende besparingspotentieel uit deze Ingenium-studie nog steeds niet gerealiseerd?

Wat zijn de garanties dat met het actieplan Energiezorg nu wel degelijk werk zal worden gemaakt van de uitvoering van de bestaande studies? Of zal er binnen een jaar of vijf weer een nieuw plan of een nieuwe studie nodig zijn om vast te stellen dat er een gigantisch besparingspotentieel is en dat de Vlaamse overheid honderdduizenden euro's door ramen en deuren smijt?

Wordt door het ministerie jaarlijks nog steeds een dergelijke hoge boete betaald voor het reactieve verbruik? Hoe denkt men deze boetes in de toekomst te vermijden?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Glorieux, ik zou kunnen zeggen, maar ik zal het niet doen, dat de vorige minister van Leefmilieu aan de vorige minister van Energie had kunnen vragen om deze studie uit te voeren. U hebt terecht gezegd dat dat niet de reden is van uw eerste vraag. De vraag is wat we nu doen met die studie. U hebt zelf al verwezen naar het 'Actieplan 2006-2010: Energiezorg in Vlaamse overheidsgebouwen'. Minister Bourgeois is heel intensief bezig om dat uit te voeren. Hij heeft in 2006 zelfs een extra budget van 1 miljoen euro toegewezen gekregen uit de REG-provisie. We

hebben de studie uit de lade gehaald en werken er verder aan. Dat actieplan is daarop doorgegaan en we hebben heel wat maatregelen genomen.

Uw tweede vraag ging over welke garanties er zijn voor de uitvoering van de studie en over de honderdduizenden euro's die we zouden wegsnijden. Er kan zeker nog heel wat aan energiebesparing gebeuren. We moeten het goede voorbeeld geven en moeten daar de nodige dynamiek aan geven.

De trekkers van het actieplan zijn de Coördinatieceel Milieuzorg van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het departement LNE, het Vlaams Energieagentschap en het Agentschap voor Facilitair Management. Deze actoren zitten maandelijks samen om de acties uit het actieplan verder uit te werken en op te volgen. Deze verschillende mensen uit de verschillende instellingen en agentschappen vormen een soort taskforce.

Ik som enkele acties op die de voortgang moeten verzekeren. De Coördinatieceel Milieuzorg, afgekort CCM, voorziet in een tweejaarlijkse rapportering aan de Vlaamse Regering wat betreft de vooruitgang van het actieplan. De CCM lanceert in 2007, in samenwerking met de communicatiedienst van het departement LNE, een nieuwe campagne, met als doel de ambtenaren verder te sensibiliseren.

De CCM stelde samen met het Agentschap voor Facilitair Management, afgekort IVA FM, en het Vlaams Energieagentschap, afgekort VEA, twee rondzendbrieven op over rationeel energiegebruik in de gebouwen. Een eerste rondzendbrief is gericht aan de gebouwgebruikers. Daarin worden maatregelen opgenomen waarmee de gebouwgebruiker rekening moet houden, zoals het uitzetten van alle toestellen 's avonds bij het verlaten van het kantoor. Een tweede rondzendbrief is gericht naar de technische functies in het gebouw. Daarin worden maatregelen opgenomen waarmee de gebouwverantwoordelijke rekening moet houden.

In samenwerking met het VEA en het IVA FM wordt voor gebouwverantwoordelijken in het najaar van 2007 een opleiding over REG voorzien. Het IVA FM werft in 2007 een energiedeskundige niveau B en een ingenieur energie niveau A aan met als voornaamste taken de opvolging en uitvoering van acties uit het actieplan waar het agentschap als trekker staat aangeduid, de rapportering van energiegegevens en het opvolgen van de markt van energietechnieken.

In de beheersovereenkomst van het IVA FM werden de acties opgenomen uit het actieplan waar het agentschap als trekker staat aangeduid. 12 percent groene stroom werd opgenomen in het raamcontract elektriciteit dat in 2007 zal worden gegund. Dit raamcontract moet nog worden goedgekeurd.

Uw laatste vraag betrof de boetes. Ik weet niet of alle leden de problematiek van het reactief verbruik kunnen duiden, maar gezien de grote knowhow hier aanwezig, ga ik daarvan uit. Met het reactief verbruik, wat men ook blindstroom noemt, kan de klant storingen aanbrenge. Deze storingen kunnen worden beperkt door het plaatsen van condensatorbatterijen. Deze nemen de blindstroom ter plaatse op zodat die zich niet verplaatst in het net of doorstroomt naar de productiemachines.

Mijnheer Glorieux, u maakt in uw tekst melding van twee gebouwen. Het is de bevoegdheid van minister Bourgeois. Voor die twee gebouwen zijn enige tijd geleden reeds de nodige investeringen uitgevoerd. Recent werden in acht bijkomende gebouwen de nodige installaties geplaatst. Op korte termijn zal ook nog het Arenberggebouw aan deze lijst worden toegevoegd. De terugverdientijd varieert van gebouw tot gebouw en bedraagt gemiddeld 4 tot 5 jaar.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb begrepen dat er zou worden gezocht naar een stroomleverancier die 12 procent groene stroom zou leveren. Hoelang nog loopt het contract met de huidige leverancier? Vanaf wanneer kan een nieuw contract ingaan?

De Vlaamse overheid heeft zelf als doelstelling gesteld om tegen 2010 25 percent van de stroom in Vlaanderen te laten opwekken door ofwel wkk, namelijk 19 percent, ofwel hernieuwbare energiebronnen, namelijk 6 percent. Zou dat percentage niet kunnen worden opgelegd in het nieuwe raamcontract? Als de Vlaamse overheid dan toch bepaalde streefcijfers oplegt, lijkt het me logisch dat ze in het kader van haar voorbeeldfunctie er zelf naar streeft om stroomleveranciers aan te porren om een energiepakket te leveren dat daaraan voldoet.

**Minister Kris Peeters:** U hebt zelf de connectie gemaakt. In 2010 zullen we 6 percent alternatieve stroom realiseren. Ik heb het hier niet over wkk, maar ik noteer dat u ook iets wilt zien op dat vlak.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsproblemen op de E313**

**De voorzitter:** De heer Peeters heeft het woord.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op 7 november 2006

kwam in deze commissie de problematiek ter sprake van de toenemende verkeersdruk op de E313 en de ongevallen ter hoogte van de op- en afritten langs die snelweg in de Antwerpse Kempen. Ik had toen een korte analyse gemaakt en stelde vast dat er over een periode van drie maanden gemiddeld één ongeval per dag gebeurde. In de maanden januari en februari zitten we echter al aan een gemiddelde van meer dan twee ongevallen per dag. Misschien heeft een en ander te maken met het verschil tussen de zomer- en winterperiode, maar het gaat in elk geval de slechte kant op.

Zoals toen reeds aangegeven, worden bestuurders die van deze autosnelweg gebruik maken, dagelijks geconfronteerd met files ten gevolge van enerzijds de merkbaar toegenomen verkeersdruk en anderzijds de bijna dagelijkse ongevallen en de slechte weginfrastructuur. We kunnen concluderen dat de problemen inzake mobiliteit op de E313 dusdanig zijn dat op korte termijn moet worden overgegaan tot actie. In uw antwoord op mijn vraag van 7 november gaf u aan dat het Verkeerscentrum de opdracht had gekregen om een rapport te maken over de E313. Hiertoe zou een werkgroep worden opgericht die reeds een eerste voorstel van dringende maatregelen zou hebben geformuleerd. Ik heb ondertussen in de pers ook gelezen dat u een aantal maatregelen aankondigt.

