

C123 – OPE16

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

30 januari 2008

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsproblematiek inzake de E313	
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen op en rond de E313-autoweg	1
Met redenen omklede moties	12
Interpellatie van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen	
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak bij het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur in Vlaanderen	12
Met redenen omklede moties	18
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de tussentijdse evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen	18
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over zwaar verkeer op lokale gewestwegen	19
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overdragen van havenwegen naar het Vlaamse Gewest	22
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel om goedkope energieleningen toe te kennen	23

**Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Interpellatie van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsproblematiek inzake de E313**

**Interpellatie van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verkeersproblemen op en rond de E313-autoweg**

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, het zal niemand verbazen dat ik de mobiliteitsproblemen op de E313 nogmaals onder de aandacht wil brengen en kritische vragen wil stellen omtrent de aanpak van deze zaak. Het belang van de E313 voor Vlaanderen is groot. De autoweg vervult een oost-westverbinding voor het langeafstandsverkeer, vormt een hinterlandverbinding met de Antwerpse haven en verzorgt de ontsluiting van zowel de Antwerpse als de Limburgse Kempen en een langgestrekte industriezone langs het Albertkanaal, beter bekend als het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Het belang zal nog toenemen in het kader van de plannen van de Vlaamse Regering om Vlaanderen uit te bouwen tot logistieke draaischijf via het programma 'Vlaanderen in Actie' en de uitbouw van het ENA. Ik doel daarmee op de realisatie van de destijds voorgestelde zoekzones om bijkomende industriële activiteiten aan te trekken.

Reeds veelvuldig kwamen in deze commissie de toenemende verkeersdrukke, de congestie en – vooral vorig jaar – de ongevallen op de E313 aan bod. Tevens werd een actualiteitsmotie over de verkeersveiligheid op de E313 ingediend. In antwoord hierop heeft de minister reeds een aantal acties ondernomen, op korte, middellange en lange termijn.

Op korte termijn ging het om een viertal acties. Om de uitstroom op de uitritten te verhogen, zullen er dynamisch regelbare verkeerslichten worden geplaatst. De infrastructuur van de uitritten zal worden geoptimaliseerd door de bochtstralen te verbeteren en door de slijtlaag te vernieuwen. De filestaarten zullen beter beveiligd worden door bijkomende waarschuwingborden. In de richting van Antwerpen zal er een definitieve uitrusting komen om dynamisch verkeersmanagement mogelijk te maken. Op deze manier kan de snelheid worden geharmoniseerd in functie van de verkeerssnelheid en de verkeersafwikkeling.

Op middellange termijn moet de uitvoering van de noord-zuidverbinding Kempen tijdig opgestart worden.

In het kader van deze realisatie wordt het op- en afrittencomplex Geel-West volledig heraangelegd. Dat is zo'n beetje de bottleneck van de Kempen door de samenkomst van de N71 die Limburg ontsluit via Mol-Geel naar de E313 en de noord-zuidverbinding van Turnhout via Geel naar de E313.

Op lange termijn wil de minister een onderzoek opstarten om te streven naar een globale visie op de verkeersafwikkeling op de E313 en dit met maximale inzet van de verschillende vervoersmodi. Dat is bij het afronden van het actualiteitsdebat gesmaakt door de sprekers. Dat is volgens ons de enige oplossing voor de mobiliteitsafwikkeling.

Naast deze verschillende acties zal de federale wegpolitie de nodige controles onder andere op bumperrijden uitvoeren. We hebben geen invloed op de inzet van de federale politie. Ik heb mijn twijfels bij de correcte toepassing van die acties.

Heel recent kregen we op onze vraag in deze commissie een uitvoerige toelichting door het Vlaams Verkeerscentrum over de simulatiemodellen, hoe men daarmee omgaat, de data en statistieken en de problemen die daarbij naar voren komen. We kregen de volgende vaststellingen te horen.

Infrastructureel gezien hebben de in- en uitritten een te kleine bochtstraal. De structurele congestie is sinds 2006 – na de werken aan de ring van Antwerpen – beduidend toegenomen. De filefrequentie richting Antwerpen is opmerkelijk toegenomen en doet zich ook steeds dieper op de E313 voor. Hetzelfde is merkbaar in de andere richting.

De tweede vaststelling gaat over de capaciteitsknelpunten. Het is gemakkelijk om oplossingen voor te leggen. Sommigen stellen voor om drie rijstroken aan te leggen in plaats van twee. Men spreekt van een snelheidsharmonisatie en -beperking. Zoiets moet wetenschappelijk onderbouwd worden.

Het Vlaams Verkeerscentrum legt de vinger op de wonde wat de capaciteitsknelpunten betreft. Een belangrijk knelpunt is de aansluiting op de ring rond Antwerpen. Het brengt weinig soelaas als niet de juiste knelpunten in de juiste volgorde worden aangepakt. Daarnaast is er ook de samenvoeging van de E34 en de E313, met een feitelijke capaciteitsvernauwing van tweemaal twee rijstroken tot drie rijstroken. Stroomopwaarts geeft dat aanleiding tot files op minstens een van de aankomende takken. Dat lijkt me logisch. Zodra die verzadigde verkeersstroom Wommelgem bereikt, blijkt dat in de ochtendspits meer voertuigen de E313

op rijden dan eraf. Dat leidt tot de realiteit van elke dag, namelijk dat we al vanaf dat punt zeker in de file staan en dat die zich verder uitstrekt naar het hinterland.

Ook de verkeersveiligheid is een heel belangrijk punt voor de Vlaamse Regering, en voor iedereen die begaan is met de samenleving en met mobiliteit. Ook daar kunnen we enkele vaststellingen doen. Sinds 2003 is het aantal incidenten gevoelig toegenomen. Er wordt zelfs gesproken van een quasi-verdubbeling. Wat de restcapaciteit betreft: er blijkt dat op de E313 de hele dag minder dan de capaciteit van één rijstrook vrij is. De E313 krijgt een erg groot aandeel aan vrachtwagens te slikken. Die rechterrijstrook is een muur van vrachtwagens, met alle gevolgen van dien. Er is daar een steeds langer wordende karavaan. Het inhaalverbod heeft de zaken er zeker niet op verbeterd, integendeel. Wie op het linkerbaanvak rijdt en een afrit wil nemen, moet heksentoeren uithalen om door die muur van vrachtwagens te geraken. Dat zorgt dagelijks voor conflictsituaties en mogelijke ongevallen, met alle gevolgen van dien. Ook zijn er de te korte afritten. Op heel wat afritten strekken de files zich uit tot op de snelweg. Die files zijn meestal onzichtbaar, net door de afscherming door die voortdurende vrachtwagenstroom. Dat veroorzaakt uiteraard stilstand, op de rechter- en zelfs op de linkerrijstrook, aan bepaalde afritten.

Vorige week heb ik de heer Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum een aantal vragen gesteld over de files. De VRIND-indicatoren van de Vlaamse overheid geven 6 miljoen gekende file-uren aan. Het is echter geweten, en de heer Peetermans bevestigt dat, dat er niet altijd voldoende data zijn, maar ook dat daar sprake is van een vrij grote foutenmarge. Om de zaken correct te kunnen inschatten, moeten we ze kunnen meten. Meten is weten, zo zegt men. We hebben de minister van Mobiliteit er al op gewezen dat we eigenlijk over te weinig data beschikken, over te weinig betrouwbare gegevens. Ik heb de heer Peetermans gevraagd of hij een idee had van het werkelijke aantal file-uren. Die 6 miljoen is immers maar een schatting, want men kan niet alles meten, zelfs niet op de hoofdwegen, laat staan op de andere primaire gewestwegen. Hij heeft me geantwoord dat we dit aantal uren gerust met 50 percent konden verhogen. Dat is indrukwekkend. Het zegt iets over de betrouwbaarheid van de gegevens. Daar zullen we echter later op terugkomen, en dan vooral bij de minister van Mobiliteit. Dat zal in de volgende weken zeker nog aan bod komen.

Hoe dan ook zijn de problemen op de E313 zeer ernstig. Ze wegen op het hele gebied tussen de E313 en de E34. Dat is eigenlijk het hele achterland van de provincie Antwerpen, meer bepaald de Antwerpse Kempen. Dankzij de analyses van het Vlaams Verkeerscentrum werd toch een aantal vaststellingen gedaan die wat meer wetenschappelijk zijn onderbouwd. Uit de studie van het centrum blijkt echter dat er nog onvoldoende gegevens zijn om bepaalde dingen wetenschappelijk te onderbouwen. Denken we maar aan het net aangehaalde aantal

file-uren. Kan er extra geld worden vrijgemaakt om blijvend te investeren in degelijke metingen om studies te onderbouwen en zo de beleidsmakers correct te informeren en te ondersteunen? Alleen zo kunnen we met de beschikbare middelen de juiste beslissingen nemen om een oplossing te bieden voor die probleem.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft de mobiliteitsknelpunten op de E313 grondig in kaart gebracht. Kan er aan de hand van deze gegevens worden gezocht naar concrete, maar vooral ook toekomstgerichte oplossingen, rekening houdend met de uitbreiding van de haven, de uitbouw van de logistieke poorten, de modal shift en de grote vrachtwagenverkeersstroom? Over de haven hadden we het gisteren al. Die opsomming is niet limitatief. Ook het personenverkeer heeft hier een plaats.

Mevrouw de minister, naar aanleiding van het actualiteitsdebat is gezegd dat er op lange termijn een onderzoek komt. Ik wil de suggestie doen dat er op korte termijn een studie zou komen, of dat er op zijn minst een initiatief zou worden genomen, als aanzet tot een totaalvisie. Ik heb immers de indruk dat dit alles nu wat versnipperd is. Ik heb dat nog al gezegd. We hebben een minister van Openbare Werken, een minister van Mobiliteit en een minister van Havens. De bevoegdheden zijn verdeeld. Het is nu zo.

Het wordt hoog tijd om naar een globale visie te gaan voor het hele mobiliteitsvraagstuk in Vlaanderen. Er moet daarbij rekening worden gehouden met een maximale inzet van de verschillende vervoersmodi. Voor de E313 moet er dringend ingezet worden op de modal shift, maar we moeten bijvoorbeeld ook nagaan hoe we de capaciteit op het Albertkanaal nog kunnen verhogen. Daar bestaan heel wat ideeën over, maar de vraag is wat de tactische en operationele doelen zijn. Dat heeft te maken met tijd, geld en planning.

Ik denk ook aan de mogelijkheden van de IJzeren Rijn, gekoppeld aan de industriële spoorlijn 207, die een verbinding maakt tussen het spoorwegnet en de belangrijke containerterminal in Meerhout. Dat kan heel wat voordelen opleveren. Tot slot is er uiteraard nog het openbaar vervoer als belangrijke verkeersmodus. Er is echt nood aan een globale visie op alle vervoersmodi die langs de E313 en de E34 liggen.