Ik lees in uw beleidsbrief Openbare Werken dat met het oog op ongevalpreventie en het verhogen van de capaciteit van de hoofdtransportnetten blijvend moet worden geïnvesteerd in de uitbouw van moderne telematica ten behoeve van een dynamisch verkeersbeheer. Telematica-installaties zouden niet enkel hun dienst bewijzen bij het optimaal benutten van de huidige wegcapaciteit, maar zouden eveneens een belangrijke rol spelen bij het faciliteren van verkeersmaatregelen bij capaciteitsbeperkende incidenten en wegenwerken. Verder lees ik ook in uw beleidsbrief dat investeringen in een planmatig onderhoud van het wegennet een belangrijk onderdeel vormen van een rationeel investeringsbeleid.

Mijnheer de minister, twee weken geleden heb ik aan minister Van Brempt een vraag gesteld over het meten van files. Ik heb daar een ontnuchterend antwoord op gekregen. Ze antwoordde dat er veel te weinig meetpunten zijn en dat er niet nauwkeurig wordt gemeten. Ze stelde dat er in Vlaanderen nog meer dan 350 meetpunten bij moeten komen om inzicht te kunnen krijgen in de files. Dat doet me vermoeden dat er geen 5 miljoen file-uren op de snelwegen zijn, maar veel meer. Dat zal moeten blijken, want meten is weten. Pas als we inzicht krijgen in de files, kunnen er oplossingen worden uitgewerkt.

Wat is de stand van zaken omtrent de studie van het Verkeerscentrum? Zijn de resultaten reeds gekend? Zo ja, kunt u ze meedelen? Welke initiatieven zullen er op

korte termijn worden genomen om de mobiliteitsproblematiek op de E313 aan te pakken? Kan telematica hier een mogelijke oplossing bieden? Zijn er initiatieven gepland op middellange en lange termijn? Zo ja, welke? Ik vrees ervoor dat de huidige capaciteit op de E313 tussen de Antwerpse Kempen en Limburg op termijn ontoereikend zal zijn om de verkeersstromen op een veilige manier te laten verlopen. Bovendien zijn er op het traject en vooral aan het economisch netwerk Albertkanaal heel wat logistieke bedrijven bijgekomen die heel wat verkeer genereren.

Zijn de mogelijke initiatieven financieel haalbaar om uitvoering te kennen binnen de huidige begroting? Bij het voorstellen van uw beleidsbrief en de begroting voor 2007 heb ik mijn twijfels kenbaar gemaakt over het budget voor onderhoudswerken. Er zijn te weinig middelen om in een structureel onderhoud te voorzien. De E313 is een van de oudste snelwegen van ons land, maar ook een van de slechtst onderhouden. Er moet dan ook een belangrijke inhaalbeweging gebeuren. Hoeveel bedraagt het jaarlijkse onderhoudsbudget voor de E313? Zijn er ten gevolge van de diverse wijzigingen aan de markeringen in het kader van de werken op de Antwerpse ring, extra kredieten voor onderhoud opgenomen? Volstaan deze onderhoudskredieten voor de initiatieven op korte termijn ter verbetering van de doorstroming op de E313 of dringen er zich andere maatregelen op?

**De voorzitter:** De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, terecht haalt de heer Peeters nogmaals de problematiek van de E313 aan. Mijnheer de minister, ik begrijp dat het niet mogelijk is om op enkele maanden tijd alles op te lossen, maar het wordt wel de hoogste tijd om op korte termijn iets te ondernemen. De situatie op de E313 gaat immers van kwaad naar erger. De structurele files op de spitsuren groeien enorm aan omdat er steeds meer ongevallen gebeuren. Het aantal voertuigen nam in de periode 2003-2006 toe met 10 procent, terwijl het aantal ongevallen steeg met ongeveer 40 procent. Gisteren gebeurden er tussen de afritten Massenhoven en Geel-Oost maar liefst vier ongevallen, vermoedelijk te wijten aan watergladheid, met als gevolg dat er de hele namiddag verkeershinder was.

Mijnheer de minister, onlangs hebt op de regionale televisiezender RTV verklaard dat u dit jaar nog zou starten met de verlenging van de invoegstroken aan de vijf complexen rond Herentals en Geel. U verklaarde eveneens dat er verkeerslichten met filedetectie zouden worden geïnstalleerd op de kruispunten aan het einde van de afritten Geel-West en Herentals. Gaat het voor Herentals dan over de drie afrittencomplexen?

Ik heb vandaag in de krant gelezen dat u met de betrokken burgemeesters rond de tafel gaat zitten om uw plan

toe te lichten. Wilt u zo vriendelijk zijn om dit vandaag al in de commissie voor Openbare Werken te doen? Hoe kunt u de veiligheid garanderen?

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, de heer Peeters stelt een pertinente vraag. In De Standaard van vandaag lezen we dat de daling van het aantal verkeersdoden is gestagneerd en dat het aantal verkeersdoden op snelwegen zelfs is toegenomen. Het valt op dat het aantal slachtoffers op onze snelwegen toeneemt, en het gaat dan trouwens niet alleen over dodelijke slachtoffers. Het aantal letselongevallen is gestegen met 4,6 procent en het aantal doden met 16,9 procent. Dit is dan ook eens te meer een pertinente vraag, en niet alleen voor de E313 maar voor het hele autosnelwegennet in Vlaanderen. Wat is er aan de hand en wat kan eraan worden gedaan?

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer Peeters. De problemen waarnaar worden verwezen, doen zich voornamelijk voor op het stuk tussen Geel en Massenhoven. Ikzelf ben ook een intensieve gebruiker van die snelweg, en dan zeker van het Limburgse gedeelte. Ook daar doen zich gevaarlijke situaties voor die ik zelf met de regelmaat van de klok meemaak.

Een voorbeeld van een gevaarlijke situatie situeert zich ter hoogte van de invoegstrook naar het klaverblad van Lummen. Over een aantal jaren zal dit klaverblad een turbine worden waardoor we niet meer zullen moeten stoppen om van rijrichting te veranderen, maar op dit ogenblik zijn die invoegstroken te kort om het stilstaande verkeer op te vangen. Alhoewel de invoegstrook enkele jaren geleden al is verlengd met enkele honderden meters, zijn de files er alweer toegenomen. Het is zelfs zo erg dat het stilstaande verkeer op de pechstrook moet staan. Sommigen zien dat niet of denken dat het om mensen met pech gaat en rijden die file voorbij om dan plots nog te moeten invoegen. Dat gaat dan niet meer en ze voeren bruuske remmanoeuvres uit op de snelweg zelf. Mijnheer de minister, is het mogelijk om de invoegstroken naar het klaverblad nog verder te verlengen in afwachting van de bouw van een verkeersturbine?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik wil het debat opentrekken. De problemen op de E313 doen zich ook voor op de E17 en E42. 's Morgens staan er al files vanaf Haasrode, Bertem en Aarschot. Iedereen kent ze wel. Welke vooruitgang heeft deze regering

gemaakt in het verzamelen van data over verkeer? Ik denk dat het antwoord heel simpel is, namelijk geen.

Er wordt geprobeerd om aan verkeersmanagement te doen. Op de Antwerpse ring bijvoorbeeld is er vooruitgang. Uiteraard is handhaving daarbij belangrijk. Welke inspanningen heeft de Vlaamse Regering gedaan om data te verzamelen? Ik verwijs even naar Nederland waar u twee nieuwe schattige collega's hebt: mevrouw Huizinga die ik vorige week heb gefeliciteerd en de heer Eurlings. Ik vind het knap dat we via e-mail een minister die in functie treedt, kunnen feliciteren. Ik heb dat gedaan en gevraagd om zo snel mogelijk contact met u op te nemen. Dit is geen grapje. Op de webstek van Verkeer en Waterstaat is dat mogelijk. *(Opmerkingen van minister Kris Peeters)*

Niet altijd. Ik heb van u op mijn laatste mail geen antwoord gekregen.