Mevrouw de minister, collega's, de laatste jaren is het aantal vragen om uitleg, interpellaties en resoluties over deze kwestie zorgwekkend toegenomen. En dat zegt iets over de problematiek. Die vragen en interpellaties zullen blijven komen, zolang er geen duidelijkheid is over de globale visie en een daaraan gekoppeld stappenplan dat een antwoord moet bieden op het mobiliteitsprobleem.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is goed dat we dit debat nu voeren. Dit debat vloeit voort uit de erg boeiende uiteenzetting van de heer Peetermans vorige week. Ik betreur alleen dat dit via interpellaties moet gebeuren. Er was afgesproken dat er een gedachtewisseling zou komen waarbij we de twee bevoegde ministers zouden uitnodigen. Ik heb dat punt ook gemaakt in het Bureau, maar heb me dan bij de beslissing neergelegd en me aangesloten bij de interpellatie.

De heer Peetermans heeft heel duidelijk gesteld dat de E313, inclusief al zijn aftakkingen en aansluitingen, het verkeersknelpunt bij uitstek is in Vlaanderen. Het belangrijkste punt uit de uiteenzetting van de heer Peetermans is voor mij dat het aandeel vrachtwagens op de E313 het hoogst is van alle autowegen in Vlaanderen en nog altijd fors stijgt.

Het vrachtvervoer heeft nu een aandeel van 25 percent gemiddeld en 40 percent tijdens de daluren. Men gaat ervan uit dat die stroom voor één derde bestaat uit haventrafiek, voor één derde uit internationaal vervoer en voor één derde uit binnenlands verkeer. Heel veel van het verkeer is louter transitverkeer. Daar bestaat echter geen eensgezindheid over.

Bovendien zijn de ongevallencijfers sinds een aantal jaren flink aan het stijgen. In 2006 waren er bijna 600 ongevallen en 11 doden. In 2007 waren we ook op de slechte weg, hoewel de berichtgeving gisteren iets positiever klonk, tenminste wat het aantal doden betreft, niet wat de letsels aangaat. Dat is voor mij de belangrijkste reden om daar aandacht voor te vragen.

Zoals de heer Peeters heeft gezegd, situeren de bottlenecks zich voornamelijk in de buurt van Antwerpen. De aansluiting op de ring vormt het voornaamste probleem. De samenvoeging van de E313 en de E314 vormt een tweede bottleneck. De flessenhals die alsmaar belangrijker wordt, is eigenlijk de rotonde van Wommelgem. Tijdens de ochtendspits komen er 1300 wagens per uur bij op de E313. De drie stroken in Wommelgem zitten compleet vol tussen 6 uur 's morgens en 21 uur 's avonds. Een ander zwart punt situeert zich in Bertem, waar tijdens de ochtendspits vier rijstroken nodig zijn. Vanaf 10 uur zijn er nog drie nodig en 's middags en 's nachts nog slechts één. Dat is toch wel een heel andere orde van grootte.

Er worden heel wat technische oplossingen gesuggereerd. Sommige zijn al beslist of in uitvoering, zoals het verbeteren van op- en afritten en het dynamisch verkeersmanagement. Mevrouw de minister, vanmorgen konden we lezen dat u op korte termijn 26 extra borden voor filedetectie zult plaatsen. Uiteraard vinden wij dat nuttig, belangrijk, noodzakelijk. Die bochtstralen zijn zeer gevaarlijke dingen. De verkeersveiligheid staat boven alles.

Tal van andere technische oplossingen worden gesuggereerd. Sommige ervan zijn technisch wel haalbaar, maar daarom politiek niet. Zo stelde de heer Peetermans of de VAB voor om opnieuw de noodbruggen op de Singel aan te leggen om de doorstroming te organiseren. Dat zou een technische verbetering inhouden. Daar bestaat echter helemaal geen draagvlak voor.

Daarnaast is er natuurlijk ook een debat over de extra rijstrook tussen Ranst en Lummen. Stilaan wordt toch wel duidelijk dat dit geen soelaas biedt, zeker niet als er geen ernstige oplossing wordt gevonden voor de daarnet aangehaalde bottlenecks. De heer Peetermans zegt dat men voor het gedeelte tussen Ranst en Antwerpen naar tweemaal vier en zelfs tweemaal vijf rijstroken zou moeten gaan vooraleer er een meerwaarde is voor een derde rijstrook op de E313 tussen Ranst en Lummen.

Mijnheer de voorzitter, na deze korte analyse zou ik het debat over de E313 in een ruimer kader willen plaatsen. Wat dat betreft heeft Knack vorige week een interessante analyse gemaakt over het toenemend fileleed. Mevrouw de minister, vorige zondag hebben we het daar nog over gehad. De vraag is of Vlaanderen nog meer vrachtverkeer aankan en of de politieke keuze voor Vlaanderen als logistieke draaischijf wel vol te houden is.

Ik zal een paar korte, maar toch belangwekkende stukjes uit Knack citeren. Professor Miermans van de Universiteit Hasselt zegt: "De keuze van de regering om voluit de kaart van de logistiek te trekken, zou wel eens de foute keuze kunnen blijken met verstrekkende gevolgen op lange termijn. (...) De lasten zouden groter worden dan de baten: miljoenen containers invoeren, op een vrachtauto zetten en weer uitvoeren, het geeft relatief weinig toegevoegde waarde maar veel verkeers- en milieuproblemen."

Ook de heer Winkelmans is deze mening toegedaan: "Onze ligging in het hart van Europa, met een van de rijkste achterlanden is en blijft een unieke troef. Maar die troef is in ons nadeel aan het uitdraaien. Eigenlijk zou je het hele kostenplaatje van het transport moeten doorrekenen – het tijdverlies in de file, de milieubelasting, de geluidshinder, de ongevallen, om nog van de nervositeit en verzuring te zwijgen – en dan blijken de kosten reeds groter dan de baten. We hebben geen globale mobiliteitsvisie en zijn zeer slecht bezig. En zo loopt alles vast."

Ik kan nog een paar andere mensen aanhalen, zoals hoofdeconoom Geert Noels, die zegt dat de logistieke keuze een fout is. De beslissing over het Deurganckdok vindt hij zelfs de vergissing van de eeuw. Dat ons land zich net wil specialiseren in de logistiek is vanuit ecologisch en economisch oogpunt niet evident in een langetermijnoptiek. De logistiek biedt weinig toege-

voegde waarde, bemoeilijkt het halen van de Kyoto-normen en vereist grote investeringen in infrastructuur.

Mevrouw de minister, kunnen de E313 en andere auto-wegen in de omgeving, zelfs met een nieuwe Oosterweel-verbinding die over vijf, zes, zeven jaar af zou zijn, de verdere groei van trafiek afkomstig van het Deurganckdok aan? Hebben we daar nog meer slachtoffers voor over?

Ik kan eenzelfde analyse maken voor Wommelgem. Met het shopping center en de kmo-zone Kapelleveld is dat al een zeer verzadigd punt. Indien we dit punt nog bijkomend bezwaren, al dan niet met een nieuwe op- en afrit, in het kader van het ENA en een nieuwe logistieke zone met mogelijk zelfs een nieuw voetbalstadion, dan is de vraag wat het mobiliteitseffect is op deze regio.

Mijnheer Peeters, eenzelfde analyse kan ik maken over de gevolgen van het groeperen van de verkeersstroom van het noorden van de Kempen naar het zuiden, naar de oprit van Geel-West. We creëren daar dan een bijkomend congestieprobleem. De Provinciale Auditcommissie heeft dat trouwens voor een deel ook gezegd in deze commissie.

Mevrouw de minister, we roepen dan ook op af te stappen van de droom een Saeftinghedok te ontwikkelen op Linkeroever. Het Deurganckdok draait op dit moment nog helemaal niet op volle capaciteit.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Wij voeren opnieuw het debat van gistermiddag. We kunnen dan weer de argumenten aanhalen van de minister-president: er staan misverstanden in het artikel uit Knack in verband met het aandeel van het havenverkeer op de ring rond Antwerpen en de toegevoegde waarde van het containerverkeer. Maar dan verzeilen we terug in dezelfde discussie. Kunnen we ons enkel focussen op de E313?

**De voorzitter:** Mijnheer de Kort, het Uitgebreid Bureau heeft deze interpellatie weerhouden. De heer Daems brengt naar voren wat in zijn tekst staat. Dat valt inderdaad deels samen met de interpellatie van gisteren over het Waasland, maar dat is dan zo.

**De heer Rudi Daems:** Ik zal een deel overslaan, maar wil wel de tijd krijgen om er een belangrijk gerelateerd probleem aan te verbinden: het Albertkanaal. Mevrouw de minister, het zal nog een hele tijd duren eer de bruggen op het Albertkanaal allemaal verhoogd zullen zijn. Ik ben voorstander van een drastische 'modal shift'. Maar de IJzeren Rijn zal de eerste tien tot vijftien jaar niet gedeblokkeerd geraken. Het traject dat nog nodig is om alle bruggen te verhogen van Antwerpen tot Luik, kost ons nog vijftien tot twintig jaar.

We hebben informatie opgevraagd: tussen Antwerpen en Luik zijn er 54 bruggen over het Albertkanaal, waarvan 24 in Limburg en 30 in de provincie Antwerpen. Er is er één buiten gebruik in Oostham. Er zijn vier spoorwegbruggen, twee Antwerpse en twee Limburgse, waarvan één niet in gebruik. Sommige van deze bruggen zijn al op hoogte en maken dus meer containervervoer mogelijk zonder ingrijpende verbouwingen. De minimale noodzakelijke hoogte voor vierlaagse containerschepen is 9,10 meter.

Waar staan we vandaag? Elf bruggen zijn al op die hoogte, vooral tussen Genk en Luik. In de Antwerpse en Limburgse Kempen moet nog veel worden geïnvesteerd. Liefst 24 bruggen moeten worden herbouwd, twee worden herbouwd in samenwerking met de diensten Werken en Verkeer, veertien worden verhoogd, maar nader onderzoek moet nog uitmaken of de Hasseltse moeten worden verhoogd dan wel herbouwd, zes worden herbouwd in het kader van het Masterplan Antwerpen en er komt in dat kader ook een voetgangersbrug bij.

Voka stelt dat een derde rijstrook op de E313 om en bij 400 miljoen euro zou kosten. Ik weet niet of die cijfers betrouwbaar zijn. Dat geld hebt u uiteraard niet direct voorhanden en er zal allicht aan PPS-formules gedacht worden. Mijn vraag is om een deel van dat geld onmiddellijk beschikbaar te maken om het investeringsprogramma nodig om de bruggen op hoogte te krijgen, drastisch te versnellen – gesteld dat de nautische problemen van vorige week of twee weken geleden, die aanleiding hebben gegeven tot interpellaties, opgelost kunnen worden. De heer Peeters is daarover onlangs tussengekomen.