Mijnheer de minister, het gaat over de voortgang bij het verzamelen van data en of we er niet toe moeten komen om een filebarometer of -monitor te ontwikkelen. Dat lijkt me geen dom idee. In Nederland wordt die regelmatig gepubliceerd en kan men perfect de top 50 van de files zien. Ondanks alle maatregelen die u zult nemen, zullen we toch moeten leren leven met de files.

Mijnheer de minister, ik wil een concreet voorbeeld geven over filedetectie. Jarenlang hebben boven het middenvak van de E313 borden gehangen die aangaven wanneer een file ontstond. Ze werden jaren niet gebruikt en inmiddels zijn ze volgens mij allemaal verwijderd. De borden gaven de evolutie aan van de files, om kopstaartbotsingen te voorkomen. Mijnheer Peeters, ik vind het sympathiek dat u pleit voor filedetectie. Wel, vroeger was er een systeem van filedetectie.

Mijnheer de minister, onze goede vriend Helleven heeft weer een rapport gepubliceerd. Ik heb wel drie of vier maanden moeten wachten voor ik het kreeg, want ook de directeur-generaal moest het nog bestuderen.

Men kan naar de 1700-lijn bellen, maar voor de E313 zou ik een permanente lijn moeten hebben. Men heeft ontzettend veel geïnvesteerd, waarbij het wegdek volledig werd opgebroken, maar ik stel vast dat die weg weer aan het degraderen is. Iedereen herinnert zich de monsterfiles op de E313 naar aanleiding van de werken, want dat is niet zo lang geleden. Er werd fors geïnvesteerd, maar die weg is al fors aan het degraderen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Peumans, uw vraag over dataverzameling is zeer terecht, want meten is weten. Maar we hebben wel al heel wat. Er is een steunpunt, dat vooral over verkeersveiligheid gaat, en er is

ook een instituut. We moeten eens kijken welke data daar aanwezig zijn. We zijn zeer rijk aan instituten en steunpunten. Misschien moeten we de data die her en der verspreid zijn eens verzamelen, om met nog meer concreet materiaal nog scherpere analyses te maken.

Mijnheer Peumans, u verwijst naar mijn Nederlandse collega's, maar de fileproblematiek is daar niet opgelost en is zelfs groter dan hier. Ik denk dat landen zoals Nederland en België proberen om oplossingen te zoeken voor het fileprobleem en de mobiliteit.

Als we inzake binnenvaart het Albertkanaal een verdere dynamiek kunnen geven, wat betekent dat we alle bruggen verhogen, zetten we een stap vooruit. Mijnheer Peumans, ik ben bezig om dat binnen een redelijke termijn te kunnen realiseren. Het is niet zo, zoals u een tijdje geleden hebt gelanceerd, dat ik daar 40 jaar mee bezig moet zijn.

We hebben ook een steunpunt goederenstromen, dat nu aan de Universiteit Antwerpen van start zal gaan. We moeten dus heel wat instrumenten inzetten om dit serieuze probleem van mobiliteit en files aan te pakken.

Mijnheer Peeters, de E313 is een van de oudste autosnelwegen van Vlaanderen. Het is ook mijn aanvoelen dat de E313 zelfs boven de grenzen van zijn capaciteit zit. Het is dezelfde situatie als voor de Kennedytunnel, waar nu 135.000 voertuigen per dag doorrijden, terwijl die tunnel daar niet voor is gemaakt, rekening houdend met de situatie voor en achter de tunnel. Daar komt nog bij dat die op- en afritten niet aan de huidige veiligheidsnormen voldoen en dat we daar regelmatig met ongevallen worden geconfronteerd. Ook dat moet een oplossing krijgen.

Ik ben daarover vorige week door de media geïnterpeleerd naar aanleiding van een ongeval. Op basis daarvan heb ik een aantal elementen meegegeven die ook nu in de commissie worden toegelicht. Ik zal hier wat bijkomende tekst en uitleg geven.

De eerste versie van het studierapport is klaar. Ik ga nu de korte- en middellangetermijnoplossingen die ook in het rapport zijn opgenomen, samen behandelen. Wat de E313 betreft, is het zo dat, omwille van het uitkankeren van het zeer open asfalt, dit tussen de oprit Massenhoven en de aansluiting van de E34 te Ranst op korte termijn volledig wordt vervangen door een splitmastiekasfalt met duurzame markeringen. Eveneens op korte termijn zal het mobiele filedetectie- en waarschuwingssysteem ingezet worden op de E313, specifiek met het oog op de congestieproblematiek rond de op- en afritten. Er zullen budgetten worden vrijgemaakt voor het uitlenen van de invoegstroken van de opritten en het uitrusten van de kruispunten van uitritten met het onderliggende wegennet met verkeerslichten of het aanpassen van bestaande verkeerslichtenregelingen. Dat laatste is

al besproken en beslist op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV). Voor een aantal kruispunten houdt dit beperkte aanpassingen in, voor andere vergt dit belangrijke infrastructurele aanpassingen.

Ik geef een overzicht van de verschillende maatregelen op de verschillende op- en afrittencomplexen. Aan het op- en afrittencomplex te Massenhoven zouden op korte termijn op het einde van de afrit komende van Hasselt tijdelijke lichten komen. De procedure voor goedkeuring van de door de afdeling Verkeerskunde opgestelde plannen wordt momenteel doorlopen. Beide kruispunten van het complex Massenhoven zouden op lange termijn, in fase drie van de aanpassingen van de N14, rotondes krijgen.

Aan het op- en afrittencomplex Herentals-West doen er zich geen problemen voor van congestie op de afritten. Beide kruispunten van het op- en afrittencomplex Herentals-Industrie moeten volgens de PCV uitgerust worden met verkeerslichten. In het op- en afrittencomplex Herentals-Oost zou de zuidelijke tak, waar zich het grootste probleem voordoet wat betreft filevorming, verkeerslichten krijgen. De noordelijke afrit zou kunnen profiteren van hiaten van de verkeerslichten van de zuidelijke tak en van het kruispunt van de N153 Koning Boudewijnlaan met de Hezewijk Industrielaan om een vlottere verkeersafwikkeling te bekomen. Blijkt dit toch niet voldoende afwikkeling te geven op de afrit, dan kan worden overwogen ook hier verkeerslichten te plaatsen.

Betreffende het op- en afrittencomplex Geel-West werd aan de afdeling Verkeerskunde van de provinciale commissie gevraagd om te proberen het sturingsprogramma van de bestaande verkeerslichten op de noordelijke afrit te optimaliseren om de afrit meer te ontlasten. De totale herinrichting van dit complex zit vervat in de N19 Noord-Zuid-Kempen. Aan het op- en afrittencomplex Geel-Oost doen zich geen noemenswaardige problemen voor. De meest prangende problemen zijn Herentals-Oost en Massenhoven. Daarvoor worden momenteel ontwerpen opgesteld. Met betrekking tot de doorstroming op de E313 zelf wordt vanuit het Verkeerscentrum binnenkort de bouw van een simulatiemodel opgestart met het oog op de ex-ante-evaluatie van mogelijke doorstromingsmaatregelen. De eerste resultaten hiervan worden verwacht in de maand mei. Enkele denkpistes, zoals mogelijke lokale capaciteitsuitbreiding, die hiermee nader onderzocht kunnen worden, werden reeds gesuggereerd in bovengenoemd rapport. Afhankelijk van deze resultaten kunnen dan desgevallend extra maatregelen op middellange termijn gedefinieerd worden. Uit de studie van het Verkeerscentrum blijkt dat telematica kan bijdragen tot de mobiliteitsproblematiek, onder meer op het vlak van verkeersveiligheid – detectie en waarschuwing voor incidenten en files – en snelheidsharmonisatie.