Mijn laatste punt betreft het openbaar vervoer en het collectief vervoer voor bedrijven. De vrije busstrook op de E313 heeft haar deugdelijkheid bewezen, maar het rendement kan nog beter. Ook de capaciteit op het spoor richting Antwerpen kan worden opgevoerd. Dat hoeft niet door extra treinen, maar bijvoorbeeld door het inzetten van dubbeldekkers. Werknemers die kiezen voor het openbaar vervoer, kunnen sterker worden aangemoedigd. Hetzelfde geldt voor carpoolers of autodelers.

De stimuli voor bedrijfswagens – niet uw bevoegdheid, maar ik wil het toch meegeven – moeten juist worden afgebouwd. De Bond Beter Leefmilieu wijst erop dat het gebruik van de bedrijfswagen om naar het werk te komen in sommige bedrijven zo goed als verplicht wordt. De Vlaamse overheid zou met de bedrijven gelegen naast de E313 op basis van bedrijfsvervoerplannen stimuli kunnen toekennen voor collectief vervoer en kunnen afspreken om minder in te zetten op woon-werkverkeer door bedrijfswagens.

Mevrouw de minister, ik verwacht geen uitgebreid antwoord, maar vraag toch of u bereid bent om in de

schoot van de Vlaamse Regering minstens het debat te heropenen over het actieplan 'Vlaanderen in Actie' (VIA) en vooral het onderdeel dat te maken heeft met Vlaanderen als logistieke draaischijf. De keuze dreigt ons allemaal te verstikken en levert weinig economische meerwaarde op.

Ik weet dat uw antwoord op mijn tweede vraag positief zal zijn. Het is inderdaad nuttig om een globale visie op te maken om de impact te kunnen bepalen van alle geplande nieuwe en bijkomende activiteiten op en rond de E313 op het vlak van mobiliteitsafwikkeling en verkeerstoename. We hebben een studie in het kader van de haven van Antwerpen met een mobiliteitsluik, de studie mobiliteit noord-zuid Kempen en de studie met een mobiliteitsluik voor de luchthaven van Deurne. Binnenkort krijgen we misschien ook nog een mobiliteitseffectenrapport over een voetbalstadion in Deurne. Er is de studie van minister Van Brempt over sluipverkeer in de zuidrand, waar allerlei demonen de kop opsteken, zelfs de verbinding tussen Ranst en de E19. Het is inderdaad nodig om een synthese te maken van die studies en ondertussen geen onomkeerbare beslissingen te nemen.

Mevrouw de minister, kan er binnen de Vlaamse Regering efficiënter werk worden gemaakt van en meer geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer op de E313 en in de uitbreiding naar de relaties tussen openbaar vervoer en autosnelwegen in het algemeen?

Ik heb nog een vraag over het standpunt ten aanzien van de audits die zijn gemaakt zowel in het kader van de noord-zuidverbinding in de Kempen als de ontwikkeling rond de Keer in Oelegem. Daar zijn zowel op ruimtelijk als op mobiliteitsvlak heel wat kritische bedenkingen bij gemaakt. Bent u bereid deze adviezen te volgen?

Welke extra maatregelen wilt u nemen inzake de modal shift? U wilt samen met minister Van Brempt het opzetten van bedrijfsvervoersplannen met de aanwezige bedrijven in Geel, Herentals en Wommelgem intensifiëren. Bent u bereid om te gaan naar een versnelling van de investeringen in de bruggen van het Albertkanaal en dus de timing drastisch te wijzigen?

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer de voorzitter, ik wil enkele bedenkingen maken bij wat door de twee interpellanten is gezegd. Ik heb tijdens het actualiteitsdebat in de plenaire vergadering gezegd dat het geen zin heeft om een derde rijstrook aan te leggen zonder iets te doen aan de aansluiting van de ring in Wommelgem en de aansluiting in Ranst. We moeten aan de kop van de problemen beginnen en niet aan de staart. Het is duidelijk dat het zomaar aanleggen van een derde rijstrook op de E313 tussen Lummen en Ranst totaal zinloos is. Ik heb dan ook met verbijstering geluisterd naar de aan-

kondiging van de heer Sauwens, die ervoor pleit om zomaar op de E313 een derde rijstrook aan te leggen. Ik begrijp dat allemaal niet. Hij wil zijn Limburgse vrienden daarmee misschien plezieren, maar het is geen oplossing omdat de problemen zich vooraan in de file situeren. De optie voor het aanleggen van een derde rijstrook is niet nodig.

Ik heb goed geluisterd naar de heer Peeters. Het aantal ongevallen op de E313 is de laatste drie jaar met bijna 50 procent toegenomen. Hij stelde terloops dat de federale politie daar toch toezicht zou houden, maar heeft daar zijn twijfels bij. Ik eerlijk gezegd ook. Mevrouw de minister, heeft de federale politie voor 2008 een actieplan Verkeersveiligheid? Ik weet dat ze dergelijk plan de vorige jaren wel hadden, maar ik heb nog geen actieplan voor 2008 gezien.

De belangrijke conclusie van de twee interpellanten en de roep vanuit hun fracties en ook vanuit de mijne is dat het hoog tijd wordt om een totale visie te ontwikkelen op wat ons te wachten staat inzake mobiliteit en mobiliteitsafwikkeling, met uiteraard invloed op de verkeersveiligheid. Er zijn al een aantal mobiliteitsstudies gemaakt over bepaalde deelaspecten. Laat ons die veralgemenen zodat we een totaalzicht krijgen en fundamentele keuzes kunnen maken voor de toekomst. Daarnet is gesproken over het deelaspect van de logistiek in VIA. We moeten inderdaad nagaan hoever we daarmee moeten gaan en wat de impact is op de mobiliteit.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben het in de commissie al vaak gehad over de verkeersproblemen op de autosnelwegen en zeker op de E313. We kennen ondertussen alle pijnpunten en bottlenecks op de E313. We weten ook, en we geven dat grif toe, dat de Vlaamse Regering momenteel werk maakt of zal maken van een aantal praktische oplossingen, zoals het verbeteren van op- en afritten. De vorige sprekers hebben het daar al over gehad.

De heer Daems doet vrij ironisch en sarcastisch over het feit dat de minister-president de acht miljoenste container in de Antwerpse haven in de kijker heeft gezet. Hij vergeet blijkbaar wel dat de haven van Antwerpen, mede dankzij deze containers, goed is voor massale tewerkstelling: 60.000 rechtstreekse en 40.000 onrechtstreekse arbeidsplaatsen. Het klopt dat het vrachtvervoer op de weg steeds meer zal moeten worden overgeheveld naar de binnenscheepvaart en het spoor. Mevrouw de minister, daar zijn extra investeringen voor nodig. Gisteren hebben we het uitgebreid gehad over de modal shift en de 40/40-doelstelling. We moeten dat debat dan ook niet overdoen. Onze fractie is er voorstander van dat alle mogelijke oplossingen

worden onderzocht en dat geen enkel idee bij voorbaat mag worden uitgesloten. Ook het aanleggen van nieuwe rijstroken langs de E313 moet bespreekbaar zijn. Ik beweer niet dat dat de oplossing is, maar de mogelijkheid moet wel onderzocht kunnen worden.

Mijnheer Daems, extra infrastructuur betekent niet altijd meer luchtvervuiling, meer CO<sub>2</sub> en meer fijn stof. Het zijn de files die de grootste boosdoeners zijn. In een kanttekening kan ik verwijzen naar de gemeente Mortsel. Daar is een constant fileprobleem ontstaan en is de luchtkwaliteit drastisch achteruit gegaan.

Mevrouw de minister, collega's, zoals gezegd wil onze partij geen enkele mogelijkheid, geen enkel voorstel uitsluiten. We vragen wel – en ik heb vernomen dat dit een algemene vraag is – naar een globale mobiliteitsvisie. Hoe gaat u de verkeersproblemen, de bottlenecks op onze autosnelwegen, zeker op de E313, aanpakken? Wat zijn de mogelijkheden? Denkt u aan het opmaken van een globale mobiliteitsvisie?

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil me aansluiten bij de vraag naar een globale mobiliteitsvisie. Daarnaast heb ik nog één specifiek aandachtspunt: de toekomstige werken inzake de BAM, de aansluiting op de Oosterweelverbinding, de aansluiting van de E313 op de E19 en omgekeerd. Ik denk meer bepaald aan het op- en afrittencomplex bij het Sportpaleis, waarvoor nu een ontwerp bestaat. Als dat op- en afrittencomplex meer zal opschuiven in de richting van de aansluiting van de E313 op de E19, zullen gigantische verkeersproblemen ontstaan. We verwachten dat er tegelijkertijd meer vrachtwagens de keuze zullen maken om een aansluiting te vinden via de Oosterweelverbinding. Met de verschuiving zullen we serieuze problemen creëren.

Hetzelfde kunnen we nu al elke morgen zien. De mensen die de weg op willen rijden van op de E19/E313 kampen nu al met gigantische fileproblemen. Dit bijzondere aspect moeten we zeker en vast bekijken. Op dit moment zitten we in de ontwerpfase, maar ik wil toch opmerken dat het huidige ontwerp dat nu wordt besproken bij de BAM, toch wel wat problemen oplevert.

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

**De heer Flor Koninckx:** Nu we het daarover hebben, wil ik even aansluiten bij de opmerkingen over de Oosterweelverbinding. Ik heb vernomen dat het voorliggende ontwerp geen voorwerp heeft uitgemaakt van een verkeersveiligheidsaudit. Alle studies wijzen erop dat linkse inritten totaal uit den boze zijn voor wat verkeersveiligheid en mobiliteit betreft. Ik heb gezien op de plannen dat er voor de Oosterweelverbinding drie of vier

linkse inritten zijn gepland en ook weefzones die het vrachtvervoer van links naar rechts over de brug moeten hijsen over een afstand van 1,2 kilometer. Dat zal gigantische problemen met zich meebrengen. We kunnen dit punt nu of een andere keer behandelen. Ik meen dat het beter het voorwerp van een andere discussie op een ander moment uitmaakt. Ik wou er toch al op wijzen dat het problemen zal geven.

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

**De heer Rudi Daems:** Ik denk dat we dit ten gronde moeten bespreken tijdens de voortgangsrapportage van de BAM. Ik wil alleen maar zeggen dat ik probeer om het ontwerp waar de weefzones in staan, te pakken te krijgen, maar dat lukt me niet.