De E313, sectie Ranst-Geel-Oost, wordt beschouwd als prioritair door telematica uit te rusten baanvak. Er wordt

een investeringsplan opgemaakt, om dit baanvak de komende jaren te voorzien van telematica, waarbij gestart zal worden met het wegvak Massenhoven-Ranst richting Antwerpen, in het kader van de bijzonder overrijdbare bedding aldaar.

Wat betreft het onderhoud van ons wegennet staan wij voor belangrijke uitdagingen. Ik probeer met de middelen die voorhanden zijn, het onderhoud zo veel mogelijk te verzekeren. Ik probeer daar ook de nodige middelen voor vrij te maken. Ten gevolge de diverse wijzigingen in de markeringen, is een bestek aanbesteed om de uitgekankerde zeer open asfalt te vervangen door splitmastiëkasfalt. Verder wordt op het voorstel van driejarenprogramma een structureel onderhoud voorzien ten belope van 1,5 miljoen euro voor de provincie Antwerpen. Alles wat we de komende jaren kunnen vrijmaken voor het onderhoud van de autosnelwegen – en zeker van de oudste, zoals de E313 – moeten we zeker meenemen.

Dat zijn de middelen en de maatregelen die ik op korte en middellange termijn kan nemen. Met die investeringen kunnen we de nodige bijstellingen doen met betrekking tot de veiligheid aan de op- en afritten. Aan de overcapaciteit van de E313, moeten we dringend verder werken met andere maatregelen. Want zoals u terecht opmerkt, heeft de E313 zijn limieten bereikt, zo niet overschreden.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de minister, u hebt het over korte termijn. Wat betekent dat concreet?

**Minister Kris Peeters:** Dat gaat over 2007.

**De heer Frans Peeters:** Het gaat dan vooral over verkeerslichtenregeling, telematica, het afstemmen van het onderliggende verkeersnet ten opzichte van de autosnelwegen en het aanleggen van verlengde invoegstroken. Dat is dus voor 2007 en daar zijn ook de nodige middelen voor voorzien in de begroting.

Ik heb ook begrepen dat er een verkeerssimulatiemodel zal worden opgesteld voor de E313 en dat de eerste resultaten daarvan eind mei bekend zullen zijn. Wellicht zullen daar dan conclusies uit getrokken worden met betrekking tot de capaciteit. Op dit ogenblik hebben wij al het subjectieve aanvoelen dat de capaciteit overschreden is en dat een capaciteitsuitbreiding zich opdringt. Dat zal dan moeten blijken uit de studie.

U hebt gezegd dat er 1,5 miljoen euro komt voor het structurele onderhoud in de provincie Antwerpen. Dat gaat dus over alle gewestwegen in de provincie Antwerpen. Ik blijf bij mijn vraag of dat voldoende is om een goed structureel onderhoud te kunnen realiseren, in de wetenschap dat bijvoorbeeld de E313 voortdurend te lijden heeft onder zwaar verkeer. Ik vrees dat 1,5 mil-

joen euro in dat driejarenplan voor structureel onderhoud te weinig zal zijn voor heel de provincie Antwerpen.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Peeters, voor het structureel onderhoud zal ik bij elke begroting en begrotingscontrole proberen om de nodige middelen te krijgen. Als het natuurlijk zo is dat we het wegdek onderhouden, maar dat het telkens na een paar maanden aan flarden wordt gereden, zullen we heel vaak onderhoudswerken moeten uitvoeren. Het klopt dat we op zoek moeten gaan naar fundamentele oplossingen. Ik denk aan het zo veel mogelijk verplaatsen van het vervoer van containers van de E313 naar het Albertkanaal. Dat zal enige tijd vergen. Wonderen kunnen we spijtig genoeg niet verrichten. We moeten investeren in elke maatregel om de E313 niet alleen veiliger te maken, maar ook om de capaciteit op een goede manier te verzekeren.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, in uw antwoord heb ik iets raars gehoord. Het klopt dat de E313 de tweede oudste autosnelweg is die werd gebouwd in ons land. De eerste liep van Brussel naar Oostende en diende om de mensen van de 'haute finance' naar hun appartement aan de kust te brengen. De tweede diende om het zwart geld van Antwerpen naar Luik te brengen. Ik vind het echter raar dat nu het argument wordt gebruikt dat het om de tweede oudste autosnelweg gaat. Ik nodig u uit om de investeringen in de snelweg eens goed te bekijken. De autosnelweg werd volledig opengebrouwen. Er werd een volledig nieuwe autosnelweg gebouwd, ik denk tussen Geel en Antwerpen. Jarenlang hebben we er miserie gekend met zware ongevallen en mensen die uren in de file stonden. De administratie die uw antwoord heeft voorbereid, zegt tegen u dat het om een van de oudste snelwegen van het koninkrijk gaat, een weg die nu onder zijn ouderdom te lijden zou hebben.

Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat de maatregelen die u voorstelt, het fileprobleem op geen enkele wijze zullen oplossen. De Nederlandse minister, mevrouw Peijs, is zo eerlijk om aan de Nederlanders te vertellen wat de top 50 van de files is en wat de oorzaken van die files zijn. De plaats en het tijdstip van files zijn perfect voorspelbaar. Met al uw begeleidende maatregelen kunt u aan verkeersmanagement doen zoveel u wilt, maar u zult aan de Vlamingen moeten vertellen dat u geen structurele oplossingen voor het fileprobleem hebt. We zitten allemaal veel te veel in de wagen. Ik ben er vast van overtuigd dat u de problemen niet kunt oplossen met de voorgestelde maatregelen.

We willen minder mensen in de auto, maar dan moet het openbaar vervoer een alternatief bieden. Ik weet wel dat het een federale bevoegdheid betreft, maar wie vanuit Tongeren met de trein naar Antwerpen reist, doet er bijna 2 uur over. De trein stopt in zowat alle stations langs het traject. Een van de maatregelen zou moeten

zijn dat we een alternatief bieden aan de pendelaars die nu met de auto naar Antwerpen gaan.

Met alle respect, maar in verband met uw maatregel voor het containervervoer wordt in havenkringen gezegd dat een aantal van die containers niet via de binnenvaart kunnen worden vervoerd. We moeten de realiteit durven inzien. We zullen het fileprobleem niet opgelost krijgen.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de heer Peumans gelijk heeft voor wat de files betreft, maar ook dat de voorstellen van de minister ervoor zullen zorgen dat het aantal verkeersongevallen ter hoogte van op- en afritten zal dalen. Het is gebleken dat 50 procent van de ongevallen daar gebeurt. Het is belangrijk dat we oplossingen aanreiken in het licht van de verkeersveiligheid en van de doorstroming, want ook ongevallen veroorzaken files.

Mijnheer de minister, ik wou u nog vragen of we de studie van het verkeerscentrum kunnen krijgen?

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Peeters, ik beloof niets meer, maar ik zal die mogelijkheid bekijken.

Mijnheer Peumans, in mijn antwoord stond niets over de tweede oudste autosnelweg. Mijn administratie heeft mij dat dus niet ingefluisterd. Het begrip 'oude autostrade' duidt er niet zozeer op dat het wegdek heel oud zou zijn, maar wel dat het concept van de autosnelweg verouderd is. Het betreft een autosnelweg met 2-maal 2 rijvakken en met op- en afritten die we nu nooit meer op die manier zouden aanleggen. Wij zouden nu opteren voor drie baanvakken, voor langere invoegstroken en voor opritten met een andere radiaal. Als ik het heb over een van de oudste autostrades, dan wil ik daarmee het concept benadrukken.

De heer Peeters wees er terecht op dat de fileproblematiek voor een deel wordt veroorzaakt door ongevallen op de op- en afritten. Als we die ongevallen door middel van de aanpassingen kunnen voorkomen of verminderen, zullen er ook minder files ontstaan.

Mijnheer Peumans, u had het over Nederland. Bijkomende kennis is niet altijd interessant. Wij weten allemaal wel waar er vaak files zijn. Ik wil gerust eens een top 50 of een top 10 opstellen, maar daarmee wordt het probleem van de mobiliteit niet opgelost. Dat is immers een heel complex probleem. De kwaliteit en de stiptheid van het openbaar vervoer en het woonwerkverkeer spelen een belangrijke rol als we de mensen uit de wagen willen krijgen. Het betreft de vele bevoegdheden waarmee minister Van Brempt bezig is. Ik probeer iets te doen op het vlak van de goederenstromen. Ik zoek samen met academici naar creatieve, innovatieve oplossingen, maar wondermiddelen zullen



we niet vinden. We proberen daarbij rekening te houden met wat het bedrijfsleven aankan. We blijven proberen om iets te doen aan de vele vrachtwagens op onze wegen en zeker op de E313.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opmerkingen van de Bouwunie over de energieprestatieregelgeving**

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt de schriftelijke versie van mijn vraag ontvangen. Ik zal niet alles herhalen.

Kim Clijsters is er niet in geslaagd om het diamanten racket te verwerven, maar u bent erin geslaagd om een gouden baksteen te krijgen van de sector, en deze vraag dient ter ondersteuning van de sector die u een warm hart toedraagt.

De Bouwunie heeft een enquête gehouden bij de eigen achterban. Dat heeft een aantal interessante signalen opgeleverd. Ik zal ze niet voorlezen. De sector zelf neemt zijn verantwoordelijkheid op via allerlei publicaties gericht tot aannemers en architecten, en vertrekt vooral vanuit de invalshoek van de sensibilisatie. Eind vorig jaar hebben we het decreet inzake de energieprestatieregelgeving goedgekeurd. Ondertussen werden al een aantal aanpassingen gedaan. Uit het gebruik van de regeling kwamen een aantal zaken aan de oppervlakte. Ze sluiten aan bij uw beleidsnota, waarin u wijst op het belang van het sensibiliseren.

Mijnheer de minister, in welke zin bent u van plan om rekening te houden met de opmerkingen van de Bouwunie? Ik ga ervan uit dat u er rekening mee zult houden, want de opmerkingen worden geformuleerd door de dagelijkse gebruikers.

Werd in plannen voorzien om de bouwheren beter op de hoogte te brengen? U kunt daartoe allerlei kanalen gebruiken, zoals de gemeenten.

In hoeverre zult u eventueel de vormvoorschriften betreffende de lastenboeken en overlegvoorschriften een wettelijke basis geven?

Bent u van plan om de software die het energieprestatiepeil berekent, aan te passen? Dit is erg belangrijk, want de kritiek kwam erop neer dat volgens de Bouwunie wel

de boetes worden berekend, maar niet de terugverdien-effecten. U weet dat er altijd een wortel nodig is om mensen ergens van te overtuigen.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, we zijn het erover eens dat de energieprestatieregeling heel belangrijk is. Een nieuw huis blijft tot honderd jaar bestaan. Dat het concept wel of niet energie-efficiënt is, heeft al die jaren een effect op het energieverbruik.

Op dit moment is de regelgeving al bijna achterhaald. Heel wat strengere normen zijn mogelijk, en ook op een gemakkelijk haalbare manier, zelfs gemakkelijker dan diegene die nu in de EPB-regeling zijn opgenomen. Op Batibouw merk ik een nieuwe trend: heel wat standhouders promoten actief het rationeel energiegebruik en materialen en technieken die daartoe bijdragen. Het is niet meer, zoals vroeger, ergens verstopt in een hoekje van de stand. De mensen worden er actief op aangesproken. Dat is een positieve kentering.

Aan de andere kant is er nog steeds een probleem met de architecten. Deze week werd ik aangesproken door een jongeman in mijn gemeente die wil bouwen met degelijke isolatie, terwijl zijn architect dat allemaal niet nodig vond. Er is nog heel wat sensibiliseringswerk nodig. Een duurzame economische ontwikkeling is nodig en biedt ook heel wat mogelijkheden in de sector. Daarom zijn de bemerkingen van de Bouwunie zeker belangrijk voor het beleid.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Ik neem akte van de felicitaties van de sprekers voor de energieprestatieregelgeving die we nu hebben. Het toont aan dat de ingeslagen weg wordt gewaardeerd. Bij de start twee jaar geleden hadden we wel een decreet, maar geen uitvoeringsbesluiten. Op korte tijd hebben we veel werk verzet. De knik is er gekomen, en nu moeten we dat verder aanmoedigen.

Mijnheer Glorieux, het opleggen van bijkomende en strengere normen kan wel worden overwogen, maar het is nog beter als mensen inzien dat ze heel snel terugverdienen wat ze meer uitgeven bij de start. Er is nu een nieuwe energiecaldculator op [www.energiesparen.be/energiedienst](http://www.energiesparen.be/energiedienst) waar vermeld wordt dat je dubbele dakisolatie in 1 jaar terugverdient. We proberen de mensen zo te overtuigen om stappen te zetten.

Ik heb bij de start van Batibouw een convenant afgesloten met de Bouwunie, de Glasunie en de Vlaamse Confederatie Bouw. Als iemand bijvoorbeeld informatie vraagt over een condensatieketel, wordt die persoon ook gratis geïnformeerd over het hoogrendementsglas. De sector werkt daaraan mee.

De architecten, met wie ik de laatste jaren vaak overleg, zitten op hetzelfde spoor. We proberen te stimuleren en te enthousiasmeren en desgevallend hogere normen op te leggen. Met de normen die we nu hebben geïntroduceerd, K en E, lopen we in Vlaanderen wat vooruit. Wallonië staat nog niet zover.

Mijnheer Peumans, op uw vraag over de plannen om de bouwheren beter op de hoogte te brengen, heb ik verschillende communicatie-initiatieven opgesomd. Uw tweede vraag is even relevant. Vormvoorschriften voor de lastenboeken vastleggen, is een federale bevoegdheid. Omtrent het artikel in het EPB-decreet werd overleg gepleegd met de Bouwunie en een consensus bereikt. Er wordt ook een aanvullend federaal initiatief verwacht met betrekking tot de vormvoorschriften voor de lastenboeken.

De vorige regering had een contract over de software die het energieprestatiepeil berekent, maar had nagelaten om duidelijke bepalingen te maken over de broncode. Die zat bij het softwarebedrijf en niet bij ons. De software wordt zeker niet als een volledig afgewerkt product beschouwd. De praktijkervaringen met het gebruik van de software zullen zeker nog verbeteringsvoorstellen opleveren. Het Vlaams Energieagentschap (VEA) zal de komende jaren dan ook blijven investeren in het optimaliseren van deze software. Ik heb zelf vergaderingen met die architecten bijgewoond. Er zijn nog tal van verbeteringen aan te brengen.