**De heer Jan Peumans:** Ik denk dat over de meeste punten een kamerbrede consensus aan het groeien is. Vanuit de Limburgse situatie wil ik toch even wijzen op het probleem van de NMBS. Men heeft gezorgd voor snelle verbindingen 's morgens en 's avonds tussen Brussel en Tongeren, maar u moet eens via het spoor van Limburg naar Antwerpen reizen. Dat is echt de moeite waard. Ik denk zelfs dat het sneller gaat met een motor langs het trekpad van het Albertkanaal. Er moeten zeker nog een aantal inspanningen gedaan worden met het oog op Limburg, want niet iedereen werkt in Antwerpen.

Binnenkort hebben we een debat over de zogenaamde greep van de studiebureaus op allerlei ontwerpen in verband met infrastructuur. De heer Koninckx haalde terecht de Oosterweelverbinding aan, maar er kunnen veel meer voorbeelden gegeven worden. Waarom duurt het bij de administratie altijd zo lang eer men inziet dat we langere afslagstroken op autosnelwegen moeten maken? Ik heb dat gezien in Lummen en zie dit nu weer. Het duurt altijd jaren eer men ontdekt dat het onderliggende wegennet, de verkeerslichtenbeïnvloeding, op een andere manier moet worden gekoppeld aan een autosnelweg. De conflictvrije kruispunten zijn een ander voorbeeld. Al lang werd bewezen dat ze veel beter zijn op het vlak van verkeersveiligheid en afwikkeling, maar nog altijd worden kruispunten aangelegd waarbij men het tegenovergestelde doet. Ik vraag dus naar een eenduidige implementatie van het beleid. Ik zou ook graag vernemen waarom zoveel geld wordt uitgegeven aan infrastructuur en studiebureaus, en zo weinig aan dit soort elementen.

Gisteren hebben we een debat gevoerd naar aanleiding van de Waaslandhaven. Alle problemen die we nu signaleren in verband met de ene kant van de Schelde hebben we gisteren gesignaleerd in verband met de andere kant van de Schelde. Ik wil daarmee zeggen dat het probleem van de E313 geen uniek probleem is. In Vlaanderen zijn er nog andere knelpunten. Dit betreft niet alleen de E313, maar een breder verkeersprobleem.



Ik blijf zeggen dat we moeten leren leven met files. Wie het tegenovergestelde denkt, heeft een zekere naïviteit. Het is niet door meer rijstroken aan te leggen dat het probleem wordt opgelost.

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

**Minister Hilde Crevits:** Deze interpellatie geeft blijk van een terechte bezorgdheid die wordt geuit over een aantal punten.

Mijnheer Daems, u hebt een algemene bedenking gemaakt over de logistieke functie van Vlaanderen. De ligging van Vlaanderen binnen Europa is een van onze grootste troeven. We moeten daar ook in de toekomst blijven op inzetten. We staan boven aan de lijst van toplocaties. De nummers twee en drie zitten ons echter op de hielen. Het zijn regio's die heel dicht bij Vlaanderen liggen. Ik denk dan aan de regio rond Calais, de regio rond het Ruhrgebied en Nederlands-Limburg. Wanneer we niet langer inzetten op die troef, dan dreigen we een loutere transitregio te worden. Dat is niet zo'n aangenaam toekomstperspectief. De troeven die we hebben, moeten we in de toekomst dan ook verder uitbouwen.

Logistiek moet in de eerste plaats een toegevoegde waarde creëren. Verder hebben we absoluut nood aan een optimale modale verdeling tussen alle bestaande verkeersmodi. We kunnen het debat van de E313 dus niet loskoppelen van het debat over de andere mogelijkheden in Vlaanderen.

Wat de algemene mobiliteit betreft van de regio in de Kempen, zijn er keuzes gemaakt, niet alleen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) maar ook in het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Daarin worden de ruimtelijke mogelijkheden voor economische ontwikkelingen in kaart gebracht. Het binnengebied tussen de E34 en de E313 wordt daar anders bekeken. De ontwikkelingen in de nabijheid van het Albertkanaal en de E313 worden daar ook duidelijk bekeken. Het is mijn taak om in het licht van de grote opties die worden genomen, de randvoorwaarden mee te helpen scheppen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Een aantal grote maatregelen zijn de realisatie van de noord-zuidverbinding in de Kempen, de doortocht in Herselt en het wegwerken van een aantal zwarte punten in de regio. Er worden ook maatregelen genomen voor een betere verkeersafwikkeling op de E313.

De opmaak van een heel specifiek mobiliteitsplan voor de Kempen gebeurt in toepassing van het mobiliteitsbeleid Vlaanderen en is strikt genomen de bevoegdheid van minister Van Brempt.

We kunnen er niet omheen dat de haven van Antwerpen absoluut blijft groeien. Dat zorgt voor bijkomende trafiek.

We moeten dan ook zoeken naar mogelijkheden om die trafiek zo duurzaam mogelijk te organiseren.

De verdere uitbouw van de binnenvaart op het Albertkanaal gebeurt nu infrastructureel via de verhoging van de bruggen. Vandaag is op het Albertkanaal een trafiek mogelijk van drielaagse containervaart. Op dit ogenblik wordt de bestaande capaciteit echter nog niet voor 100 percent gebruikt. De Vlaamse Regering heeft een paar maanden geleden dan ook beslist om een centraal boekingsplatform uit de grond te stampen. Dat moet vermijden dat nog een niet volgeladen schip passeert. Het wordt veel makkelijker voor bedrijven om te boeken via die tussenschakel. Deze maatregel slorpt geen grote budgetten op maar verhoogt wel het comfort en maakt de binnenvaart aantrekkelijker.

Wanneer we willen inzetten op de binnenvaart, moeten we radicaal kiezen voor een verhoging van de bruggen. Ik heb het dan niet alleen over de zes bruggen die in het BAM-project vervat zitten maar ook over alle andere bruggen. Dat zijn er nog een twintigtal tot Meerhout. Meerhout is een belangrijke locatie. Daar bevindt zich de containerterminal.

Verderop moeten we het traject tot in Genk bekijken. Op het traject tot Genk zijn er nog 26 bruggen die in principe moeten worden verhoogd. Dan is er ook het probleem van de vervanging van de sluisen op het kanaal Bocholt-Herentals. Er wordt momenteel onderzocht of die sluis kan worden vervangen door een sluis met een grotere capaciteit. Het is van groot belang dat we het nodige draagvlak creëren om vooruitgang te boeken en investeringen te doen. Voor alle andere projecten, denken we maar aan de Seine-Schelde West, is dat net zo. Om niet tot grote maatschappelijke problemen aanleiding te geven, kunnen we dat niet zomaar beslissen.

Over de versnelde aanpak van die bruggen werden heel terechte vragen gesteld. Ik heb de opdracht gegeven om te onderzoeken of we in het kader van een PPS-constructie tot een versnelde aanpak kunnen komen van het hele pakket andere bruggen. Zo kunnen we de realisatietermijn versnellen voor de zes bruggen in het BAM-project 2008-2016. We starten in Antwerpen en gaan dan richting Meerhout, en tot in Limburg. Vandaag kan ik geen uitsluitsel geven of dat wel of niet zal lukken, maar de opdracht tot onderzoek is gegeven.

Terecht werd hier de bedenking gemaakt dat we niet zomaar een derde rijstrook kunnen aanleggen om alle problemen op te lossen. Die optie is voor mij niet bespreekbaar. De vraag op zich is uiteraard wel bespreekbaar. Ik wil dat wel nagaan, maar we moeten de problemen van de regio in het geheel bekijken en vooraleer in te gaan op grootschalige ingrepen, nagaan hoe we geplande initiatieven kunnen bijsturen qua timing. Daarbij moeten we alle bestaande en mogelijke voorstellen tegen elkaar afwegen.

Het Vlaams Verkeerscentrum beschikt over bijzonder nuttige en relevante informatie en heeft die ook voorgesteld. Ik heb het verkeerscentrum de opdracht gegeven om een werkgroepoverleg te starten. Daarin zetelen alle betrokken partners. Naast het verkeerscentrum zijn dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de BAM, die sleutels in handen heeft voor de ontsluiting van de regio. De knopen van de aansluiting op de Antwerpse ring zitten mee in het BAM-project. Daarom ook is de kostprijs verhoogd.

De start van zo'n stuurgroep is van groot belang en nut om de problemen van de hele regio gezamenlijk te bekijken. Ik ben uiteraard vragende partij om minister Van Brempt hierbij te betrekken omdat mobiliteit het kernprobleem is waaraan we moeten werken. We moeten een visie op de mobiliteit van de regio ontwikkelen.

De heer Peeters stelde een tijd geleden een heel nuttige en interessante schriftelijke vraag over het aantal beschikbare studies. De heer Daems heeft er enkele opgesomd, maar er zijn er vijftien in totaal. Dat zijn er heel wat. Ze behandelen allerlei deelaspecten en zijn elk op zich heel nuttig, maar we moeten vermijden dat we niet nog eens een studieopdracht geven die bepaalde zaken overlapt. De stuurgroep kan nagaan wat die studies bevatten en hoe we ze kunnen sturen, en hoe we met alle betrokken partners samen kunnen zitten om de mobiliteit aan te pakken.

We moeten dit realiseren in een structurele aanpak, waarin we niet alleen onze centrale ligging kunnen uitspelen, maar ook de goed uitgebouwde multimodale infrastructuur. Ik ben het ermee eens dat we de verkeersafwikkeling moeten afhandelen via de waterweg. Dat mag wat sneller gaan, maar veel zal afhangen van de budgettaire mogelijkheden die we daarvoor kunnen scheppen.

Voor de ontsluiting van de weg werden enkele kortetermijnmaatregelen genomen. Ik probeer het voorgehouden traject na te leven. Ik wil dat de filedetectieborden er staan. Die worden vanaf 4 februari geplaatst. De aanbesteding voor de dynamische signalisatie is uitgeschreven. Die kan een meerwaarde vormen op piekmomenten en het verkeer gelijkmatig verdelen en vlotter laten doorstromen.

Een ander probleem is de rij vrachtwagens die het zicht op de borden rechts van de weg ontnemt. We moeten er via een aangepaste signalisatie voor zorgen dat de uitritten op tijd worden aangekondigd. Daarvoor kan de middenberm worden gebruikt, hoewel dat uitzonderlijk is. Daardoor kan het verkeer vroeger inschuiven op het juiste baanvak. Dat zijn enkele praktische maatregelen die op korte termijn een aantal bottlenecks moeten oplossen. Voor een oplossing op lange termijn en een totale visie zal de stuurgroep moeten zorgen.