Of een bijkomende vereiste voor het berekenen van terugverdiertijden hierbij een prioritaire aanvulling is, moet nog worden beoordeeld. Het berekenen van terugverdiertijden is overigens een zeer delicate oefening. Het beoogde E-peil kan bereikt worden met verschillende maatregelenpakketten. De invloeden van de verschillende maatregelen op de energieprestatie van een gebouw kunnen ook niet zomaar worden opgeteld. En de terugverdiertijden worden in belangrijke mate bepaald door de evolutie van de energieprijzen. Ik zal daarover verder overleg plegen.

Het lijkt aangewezen deze terugverdiertijden te berekenen met een module die los van de EPB-software kan worden gebruikt. Op Batibouw heb ik voor bestaande woningen een dergelijke webmodule gelanceerd. Op de website van het VEA, [energiesparen.be](http://energiesparen.be), kan men de terugverdiertijden raadplegen voor investeringen in dakisolatie, de vervanging van enkel glas of van een oude verwarmingsketel en de plaatsing van een zonneboiler. De module berekent, aan de hand van gemiddelde kostprijzen, hoe snel de investering wordt terugverdiend, rekening houdend met de diverse premies en fiscale voordelen. Dat kan bliksemsnel op het scherm verschijnen. Ik heb het VEA de opdracht geven om deze webmodule verder uit te bouwen en maximaal bruikbaar te maken voor investeringen in nieuwbouw.

We blijven daarover overleg plegen. De Vlaming is er zeker van overtuigd dat het belangrijk is zich daarvoor te

informereren. Laat ons nu maar hopen dat hij dat ook massaal blijft doen. Ik ben gisteren nog in de nieuwe woning 'Living Tomorrow' geweest. Ook dat zijn initiatieven die aanzetten tot rationeel energieverbruik. Het gaat om het gebruik van grijs water enzovoort. We hebben daar al grote stappen gezet en we zullen er nog meer zetten de volgende maanden. We zullen ook effectief resultaten boeken die vriend en vijand ons zullen benijden.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afleiden van het zwaar vervoer op de Voie Rapide Urbaine**

**De voorzitter:** De heer Caron heeft het woord.

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de minister, mijn vraag is een vraag in opvolging van een vraag die ik al op 5 december 2006 aan u heb gesteld. Het gaat over de problematiek van het zware verkeer op de Rijselse stedelijke ring, de zogenaamde Voie Rapide Urbaine. Het verkeer naar Gent wordt er omgeleid via Doornik. Wie de streek niet kent, behoort altijd tot de gelukkigen die deze omweg moeten maken. De prefect van het département du Nord besliste dat het zwaar verkeer, dat noordelijker dan Rijsel moet, richting België dus, geen gebruik meer mocht maken van die Voie Rapide Urbaine. Dit verkeer zou ter hoogte van Faches-Thumesnil worden afgeleid via de A27 en de A17 naar Doornik en dan naar de E17 in Kortrijk om zo verder naar Gent, Antwerpen, Nederland en Duitsland te rijden. Daarvoor zou een controlepunt ingesteld worden aan de voormalige grenspost van Rekkem. Dit verbod zou ingaan op 11 december 2006.

Ik vroeg u toen, mijnheer de minister, of u daarvan op de hoogte was en of u dit al met de Franse overheid had besproken. U bent daar toen uitgebreid op ingegaan. Ik geef een korte passage uit uw antwoord: "De Franse overheid zal praten met de LAR en Febetra. Met de eigen Franse transportsector werd overleg gepleegd." En dan verder: "Het is wel belangrijk – en ik onderstreep dat – dat ik klacht heb neergelegd bij de Europese Commissie omdat ik ervan overtuigd ben dat er door deze maatregelen een tegenstrijdigheid is met de bepalingen van het TEN-netwerk. Bij mijn weten wordt het verschil tussen transit en het lokale verkeer nergens anders in Europa gemaakt. Bovendien lijkt alleen al de handhaving van dit verschil mij een probleem, maar dit terzijde. Ik heb dus gevraagd dat Europa zich daarvoor zou uitspreken."

Na dit incident of die discussie in deze commissie, heb ik u nog een brief geschreven. Daarin vroeg ik of er geen oplossing kan worden gevonden voor bedrijven die gevestigd zijn in de regio Menen-Kortrijk. In tegenstelling tot de vrachtwagens uit het buitenland, die veel verder moeten, hebben zij wél veel last van deze perimeter omdat zij telkens moeten omrijden, terwijl ze bij wijze van spreken slechts 50 meter voorbij de grens moeten zijn. Er zijn nogal wat transportbedrijven gevestigd om en rond de LAR in Menen, dat is net aan de grenspost zelf. Als we zouden verkrijgen dat die perimeter wordt uitgebreid, zou er voor deze bedrijven zeker geen economisch nadeel meer te rapporteren vallen.

Ik wil de discussie niet heropenen over de beslissing van de Franse prefect om dat zwaar verkeer daar tegen te houden. Daarnaast vernam van u dat u met de Franse minister van Transport over de grond van de zaak ook een gesprek wilde voeren.

Is er al een gesprek geweest met de Franse minister van Transport? Zo ja, wat heeft dit gesprek opgeleverd? Wat zijn hiervan de resultaten?

Wat is de stand van zaken in verband met uw klacht bij de Europese Commissie? Wanneer is daarop een antwoord te verwachten?

Is er door de Franse overheid al gepraat met de LAR en Febetra? Hebt u weet van de beleidsconclusies?

Bestaat de mogelijkheid van een uitzondering op het verbod voor zwaar verkeer op de Voie Rapide Urbaine voor de bedrijven op de LAR-site, eventueel uitgebreid tot aan de ring van Kortrijk? Zo ja, is dit naar de sector gecommuniceerd? Via welke kanalen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Caron, op uw eerste vraag kan ik antwoorden dat er in januari een overleg is geweest tussen een delegatie van het Vlaamse Gewest, bestaande uit een medewerker van mijn kabinet en een medewerker van het kabinet van de minister-president – een heel indrukwekkende delegatie dus –, met medewerkers van de Franse minister De Perben, op diens kabinet. Het verbod op de Voie Rapide Urbaine en de vraag om dit verbod op te heffen of minstens alle verkeer toe te staan tot aan de LAR-zone en Rekkem kwamen daarbij aan bod. Uit dat onderhoud is gebleken dat er geen intentie was bij de Franse overheid om het verbod volledig op te heffen, maar – en nu zult u heel blij zijn – dat men er wel over nadacht om het verkeer naar de LAR en tot in Rekkem toe te laten.

U weet dat de Europese Commissie verschillende snelheden heeft. U hebt gisteren nog kunnen lezen dat de woordvoerder van een bepaalde commissaris al ant-

woordt vooraleer de brief is aangekomen. Het zal in de loop van vandaag verder worden uitgeklaard hoe dat allemaal is kunnen verlopen. Dat is hier niet het geval. De brief met de klacht werd meeondertekend door minister Daerden, die wereldwijd bekend is, zeker met zijn nieuwe beleidsnota, en hij werd door federaal minister Landuyt verstuurd op 19 februari aan de heer Barrot, Europees commissaris van Transport. De brief vraagt aan de commissaris om de noodzakelijke maatregelen te nemen om het internationale goederenvervoer opnieuw toe te laten op deze TEN-as. Tot op heden heb ik daarop nog geen antwoord ontvangen. Misschien zijn de woordvoerster of woordvoerder van deze commissaris wat minder actief of wat voorzichtiger.

Uw derde vraag: is er door de Franse overheid al gepraat met de LAR en Febetra? Heb ik weet van beleidsconclusies? Er heeft bij mijn weten nog geen overleg plaatsgevonden met de LAR of Febetra. Wel heeft de directeur-generaal van de Vlaamse transportorganisatie SAV een gesprek gehad met een medewerker van de prefect. Daarbij is de problematiek van het verbod aan bod gekomen.

Bestaat de mogelijkheid van een uitzondering op het verbod voor zwaar verkeer op de Voie Rapide Urbaine voor de bedrijven op de LAR-site? Zo ja, is deze uitzondering al in voege? Ik zei u al dat op 17 januari door de prefect een wijziging aan het decreet van 17 november 2006 werd aangebracht, waardoor de perimeter is aangepast zodat ook laden en lossen tussen de Franse grens en de verkeerswisselaar in Aalbeke is toegestaan. Hoewel deze versoepeling van het verbod al een stap in de goede richting is, blijft het mijn stelling en ook die van mijn collega's Daerden en Landuyt, die hier weliswaar meer als doorgeefluik heeft gefungeerd, dat het decreet fundamenteel in strijd is met het non-discriminatiebeginsel, dat op het TEN-netwerk van toepassing is. Daar is uitgebreid onderzoek naar verricht. Het is natuurlijk de commissaris die hierover een definitieve uitspraak zal doen.

De communicatie van de maatregel en de versoepeling ervan is een zaak van de Franse overheid. Dit is gebeurd via de normale kanalen en werd aan de verschillende Belgische en Vlaamse transportorganisaties doorgegeven via hun internationale contacten. Ik ga er dus van uit dat de versoepeling van het verbod in de sector goed bekend is en zeker naar aanleiding van deze parlementaire vraag nog bekender zal worden voor diegenen die het nog niet wisten. Mocht u hierover andere informatie hebben, moeten wij bijkomende inspanningen doen.

**De voorzitter:** De heer Caron heeft het woord.

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord. Ik ben even nieuwsgierig

als u naar het antwoord van de Europese Commissie over de grond van de zaak. Ik ben blij dat er voor de bedrijven in deze regio, die het slachtoffer waren van deze maatregel, een goede oplossing is gevonden.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over lichtvervuiling langs autosnelwegen**

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, volgende zaterdag is het opnieuw de 'Nacht van de Duisternis'. Het is het moment om nog eens stil te staan bij de overvloed aan lichtvervuiling die we in Vlaanderen veroorzaken door het overbelichten van onze wegen, monumenten, winkelatalages en noem maar op. De Vlaamse overheid kan natuurlijk zelf iets doen door de verlichting van onze autosnelwegen aan te pakken. Als we Vlaanderen vanuit de ruimte bekijken, dan blijkt de regio één grote lichtvlek op de Europese nachtk kaart te zijn. De autostrades op die lichtvlek zijn zeer mooi herkenbaar.

De openbare verlichting van Vlaamse autosnelwegen en van de op- en afritten verbruikt jaarlijks 40 miljoen kilowattuur, de verlichting van de gewestwegen vraagt 50 miljoen kilowattuur, en om de belangrijkste tunnels te verlichten, is jaarlijks 20 miljoen kilowattuur nodig. Samen is dat goed voor een jaarlijkse energiefactuur van bijna 11 miljoen euro, zo meldde De Morgen op 9 januari 2007.

Als we onze Kyotoverplichtingen willen nakomen en de verstoring van de biodiversiteit door lichthinder willen inperken, ligt hier dus een enorm potentieel. We hoeven uiteraard niet alle lichten te doven. De veiligheid op onze wegen is ook belangrijk. Door rationeler te verlichten door één op twee lampen uit te schakelen, kunnen we echter al een enorme financiële en klimaatwinst boeken.

Sedert een tweetal jaar loopt er trouwens al een experiment van de Vlaamse administratie. De verlichting op een deel van de E34 op het grondgebied Sint-Gillis-Waas en Stekene werd gehalveerd. Daar brandt de verlichting tegenwoordig steeds op halve kracht. Van elke twee lampen op elke verlichtingspaal wordt er nog slechts één aangestoken. Om drie uur 's nachts dooft de verlichting helemaal. Het lijkt mij een interessant voorwerp van onderzoek.

Mijnheer de minister, werd het verlichtingsexperiment tussen Sint-Gillis-Waas en Stekene op de E34 al geëva-

luerd? Indien ja, wat zijn hiervan de resultaten? Indien neen, voor wanneer is deze evaluatie gepland? Zijn er nog andere experimenten lopende en, zo ja, wat zijn de resultaten hiervan? Zult u bij een gunstige evaluatie van dit verlichtingsexperiment het doven van een deel van de verlichting uitbreiden over heel Vlaanderen? Indien ja, welke energiebesparing zou daaruit kunnen voortvloeien?

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Martens. De 'Nacht van de Duisternis', die jammer genoeg voor de zoveelste keer moet worden georganiseerd, is een belangrijk evenement. Ik pleit er zeker niet voor te allen tijde 's nachts alle lichten te doven. Wel is het belangrijk om op zijn minst zo veel mogelijk overmatige verlichting te vermijden. En in Vlaanderen is er heel wat overmatige verlichting.

De heer Martens stelt voor om op autostrades een van de twee lichten te doven. Een tijd geleden heeft dat idee al ingang gevonden. Iets later hebben verscheidene intercommunales ervoor gezorgd dat de systemen om te verlichten efficiënter werden. In heel wat gemeenten heeft Electrabel dan ook gepleit om dan maar opnieuw alle lampen te laten branden omdat er toch heel wat werd bespaard op energie. Daardoor werd het REG-effect volledig tenietgedaan.

We staan zeker achter het voorstel van de heer Martens. Toch betreuren we het dat ons voorstel van resolutie dat we twee weken geleden hebben besproken, van tafel werd geveegd. We hebben er toen voor gepleit om de verlichting langs de Vlaamse gewestwegen en autostrades efficiënter te maken door het invoeren van regel- en dimsystemen. Daardoor kan de lichtsterkte worden aangepast in functie van het weer, het verkeer enzovoort. Tijdens de spits is er bijvoorbeeld meer verlichting nodig. Tijdens de nacht kan de verlichting worden verminderd.

Door dit systeem toe te passen, zou men volledig tegemoetkomen aan de noden van de verkeersveiligheid. Daarnaast zou de lichtvervuiling en het energieverbruik worden teruggedrongen. We wensten met ons voorstel een structurele oplossing te geven aan het probleem. Het werd echter zonder meer verworpen.

**De voorzitter:** De heer Peeters heeft het woord.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik wens me eveneens aan te sluiten bij de vraag van de heer Martens. Waar mogelijk moeten we inderdaad besparen op de verlichting. De verkeersveiligheid mag daardoor echter niet in het gedrang worden gebracht.

Of nu één lamp op de twee moet worden gedimd, laat ik in het midden.

Mijnheer Glorieux, ik wil ook even ingaan op uw opmerking in verband met de gemeenten. Ik denk dat u niet goed geïnformeerd bent. Door de inbraakgolf van drie à vier jaar geleden hebben heel wat gemeenten geopteerd om de lampen 's nachts te laten branden.

Ik stel nu een omgekeerde beweging vast. Misschien heeft het kabinet van Energie of van Leefmilieu gezorgd voor de nodige sensibilisering. Een aantal gemeenten stelt al een avondregime in. Vanaf 23 uur wordt de verlichting praktisch gehalveerd. Daarbij wordt wel rekening gehouden met de verkeersveiligheid.