En dan waren er nog een aantal punctuele vragen. Voor eerst was er de vraag van collega Peumans over het openbaar vervoer op de E313. Dat behoort tot de bevoegdheid van mijn collega, maar het is evident dat het openbaar vervoer een belangrijke taak vervult, niet alleen in het verplaatsingsgedrag maar ook in de doorstroming langs de E313. Er is een vrijliggende buslijnstrook. Het lijkt me evident dat de werkgroep een oplijsting maakt van de studies en de plichten die in de pijplijn zitten en capaciteitsverbeterend kunnen werken. U stelt dat de capaciteit van de busbaan op dit ogenblik niet voor 100 percent wordt benut. Dat punt zal ik meenemen. Daartegenover staan dan weer de noodzakelijke budgetten die moeten worden vrijgemaakt.

Er is ook een vraag gesteld over de noord-zuidverbinding, de auditcommissies en de koppeling rond de ontwikkelingen op de Keer in Oelegem. Ze zijn negatief geadviseerd. U vraagt of ik de adviezen zal volgen dan wel of de Vlaamse creativiteit voor een oplossing zal zorgen. Ik ben duidelijk geweest: de regio is en blijft een toplocatie op het vlak van de distributie. Dat is een realiteit, en geen toekomstvisioen. Uiteraard neemt het aantal bedrijven toe en zijn de activiteiten vrij intens. De verbinding tussen de E313 en de E34 staat ingeschreven als een missing link. De regering heeft de keuze gemaakt en blijft inzetten op een oplossing.

Op dit ogenblik verloopt het transport van de E34 naar de E313 via dorpskernen die daar niet of onvoldoende voor zijn ingericht. Daarom is de opname van de noord-zuidverbinding in de lijst van de missing links verantwoord. Het is daarom ook verantwoord dat daar bij een toekomstige herziening van het RSV rekening mee wordt gehouden.

De adviezen verwijzen naar een RSV dat eind jaren negentig is goedgekeurd. Toen bood dat een antwoord op de problemen waarmee Vlaanderen kampte. Tien jaar later is de maatschappij uiteraard geëvolueerd en moeten we bereid zijn bij te sturen. Hetzelfde geldt trouwens voor de mobiliteitsplannen. Gemeenten zijn zelfs verplicht om hun mobiliteitsplannen driejaarlijks te herzien. Op Vlaams niveau moet dezelfde bereidheid aan de dag worden gelegd om te actualiseren als het nodig is.

Wat de bedrijfsvervoerplannen aangaat, is dat een zeer goed voorbeeld en een zeer goede suggestie, mijnheer Daems. De suggestie is in het verleden ook al aangereikt. Het is daarom ook zeer belangrijk om de minister van Mobiliteit te betrekken bij de op te richten werkgroep.

Er was nog een vraag over de absoluut noodzakelijke investeringen voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Ik heb er al op geantwoord. Er moet zeker worden nagegaan of daar geen tandje kan worden bijgestoken. Op korte termijn kan zeker worden geijverd om de aanwezige capaciteit ten volle te benutten.

Er was nog een vraag van de heer Peeters over het Vlaams Verkeerscentrum. U stelt terecht dat meten weten is. U zegt ook dat er op de metingen nog wat foutjes zitten en stelt de vraag of er nog voldoende investeringen zullen volgen om op een correcte wijze over betrouwbare gegevens te kunnen beschikken.

U weet dat de meetapparatuur is opgesteld langs het autosnelwegennetwerk en wordt gebruikt voor de bewaking en de aansturing van de verkeersstromen en voor het voeden van het kenniscentrum met verkeersgegevens. Technisch gezien vormt het geheel één groot meetnetwerk. Dat past in een groter geheel, namelijk Meten in Vlaanderen. Ik ben het eens met de stelling dat meten meteen ook weten is. Er werd hiervoor een investeringsbedrag uitgetrokken van 9 miljoen euro om tegen halfweg 2008 op circa 150 locaties telsystemen te plaatsen op basis van dubbele lussen. Ik merk op dat speciaal voor de E313, de oudste snelweg en een van de weinige aders die op twee maal twee werkt, in een bedrag van 1,3 miljoen euro is voorzien om tot een optimale inplanting van de lussen en zeer correcte metingen te komen.

Voor de verdere uitbouw van het kenniscentrum stelt het Vlaams Verkeerscentrum zich tot doel om tegen 2010 een volledige dekking van het hoofdwegennet te verkrijgen. Alle hoofdwegen moeten gedekt zijn met correcte lussen, en bovendien is het ook de bedoeling om tegen 2012 een redundante dekking te hebben. Dat is de dekking die noodzakelijk is om de kwaliteitscontrole te kunnen garanderen, alsook de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de gegevens te garanderen. Daarvoor is er een extra jaarlijkse investering nodig van drie miljoen euro. Ik schrok er zelf van. De middelen zijn voorzien voor 2008 en 2009.

Voor de verdere uitbouw van het meetnet voor operationele doeleinden moet vanaf 2012 in een extra investering van zes miljoen euro worden voorzien. Het betreft een ideale situatie waarbij metingen worden verricht op het hoofdwegennet ten behoeve van verkeerssturingen voor heel Vlaanderen. Ik denk aan de invloed van incidenten op files en zo meer. Pas dan zullen we over een volledige dekking over heel Vlaanderen beschikken. Pas dan kan men er creatief mee werken.

Er is een suggestie gedaan over een tweede spoorlijn. Ik ben bereid om de mogelijkheden samen met Infrabel te laten onderzoeken. Er was ook nog een vraag over de aansluiting met de ring en de verdere aansluiting met de E19 waarop ik al heb geantwoord. Dat zit immers vervat in het BAM-project.

U had een vraag over de studie bureaus die een heleboel kennis en knowhow meenemen. Dat is zo. We houden hier nog een gedachtewisseling daarover. We moeten proberen om de knowhow van onze administratie zo veel mogelijk in huis te houden. De engagementen uit het verleden worden natuurlijk aangehouden. Dat geldt

onder meer voor het zwartepuntenproject. Uiteraard moeten de doortochten op knooppunten worden ingericht volgens de meest correcte principes.

Er was een concrete vraag over de federale politie omtrent het verkeersveiligheidsplan. Ik zal dat laten navragen. Ik heb u al gezegd dat we niet gemakkelijk antwoord krijgen van die kant. Ik hou u op de hoogte.

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

**De heer Frans Peeters:** Mevrouw de minister, dank u voor uw duidelijke en volledige antwoord. Uiteraard wil ik de hoofdlijn nog eens aanhalen, en dat is de globale visie op mobiliteit in Vlaanderen. Het zal niemand verbazen dat ik al herhaalde malen heb aangedrongen op een herziening van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Straks stel ik trouwens een vraag om uitleg aan de minister van Mobiliteit over de evaluatie van dat plan. Hoe dan ook moeten we er in deze commissie voor ijveren om tot een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen te komen dat de huidige problemen en de uitdagingen van de toekomst kan weerstaan. Dat kan alleen maar door een globale visie met betrekking tot alle vervoersmodi en een aanpak van alle aspecten zoals bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid enzovoort. De uitgangspunten zijn oké, maar de strategische, tactische en operationele doelen zijn momenteel niet afgestemd op de noden.

Mevrouw de minister, u hebt gelijk, we liggen in het midden van het bed betreffende de logistieke knooppunten in Europa. We moeten selectief bewuste keuzes maken over het soort logistiek dat we in Vlaanderen willen. Toegevoegde waarde gekoppeld aan duurzame werkgelegenheid is hier zeker aan de orde. Dat is op zich een goede invulling van dit actiepoint. Later gaan we ons zeker buigen over de vraag van verantwoorde logistiek voor Vlaanderen en heel deze regio.

Mijnheer Daems, de uitlatingen van de auditor over de noord-zuidverbinding houden geen advies in aan de Vlaamse overheid. Het is slechts een persoonlijke en louter theoretische interpretatie, strikt gebaseerd op een theoretische benadering van de invulling van de categorisering der wegen volgens het RSV en dit in de enge betekenis van het woord. We zullen daar later nog over kunnen discussiëren.

Ik geef de minister gelijk in verband met het Mobiliteitsplan Kempen waar ik al naar gevraagd heb. Dat moet worden ingebed in een Mobiliteitsplan Vlaanderen en wordt het best verankerd in het aangekondigde Mobiliteitsdecreet. Het is belangrijk dat er gebiedsdekkende mobiliteitsplannen zijn als niveau tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de lokale gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het is een ontbrekende schakel en dat geeft soms aanleiding tot conflicten tussen gemeenten en gewest.

De studie voor de versnelde realisatie van een verhoging van de bruggen via een PPS-constructie is voor mij een verstandig idee. Uiteraard ben ik benieuwd naar de resultaten.

Ik heb nog een laatste vraag. De stuurgroep waar u naar verwijst, zal worden opgericht om die vijftien studies die reeds gemaakt zijn, in beschouwing te nemen en conclusies te trekken, en bovendien om tot afstemming en initiatieven te komen om de problemen omtrent de E313 op te lossen. Wie is daarbij betrokken? U hebt verwezen naar het Vlaams Verkeerscentrum.

Maar ook: over welke beleidsactoren gaat het? Er zullen immers beslissingen moeten worden genomen. Ik ga er dan van uit dat er een totaalvisie komt, met een stappenplan, zodat iedereen heel duidelijk weet wat er te gebeuren staat. Anders gaan we in lengte van jaren nog heel veel vragen stellen. Niemand heeft daar baat bij. Er moet duidelijkheid komen over de mobiliteit en de problematiek van de E313. Hoe ziet u die stuurgroep? Wat is het oogmerk van die stuurgroep? Wat is de timing?

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

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik heb een aantal positieve zaken gehoord. Ik vind het belangrijk dat u een poging zult doen om een synthese van de delen te maken. Er zijn blijkbaar meer delen dan ik had berekend, dus ik leer opnieuw bij. Ik ben het eens met wat de heer Peeters zegt: laten we niet alleen de synthese maken, maar ook proberen oplossingsgerichte beleidsvoorstellen te doen. Mijnheer Peeters, dat moeten dan liefst voorstellen zijn die een deelregio als de Kempen overstijgen. De problemen zijn zo sterk met elkaar verweven dat we ons niet kunnen beperken tot een deelregio of groep gemeenten. We moeten dit in zijn totaliteit doen.

Mevrouw de minister, ook positief is dat u zegt dat er meer geld komt voor het Vlaams Verkeerscentrum. Het meest positieve dat ik heb gehoord, is dat u bereid bent om een versnelling van de projecten met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal te onderzoeken. Ik zal u de komende maanden nog wel eens vragen hoe ver het daarmee staat.

Mijnheer Peeters, we gaan het debat niet voeren over de noord-zuidverbinding. De auditor doet wat de wet hem vraagt te doen, namelijk de wet die van kracht is interpreteren. Mevrouw de minister, ik deel echter uw analyse niet dat die verbinding een oplossing zou bieden voor de problemen in een aantal dorpskernen. Ik blijf bij mijn stelling dat ze net een extra probleem creëert voor een aantal dorpskernen, en ik sta daarin niet alleen. Ik maak me dus zorgen over de aangekondigde herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarover we morgen een eerste debat zullen houden in de commissie voor Ruimtelijke Ordening. Ik krijg allerlei verontrustende

signalen over de aanpassing van de categorisering van wegen en dergelijke. Dat is een zorgwekkende evolutie.

**De voorzitter:** Ik stel voor dat we de discussie over de missing links nu niet voeren. Als ik me niet vergis, hebben we gisteren bij de regeling van de werkzaamheden afgesproken dat er een aparte gedachtewisseling komt, met de beide ministers. Daarbij zal er een stand van zaken worden gegeven over de noord-zuidverbinding, niet alleen in Limburg, maar ook in de Antwerpse Kempen. Dan krijgen we volop de gelegenheid om dat te bespreken.

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, wat het ENA betreft, is het niet duidelijk wat u vindt van de ontsluiting van dat bedrijventerrein, over de gevolgen daarvan voor het reeds sterk verzadigde punt van Wommelgem en over het eventuele bijkomende op- en afrittencomplex aan het Q8-station.

Dan is er ten slotte het moeilijke, maar interessante debat over logistiek en distributie. Ik erken uiteraard dat ons land strategisch gelegen is. We moeten de bestaande logistieke stromen zo goed mogelijk beheersen. Ik vraag me echter af of het verstandig is nog meer die kaart te trekken en Vlaanderen nog meer als logistieke draaischijf te promoten. Mijnheer Huybrechts, uiteraard zijn er heel wat banen in die logistieke sector, en er is een meerwaarde. De vraag is echter hoe groot die meerwaarde is. Samen met mij vinden heel wat economen dat die meerwaarde beperkt is, als we die vergelijken met investeringen in andere projecten. Mijnheer Peeters, vandaag zien we trouwens een verontrustende evolutie. Er is sociale onrust bij Kuehne Nagel, toch een van de recente bedrijven die vanuit die logistiekfilosofie zijn aangetrokken in de Kempen. Daar staan mogelijk al afvloeiingen op stapel.

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

**De heer Bart Martens:** Mevrouw de minister, het is goed nieuws dat u een studie en een werkgroep in het leven zult roepen om een synthese te maken van al die deelvraagstukken van de mobiliteitsproblematiek van de E313 en het Albertkanaal. Ik vraag me af of het niet nuttig en nodig zijn om een soort corridorstudie te maken, waarin we ook de problematiek van de tweede goederenspoorontsluiting mee in overweging nemen. Die zou immers ook kunnen worden ingeschakeld in het voorstedelijke treinverkeer van en naar het stadsgewest Antwerpen. Eventueel zou het plan-MER (milieu-effectenrapport) dat wordt opgemaakt voor het ENA, daar ook bruikbaar voor kunnen zijn. In het kader van die plan-MER moeten die nieuwe ontwikkelingen, eventuele nieuwe ruimte voor logistieke activiteiten en de ontsluitingsproblematiek in alle facetten en alle modi mee in overweging worden genomen. Misschien is dat wel het vehikel om die integratieoefening te maken. Ik zou het zinvol vinden om hier alleszins de problematiek

van die tweede goederenspoorontsluiting mee in overweging te nemen. We hebben gisteren in de discussie hier gezien dat er ook concurrentie is tussen spoor en binnenvaart. De binnenvaart snoept door subsidies vaak vracht af van het spoor, en omgekeerd. We moeten de schaarse overheidsmiddelen zo doelmatig mogelijk inzetten om de congestie in deze corridor te beperken.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mevrouw de minister, ook ik dank u voor uw bijzonder uitgebreide antwoord. De voorzitter zal me echter niet kwalijk nemen dat ik daar nog een Limburgs accentje aan wil toevoegen. Het heeft me namelijk wat verbaasd dat u het niet hebt gehad over de werken aan het klaverblad. Tussen 2008 en 2012 zullen we gedurende vier jaar worden geconfronteerd met belangrijke werken, waarvan ik mag verwachten dat ze een grote impact zullen hebben op de doorstroming op de E313. Ik rijd regelmatig onder het variabele tekstbord door dat aan het klaverblad staat opgesteld en dat oproept te surfen naar de website [www.klaverbladlumen.be](http://www.klaverbladlumen.be).

Op die website wordt weliswaar de start van de werken aan het klaverblad aangekondigd, maar tot mijn verbazing is er niets terug te vinden over de geplande minderhinderwerken. Nochtans belooft dezelfde site dat de omwonenden en omliggende bedrijven ruim op tijd zullen worden geïnformeerd over wat ze kunnen doen om de hinder te beperken en welke maatregelen de overheid neemt. Ik lees niets over maatregelen of werken die van start zullen gaan begin 2008. Betekent dat dat die werken zijn opgeschort, dat de planning niet wordt gehandhaafd, of dat er nog geen planning is inzake 'minder hinder'? Betekent dat ook dat nog niet bestudeerd is wat de impact zal zijn op de doorstroming van de E313?

**De voorzitter:** De heer Van Aperen heeft het woord.

**De heer Jul Van Aperen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb twee bijkomende bemerkingsen. Een van de grootste oorzaken van de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen ligt in de historische fout van het tracé van de grote ring rond Antwerpen. In andere steden ligt een stadsring 30 tot 40 kilometer van het centrum. In Antwerpen ligt de ring pal in het centrum van Borgerhout, Deurne en zo meer. Al het verkeer dat vanuit Hasselt, Eindhoven en Breda richting E17 en E19 wil, moet via die vrij kleine, centraal gelegen ring. Ik weet niet of er mogelijkheden bestaan om daar een alternatief voor te vinden, maar men moet er zich toch eens over beraden. Zeker gezien de verwachte groei in het verkeer, moet men eens nagaan of er geen andere of bijkomende opties zijn voor de grote ring.

Er werd daarnet gezegd dat de E313 een van de oudste snelwegen is, maar er zijn nog twee zeer belangrijke wegen – de E34 en de E19 – die ook maar twee rijstro-

ken hebben en die evenzeer belangrijke verkeersaders zijn voor aanvoer vanuit het Ruhrgebied naar de haven van Antwerpen. Ook daar is op korte termijn nood aan capaciteitsuitbreiding.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mevrouw de minister, men pleit hier voor bijkomende, nieuwe wegcapaciteit, maar ik was net blij met uw voorstel om het vervoer via het water verder te bekijken. De heer Van Aperen komt met de klassieke oplossingen aanzetten, maar ik ben zeer tevreden dat u ervoor pleit om de capaciteit op het Albertkanaal te optimaliseren. Niet alleen de betere ontsluiting van het containervervoer voor de Antwerpse haven wordt daarbij bekeken, maar ook de ontsluiting van de bestaande en nog aan te leggen bedrijfsterrainen langs het kanaal. Dat is positief.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, ik wil eerst ingaan op de vraag van de heer Daems over het regionale bedrijventerrein. De Vlaamse Regering heeft twee beslissingen genomen met betrekking tot het regionale bedrijventerrein aan de noordzijde van de E313, ter hoogte van Wommelgem-Ranst en de ontsluiting ervan. Ten eerste wordt geopteerd voor een regionaal bedrijventerrein met maximale aanwending van de multimodale mogelijkheden van de aangeduide locatie, met voornamelijk invulling als transport- en distributiezone en watergebonden bedrijventerrein.

Ten tweede werd beslist om verder te onderzoeken wat de optimale ontsluitingsmogelijkheden zijn, waarbij de verschillende oppervlaktescenario's worden geanalyseerd en waarbij de bescherming en de inbuffering van de Schijnvallei, de leefbaarheid voor de omwonenden en het zuinige ruimtegebruik de uitgangspunten zijn. Elk scenario moet een ontsluitingsvoorstel bevatten, waarbij de gefaseerde invulling afhankelijk wordt gemaakt van de mobiliteitsgegevens en de verkeersveiligheid.

In uitvoering van die principiële beslissing zijn er in het najaar van 2007 twee studies opgestart: enerzijds de ontsluitingsstudie, die uitgevoerd wordt door de administratie Wegen en Verkeer, en anderzijds de inrichtingsstudie en de plan-MER, die wordt uitgevoerd door de administratie Economie. Het is nu zaak om de resultaten van die twee studies af te wachten vooraleer grote verklaringen af te leggen en de eventuele mogelijkheid om die bedrijventerrainen in te planten te veroordelen. Een mogelijke latere keuze voor dit bedrijventerrein mag uiteraard niet tot gevolg hebben dat de verkeersdruk op de E313 nog eens spectaculair zou toenemen. Daarover ben ik het volkomen met u eens. Het lijkt me echter veel te vroeg om nu al zeggen dat dit niet kan. Ik stel voor

om rustig af te wachten tot de resultaten van de studies bekend zijn.

Mijnheer Martens, een van de vijftien studies waar ik naar heb verwezen, gaat over het ENA en het plan-MER. Wat dat betreft zitten we op dezelfde lijn. De regel moet in zijn geheel worden bekeken.

Mijnheer Peeters, ik heb aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om van start te gaan met de werkgroep. Ik wacht nu op een voorstel over de manier waarop de betrokken actoren op een correcte manier kunnen worden vertegenwoordigd. Het staat buiten kijf dat het een zaak is die Openbare Werken overschrijdt. Het beleidsdomein Mobiliteit heeft daarvoor een heel belangrijke hefboom in handen. Het is de bedoeling om de kennis te bundelen en te kijken hoe een toekomstige aanpak kan worden ontwikkeld. We zijn niet van plan er een praatbarak van te maken. Er moet een concreet stappenplan worden ontwikkeld.

Mijnheer Vandenbroucke, een van de vijf of zes maatregelen om het probleem op te lossen, heeft betrekking op Lummen. Naar aanleiding van het actualiteitsdebat heb ik dat trouwens al aangekondigd. Er is in een heel specifiek minderhinderprogramma voorzien. De bruggen worden gebouwd naast de weg zelf. Op het ogenblik van de bouw zullen die niet voor hinder zorgen. Met het specifieke communicatieprogramma richten we ons natuurlijk tot de bevolking op het moment dat er hinder zal zijn.

### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de meerderheid en door Groen! werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

### **Interpellatie van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen**

### **Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak bij het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur in Vlaanderen**

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Vandenbroucke.

Mevrouw Franssen heeft het woord.

**Mevrouw Cindy Franssen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, begin januari pakten de kranten er breed mee uit: “100 km fietspaden op komst.” Het was bijna een nieuwjaarscadeau. Het is een mooi en schitterend initiatief van deze regering. De fietswerkelijkheid is echter toch wat complexer.