Op die manier kan ook een bijdrage worden geleverd om de lichtvervuiling tegen te gaan en tegemoet te komen aan de Kyotodoelstellingen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik dank de collega's voor hun suggesties. Ik laat nu al nagaan wat er op dat vlak kan gebeuren. Ik zal u daar verder over inlichten op het moment dat we daarover meer weten. Ik zal rekening houden met de suggesties. Ik hoop dat ik een aantal bijkomende maatregelen kan nemen. Ik zal daarover pas communiceren als de zaak rond is. Ik wens niet onnodig licht te verspillen om te praten over maatregelen die nooit het daglicht zullen zien.

**De heer Eloi Glorieux:** U moet er wel uw licht over laten schijnen!

**Minister Kris Peeters:** Dat zal ook gebeuren, mijnheer Glorieux.

Mijnheer Martens, de resultaten van de evaluatie werden gebundeld in het document 'Evaluatie ritsverlichting' van januari 2005. Hierbij dient expliciet vermeld te worden dat het ritsprincipe werd toegepast op een installatie die geconcipieerd is volgens oudere normen en uitgerust is met lagedruk natriumlampen. Het lichtniveau van deze installatie is veel hoger dan de installaties die vandaag nog geplaatst worden met hogedruk natriumlampen en een veel lager luminantieniveau. Het toepassen van ritsverlichting op de middenberminstallaties jonger dan tien jaar zou resulteren in een enorme afname van de kwaliteit van de verlichting en bijgevolg ook van de verkeersveiligheid.

De voornaamste resultaten van het ritsverlichtingsexperiment zijn de volgende. Ritsverlichting kan enkel bij middenbermopstelling en is enkel toepasbaar op rechte palen. Het verlichtingniveau bij volledige werking bedraagt 1,7 candela per vierkante meter – candela is de

eenheid van lichtsterkte. Het verlichtingniveau wordt door de ritsverlichting uiteraard ongeveer gehalveerd, tot 0,82 candela per vierkante meter, wat in principe beneden de vereisten voor zo'n weg is. De aanwezigheid van strooiverlichting langs de parallelwegen compenseert dit wel voor een belangrijk deel. De langsuniformiteit volstaat bij ritsverlichting, maar een defect heeft natuurlijk een veel grotere impact op de kwaliteit van de verlichting. Dit impliceert dat een veel scherpere bewaking aangewezen is. De bewakingsapparatuur is zeer duur.

Gezien deze conclusies is het vanuit lichttechnisch oogpunt niet opportuun om de ritsschakeling te veralgemenen. Dat is het besluit van de studie. Het zeer specifieke lokale gegeven van een bestaande verlichting komende van de nabijgelegen parallelwegen laat wel toe om het experiment in Sint-Gillis-Waas/Stekene aan de E34 te handhaven.

Momenteel lopen er geen andere experimenten met ritsverlichting omdat er geen vergelijkbare locaties zijn die zouden toestaan om het verlichtingsniveau aanvaardbaar te houden.

Zal ik in het geval van een gunstige evaluatie van dit verlichtingsexperiment het doven van een deel van de verlichting over heel Vlaanderen uitbreiden, en zo ja, welke energiebesparing zou dat opleveren? U hebt daarover zelf de kwaliteitskrant De Morgen geciteerd. Gezien de zeer specifieke omstandigheden van het ritsverlichtingsexperiment in Sint-Gillis-Waas/Stekene en gezien het feit dat de afwezigheid van strooilicht komende van de nabijgelegen parallelwegen ervoor zorgen dat de veiligheidsnormen niet kunnen gehaald worden bij dit oudere type van installaties is het niet aangewezen om het principe van de ritsschakeling naar andere delen van Vlaanderen uit te breiden.

Er wordt eerder geopteerd voor de ingebruikname van nieuwe installaties met een lager verbruik en verlichtingsniveau. Er zijn overigens nog andere maatregelen die op dit ogenblik worden onderzocht. Ik zal ze op punt stellen en bekendmaken. Om energie te besparen wordt alle doorlopende middenbermverlichting op niet-ringautosnelwegen tussen 0.30 uur en 5.30 uur gedoofd. Vroeger gebeurde dat vanaf 3 uur. In de zomerperiode wordt de verlichting ook niet meer ingeschakeld als de te verlichten periode na 5.30 uur kleiner is dan 30 minuten. Uit een kostenberekening blijkt dat het doven van de verlichting gedurende één uur overeenkomt met een jaarlijkse besparing op de energiefactuur van 135.780 euro. Dezelfde som wordt verdere bespaard op het vervangen van de lampen. Zo komt één uur doven per nacht neer op een totale jaarlijkse besparing van 271.560 euro, of 5 eurocent per Vlaming per jaar.

In samenspraak met de afdeling Wegen van Oost-Vlaanderen en de stad Gent is ook afgesproken dat de

verlichting langs de ringweg R4 tussen 0.30 uur en 5.30 uur langs het plaatselijke natuurgebied volledig wordt gedoofd om de lichthinder te beperken. Bijkomende maatregelen ter bestrijding van de lichtpollutie en de vermindering van de energiefactuur zal ik later nog aankondigen.

**De heer Bart Martens:** Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik wist niet dat er naast een ritsprincipe voor auto's ook een ritsprincipe voor verlichting bestond. Ik heb begrepen dat de toepassing van dat ritsprincipe aan voorwaarden is verbonden. Zo moet er met efficiëntere lampen worden gewerkt. Verder heb ik begrepen dat de minister onderzoek verricht over het gebruik van andere lampen en armaturen die moeten zorgen voor evenwaardig licht bij een lager energieverbruik. Ik hoop dat dit onderzoek snel in beleidsdaden wordt omgezet en we met minder energie voor veilige wegverlichting kunnen zorgen. De potentiële besparing lijkt immens, en dan heb ik het nog niet eens over de mogelijke bijdrage aan het behoud van de biodiversiteit. Wat mij betreft, mag ook worden onderzocht of de periode waarin de lichten worden gedoofd nog kan worden uitgebreid zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt.

Wat de andere wegen betreft, kom ik terug op het voorstel van resolutie van de heer Glorieux. Op dit ogenblik is al een openbaredienstverplichting aan de netbeheerders opgelegd. Ze moeten periodiek een audit laten uitvoeren van het energieverbruik voor openbare verlichting. De commissie heeft destijds een bezoek aan Philips afgelegd. De mensen van Philips beweerden toen dat ze over armaturen en lampen beschikken die zichzelf in een periode van enkele jaren terugverdienen. Die openbaredienstverplichting heeft tot vandaag weinig resultaten opgeleverd. Misschien moet de administratie van het Vlaamse Energieagentschap worden opgedragen om de kwaliteit van die audits eens te bestuderen en eventueel ook om een handleiding van best practices voor distributienetbeheerders en lokale besturen op te maken. Dat laatste kan ertoe leiden dat aanpassingen aan het lampen- en armaturenpark of wijzigingen van de verlichtingsregimes nog veel meer energiebesparingen opleveren. De bekommernis van de heer Glorieux is dus ook de onze. Ik denk wel dat dit kan via een betere controle van de openbaredienstverplichting.

**De heer Eloi Glorieux:** Voor alle duidelijkheid, in de resolutie wordt niet gevraagd om een periodieke energie-audit uit te voeren, maar wel om heel concreet te investeren in betere regel- en dimsystemen. Dat is een vraag naar een heel concrete maatregel, en is dus iets helemaal anders dan een periodieke energie-audit die kan uitmonden in honderd-en-één maatregelen. Wij vragen dat die ene, heel efficiënte maatregel alvast wordt genomen. Er moet inderdaad heel veel gebeuren en we kunnen daarover in het ijle praten, maar laten we

beginnen met heel concrete maatregelen die nu al kunnen worden genomen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---