Tijdens de besprekingen van de beleidsbrieven en begrotingen over Mobiliteit en Openbare Werken werden, zoals elk jaar, heel wat punctuele vragen gesteld over diverse aspecten van het fietsbeleid. Een van de vragen was om eindelijk eens een totaaloverzicht te krijgen over het fietsbeleid. De bedenking die aan de vraag ten grondslag ligt, is dat er elk jaar nieuwe initiatieven worden genomen: de organisatiestructuur wordt veranderd, er zijn kredietverschuivingen, of er duiken nieuwe problemen op, zoals de toestand van de fietspaden langs de over te nemen provinciewegen. We hebben dat totaaloverzicht niet gekregen. Dat is ook de reden van deze interpellatie.

Door de veelheid aan goede plannen en initiatieven ziet men door de bomen het bos niet meer. Er is een totaalplan fiets, een pendelplan, een fietsmanager, fietspunten, een recreatief netwerk, een utilitair netwerk, een module 13, diverse begrotingsposten: geld voor ont-eigeningen, voor aanleg, voor onderhoud enzovoort. Er is een nieuw vademecum met nieuwe kwaliteitseisen voor de fietspaden. Er is verwarring tussen echte fietspaden en fietssuggestiestroken. De gemeenten hebben hun eigen initiatieven. Dat geldt nu ook voor de provincies. Maar over welke fietspaden gaat het?

Om de zwarte punten weg te werken, wordt er aan fietspaden gewerkt. Er komen fietspaden bij, of ze worden verbeterd of vervangen, bij de heraanleg van doortochten enzovoort. Ik mis echter nog steeds een allesomvattend plan over het fietsbeleid in Vlaanderen. De minister voor Mobiliteit heeft nog steeds niet duidelijk gesteld welke paden nog moeten worden aangelegd en waar dat moet gebeuren, over hoeveel kilometer het gaat, en of een einddatum op deze inhaaloperatie kan worden gezet.

Ook het vermelde krantenartikel is daarover niet duidelijk. Gaat het over 100 kilometer bijkomende fietspaden? Gaat het om een herneming van wat via de begroting 2008 zal worden uitgevoerd? Gaat het over kredieten van vorig jaar die niet zijn opgebruikt? De vraag naar een overzicht roept ook de vraag op naar de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het Totaalplan Fiets van 2002 en de evaluatie na vijf jaar werking van dit plan. De evaluatie van dit beleidsplan was in het Vlaams Parlement tot nu toe nog niet aan de orde. Eigenlijk zou het voorwerp van deze interpellatie de evaluatie van dit totaalplan moeten zijn.

Het plan heeft evenwel geen echte termijn dat het wil overspannen, maar kent wel bepaalde, cijfermatige doelstellingen. Hoe relevant of actueel is dit plan nog na bijna zes jaar? In het beoogde totaalplaatje van het fietsbeleid, mogen en moeten nochtans zeker ook de succesverhalen aan bod komen.

Zijn de 100 kilometer fietspaden volgens de persberichten bijkomende fietspaden, bovenop de goedgekeurde begroting 2008? Betreft de 100 kilometer het aantal kilometer fietspad dat met de voorziene kredieten in 2008 kan worden gerealiseerd? Zitten er in de 100 kilometer fietspaden die op grond van kredieten uit vroegere jaren zullen worden gerealiseerd? Betreft het projecten waarin de provincies al cofinancieren?

Hoeveel kilometer fietspad werd sinds het jaar 2000 jaarlijks aangelegd door de Vlaamse overheid? Graag een opsplitsing per provincie en een aparte detaillering over het aantal dat via module 13 werd of wordt aangelegd. Wat begrijpt de Vlaamse overheid juist onder 'fietspad'? Gaat het om de definitie uit het vademecum of wordt daaronder ook de fietssuggestiestroken verstaan?

Met betrekking tot planning en beleidskeuzes, op basis waarvan worden de prioriteiten vastgelegd? Bestaat er een lijst van missing links voor fietspaden? Hoeveel kilometer fietspad is er nog aan te leggen in Vlaanderen? Wat zal de geraamde kostprijs daarvan zijn? Kan de Vlaamse Regering zich engageren voor een einddatum waarop de netwerken zullen zijn voltooid en er langs of parallel met de gewestwegen veilige fietspaden zullen zijn?

De recreatieve fietsroutenetwerken van de provincies Antwerpen en Limburg zijn absolute toeristische trekken. Wie coördineert dit? Over hoeveel kilometer gaat het in totaal? Zijn het uitsluitend gemeentelijke wegen en trajecten of niet? En liggen de functionele netwerken in elke provincie vast? Kunt u dat op kaart bezorgen? Hoe verloopt de verdere uitbouw?

Kan er een schematisch overzicht worden gegeven van de rol van de diverse actoren in het geheel? Waar gebeurt de centrale coördinatie? Wat is de opdracht en taak van de fietsmanager? Is hij of zij een uitvoerder? Beheert hij of zij ook het klachtenmanagement?

Wanneer werd het Totaalplan Fiets door de Vlaamse Regering formeel goedgekeurd? Bestaan er voortgangsrapporten? Zo ja, waar zijn deze te raadplegen? Is de tussentijdse evaluatie beschikbaar? Wordt een aanpassing of bijsturing gepland? Door wie zal dit gebeuren? Zal een nieuw Totaalplan Fiets een antwoord bieden op de vragen over de aan te leggen fietspaden in Vlaanderen en de missing links?

Kunt u zich in overleg met uw collega bevoegd voor Openbare Werken engageren voor een coherente, overzichtelijke rapportage over de evolutie en realisaties?

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

**De heer Eloi Glorieux:** In tegenstelling tot mevrouw Franssen richt ik mijn vraag tot de minister van Openbare Werken. Vooral zij draagt in deze problematiek de verantwoordelijkheid. Het verwondert mij dat mevrouw Franssen de minister van Mobiliteit aanspreekt. Aanleg van fietspaden lijkt mij toch Openbare Werken.

**Mevrouw Cindy Franssen:** De minister van Mobiliteit heeft een coördinerende rol, ook voor het fietsbeleid.

**De heer Eloi Glorieux:** Recent gaven de Vlaamse ministers van Mobiliteit en van Openbare Werken een stand van zaken voor de nieuwe fietspaden die in 2008 in Vlaanderen worden aangelegd. Het zou in totaal over ongeveer 100 kilometer gaan, voor om en bij 60 miljoen euro. Daarvan zou 29 miljoen euro via de mobiliteitsconvenants geïnvesteerd worden, 10 miljoen via het Fietsfonds en 23 miljoen via de investeringen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Het is bekend dat ons land een historische achterstand heeft in de aanleg van veilige en comfortabele fietspaden en het onderhoud ervan. In dit licht zijn de budgetten en de snelheid waarmee de inhaaloperatie wordt ingezet, ontoereikend. Vooral de minister van Openbare Werken draagt hierin een belangrijke verantwoordelijkheid.

Wij onderschrijven volmondig de kritiek van de Fietzersbond op de berichten van de ministers in de media. De Fietzersbond berekende dat aan het huidige investeringsritme van 60 miljoen euro per jaar het nog minstens 23 jaar zal duren alvorens alleen nog maar de fietspaden van het bovenlokale fietsroutenetwerk zijn aangelegd. Hiervoor is volgens de Vlaamse Regering 1,4 miljard euro nodig. De aanleg van het lokale netwerk van fietspaden vraagt nog veel meer geld en zal dus nog langer duren.

Daarnaast is er ook meer geld nodig voor het noodzakelijke onderhoud van de vaak erbarmelijk aangelegde bestaande fietspaden. Ook zijn hier infrastructuur-ingrepen nodig om bijvoorbeeld kruispunten veiliger te maken voor de zwakke weggebruiker. We denken aan het conflictvrij maken van kruispunten met aparte groenperiodes voor gemotoriseerde en andere weggebruikers.

Het klopt inderdaad dat tien jaar geleden, net voor de aanvang van paars-groen, het jaarlijkse investeringsbedrag in fietsinfrastructuur slechts 12,5 miljoen euro bedroeg. Tijdens paars-groen werd dit opgetrokken en vijf geleden stond het op 75 miljoen euro. Nu wordt er aangekondigd dat men 60 miljoen euro per jaar wil investeren. Dat is vertragen in plaats van versnellen.

Terecht stelt de Fietsersbond zich de vraag waarom het investeringsbedrag niet kan worden opgetrokken op het moment dat de Vlaamse begroting overschotten heeft. De 60 miljoen euro wordt niet eens geïndexeerd, dus eigenlijk wordt het elk jaar minder omdat de aanleg elk jaar duurder wordt. Er is voldoende geld en er zijn meer dan voldoende noden. Toch blijft het investeringsbedrag op 60 miljoen euro hangen.

Het door de minister eerder gebruikte argument dat ze het beschikbare jaarbedrag nu al niet op krijgt, vinden we behoorlijk zwak. Als reden wordt hierbij dan verwezen naar de procedures die vaak complex zijn en lange tijd aanslepen of naar de inertie bij sommige gemeentebesturen. Buiten de onteigeningsvergoedingen heeft de minister van Openbare Werken het grootste deel van de procedures zelf in handen. Het is aan haar om ze aantrekkelijker en efficiënter te maken en gesmeerder te laten verlopen.

Mevrouw de minister, erkent u de achterstand inzake de aanleg van veilige en comfortabele nieuwe fietspaden en het onderhoud van de in het verleden vaak erbarmelijk aangelegde fietspaden? Aan het huidige investeringsritme zal dit pas binnen enkele decennia zijn weggewerkt. Hoe kunt u dit met het oog op de begrotingsoverschotten verantwoorden? Waarom blijft de regering de verantwoordelijkheid voor de aanleg van fietspaden afschuiven op de gemeenten, nu blijkt dat dit tot inertie leidt? Is het niet effectiever indien het gewest de touwtjes terug in eigen handen neemt? Waarom hervormt de minister de procedures voor de aanleg van nieuwe fietspaden niet, om de projectaanvragen efficiënter en sneller te laten verlopen? Mevrouw de minister, mijn vragen handelen dus over hetzelfde onderwerp als die van mevrouw Franssen, maar ze hebben wel een enigszins andere teneur.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer Glorieux, u zegt dat de fietspaden niet worden aangelegd omdat de gemeentebesturen stilzitten op dat vlak. Dat is zeker en vast niet het geval. Er zijn heel wat gemeentebesturen die zich er ten volle van bewust zijn dat ze initiatieven moeten nemen. Ze zijn ook zeer tevreden over de bijsturingen die door de Vlaamse Gemeenschap zijn gebeurd. Het is duidelijk dat de Vlaamse Gemeenschap op dit vlak meer haar rol wenst op te nemen.

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

**Minister Frank Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mevrouw Franssen, u vertrekt van een aantal persberichten en vraagt me of de 100 kilometer fietspaden bijkomende fietspaden zijn, dus bovenop de goedgekeurde begroting 2008. De in de pers ge-

noemde 100 kilometer fietspaden vormen het resultaat van een berekening op basis van de in 2007 vastgelegde bedragen voor investeringen in fietspaden via modulegebonden projecten, het Fietsfonds en de raming met betrekking tot projectgebonden investeringen in fietsvoorzieningen door het AWV. De 100 kilometer betreft niet het aantal kilometer fietspad dat met de voorziene kredieten in 2008 kan worden gerealiseerd. Het betreft de realisatie van fietspaden met de kredieten van 2007. De voorziene kredieten voor 2008 zijn van dezelfde grootteorde. Zitten er in die 100 kilometer fietspaden die op grond van kredieten uit vroegere jaren zullen worden gerealiseerd? Neen. De provincies subsidiëren, net als de Vlaamse overheid, de projecten die in het kader van het Fietsfonds worden gerealiseerd voor 40 procent. Enkel de provincie West-Vlaanderen subsidieert voor 60 procent. In 2007 bedroeg de bijdrage van de provincies iets meer dan 1 miljoen euro.

U vraagt me hoeveel kilometer fietspad sinds het jaar 2000 jaarlijks door de Vlaamse overheid werd aangelegd. U wilt een opsplitsing per provincie en een aparte detaillering over het aantal dat via de module 13 wordt aangelegd. Ik zal u een tabel overmaken waarin u heel veel details vindt. Het is zinledig om die voor te lezen. De tabel geeft een overzicht van het aantal kilometer fietspaden langs gewestwegen die jaarlijks in elke provincie werden aangelegd met middelen van de Vlaamse overheid in de periode 2000-2007. Dit overzicht is echter onvolledig. Omdat module 13-projecten een gemiddelde doorlooptijd hebben van 6 jaar, werd in de periode 2000-2004 slechts 18 kilometer fietspad met module 13 op het terrein gerealiseerd. In deze periode legde vooral AWV fietspaden aan. Vanaf 2005 neemt het aantal gerealiseerde modules 13 toe terwijl precieze gegevens over de door AWV gerealiseerde fietspaden in die periode ontbreken.

U vraagt wat de Vlaamse overheid juist onder fietspad begrijpt. Het Vademecum Fietsvoorzieningen verwijst naar de definitie van een fietspad, zoals vermeld in het verkeersreglement in artikel 2.7. Dat is de enige geldige definitie. Fietssuggestiestroken vallen niet onder deze bepaling en zijn trouwens niet opgenomen in het verkeersreglement. De Vlaamse overheid beschouwt fietssuggestiestroken dan ook niet als fietspaden.

U stelde vragen over de planning en beleidskeuzes en op basis waarvan de prioriteiten worden vastgelegd. Met de methode van objectieve behoefteanalyse van het AWV worden prioriteiten bepaald voor investeringen in fietspaden langs gewestwegen die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Er worden daarbij drie criteria gebruikt: ten eerste het potentieel aantal verplaatsingen langs de route, zoals verplaatsingen woon-school, woon-werk, woon-winkel en voor- en natransport, ten tweede de toestand van de



aanwezige fietsinfrastructuur en ten derde de verkeersveiligheid voor fietsers.

U vraagt of er een lijst van missing links voor fietspaden bestaat. Wat de fietspaden langs gewestwegen, die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk betreft, werd de laatste behoefteanalyse in 2005 opgemaakt. Per provincie bevat deze lijst een overzicht van prioritair aan te leggen fietspaden langs gewestwegen. Sindsdien werden natuurlijk belangrijke inspanningen geleverd inzake de aanleg van fietspaden. Momenteel vindt een conversie van de GIS-omgeving (geografische informatiesystemen) van het fietsroutenetwerk plaats waardoor een nieuwe doorrekening van de prioritaire investeringen, de missing links, pas in de loop van het voorjaar van 2008 zal kunnen plaatsvinden.

De juiste berekening van het aantal kilometer fietspaden dat nog moet worden aangelegd, is pas mogelijk nadat de actualisering van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk heeft kunnen plaatsvinden in de loop van het voorjaar van 2008. Voor een actuele benadering van het aantal kilometer fietspaden dat nog moet worden aangelegd of verbeterd langs gewestwegen, verwijs ik naar het verslag van de commissie waarin de beleidsbrief Mobiliteit 2007-2008 werd besproken. Het gaat om stuk 15, pagina 19. Ik meen trouwens dat u op die bespreking aanwezig was en dus kan ik ernaar verwijzen.

Ook voor de geraamde kostprijs verwijs ik graag naar het verslag van dezelfde commissie, bladzijde 19 van het stuk.

U vraagt of de Vlaamse Regering zich kan engageren voor een einddatum waarop de netwerken zullen zijn voltooid en er langs of parallel met de gewestwegen in veilige fietspaden zal zijn voorzien. Ook dat aspect kwam aan bod tijdens de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit 2007-2008. Ik zou echter willen aanvullen dat het moeilijk is om een engagement aan te gaan voor een einddatum waarop het netwerk zal zijn gerealiseerd. Niet alleen de beschikbaar gestelde kredieten vormen een bepalende factor, ook moet rekening worden gehouden met het feit dat de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk een gezamenlijk engagement inhoudt van de Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten. Na de actualisering van het fietsroutenetwerk moet het mogelijk zijn om, op basis van de ervaringen met de bestaande financieringsinstrumenten en de realisatietermijnen van fietspaden, een realistische streefdatum voor de realisatie van het netwerk voorop te stellen. Uiteraard zullen ook de investeringen van het Agentschap Wegen en Verkeer de snelheid van realisatie sterk beïnvloeden.

Uw vierde reeks vragen ging over de functionele en recreatieve netwerken. De recreatieve fietsroutenetwerken vallen onder de bevoegdheid Toerisme. Toerisme Vlaanderen en de toeristische diensten van de provincies

zijn verantwoordelijk voor de uitbouw en het beheer van de netwerken. Voor een precieze taakverdeling en het aantal kilometer fietsroutenetwerk stel ik voor dat u hierover minister Bourgeois, die bevoegd is voor toerisme, interpelleert. U moet natuurlijk niet, het is een suggestie.

De provincies hebben een belangrijke verantwoordelijkheid voor het vaststellen en beheren van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Het netwerk is opgenomen in het richtinggevend gedeelte van de provinciale ruimtelijke structuurplannen. De provincies beheren en evalueren eveneens de wijzigingen aan het netwerk, waarbij de Vlaamse overheid een adviserende rol heeft. Kaarten van de netwerken zijn beschikbaar op de provinciale websites, waarnaar een link is gelegd van op de website [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be). De huidige versie van het netwerk dateert van 2005 en kan op kaart aan de commissieleden bezorgd worden, maar binnen enkele maanden is een geactualiseerde versie beschikbaar.

U vroeg ook wie wat doet. De investeringen in de realisatie van fietsinfrastructuur door de Vlaamse overheid betreffen zowel projecten op gewestwegen als de subsidiëring van fietsvoorzieningen langs niet genummerde wegen en spoorwegen. Ook langs waterwegen worden door het Vlaamse Gewest dienstpaden geschikt gemaakt voor gebruik voor recreatief en functioneel dagelijks fietsverkeer. Meer informatie over de taakverdeling in het kader van het mobiliteitsconvenant vindt u in het ministeriële besluit betreffende de mobiliteitsconvenants van 22 februari 2007 terug. Dat besluit en uitgebreide informatie staan ook op de website [www.mobiel.vlaanderen.be/mobiliteitsconvenant](http://www.mobiel.vlaanderen.be/mobiliteitsconvenant).

Voor de investeringen van het AWV verwijs ik naar mijn collega bevoegd voor Openbare Werken. Voor de subsidiëring van de aanleg en verbetering van fietspaden langs niet genummerde wegen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is in 2006 het Fietsfonds in het leven geroepen. Hiervoor werd met de provincies een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. De provincies begeleiden de gemeenten bij de uitvoering van de projecten, die voor 40 percent door de Vlaamse overheid en voor 40 percent, en in West-Vlaanderen voor 60 percent, door de provincie worden gesubsidieerd. Ook de Fietsfondsprojecten worden in de gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie besproken.

U vroeg ook naar de centrale coördinatie. De monitoring van de investeringen en de realisaties die verband houden met de totstandkoming van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, werd toevertrouwd aan de Vlaamse fietsmanager, die werkzaam is binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij werkt hiervoor samen met het AWV en de provincies.

Het takenpakket van de fietsmanager omvat de volgende vijf opdrachten: één, het investeringsbeleid inzake de aanleg van fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk opvolgen, twee, het bewaken van de samenhang en de kwaliteit van de aangelegde fietsvoorzieningen op het fietsrouten netwerken conform de richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen, drie, functioneren als aanspreekpunt voor het fietsbeleid op Vlaams niveau, vier, het opzetten en beheren van een centraal meldpunt voor knelpunten op fietspaden, dit meldpunt werd op 1 oktober 2007 operationeel, en vijf, beleidsadvisering inzake fietsbeleid. Concreet werd het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets gescreend en werden prioritaire acties voorgesteld. Concreet vertaalt zich dit in de coördinatie, de levering van inhoudelijke bijdragen en de administratieve opvolging met betrekking tot eigen projecten en projecten die door anderen worden uitgevoerd.

In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord van juni 1999 dat voorzag in een detaillering van het fietsbeleid in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, werd het ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets op 25 oktober 2002 als mededeling op de Vlaamse Regering geagendeerd. Daar zijn toen geen opmerkingen op geformuleerd.

De behandeling door het Vlaams Parlement beperkte zich tot de bespreking van het ontwerp van totaalplan in de commissie voor Openbare Werken op 28 januari 2003 zonder verder gevolg. Op 17 oktober 2003 keurde de Vlaamse Regering de beleidsvoornemens van het Mobiliteitsplan Vlaanderen goed. Daarin werden belangrijke voornemens over de aanleg van fietsinfrastructuur geformuleerd.

Voor de operationalisering van het Vlaams Totaalplan Fiets werd verwezen naar de beleidsnota's Mobiliteit en Openbare Werken en de jaarlijkse beleidsbrieven en budgetplannen. Tijdens het eerste Vlaamse Fietscongres, dat plaatsvond op 1 februari 2006, werd een eerste stand van zaken van het Vlaamse fietsbeleid voorgesteld. De congresdocumenten zijn eventueel beschikbaar bij de organisator van het fietscongres, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

In september 2008 zal opnieuw een fietscongres plaatsvinden. Daarbij zal een balans worden opgemaakt van het gevoerde fietsbeleid van de afgelopen jaren en zal het fietsbeleid voor de komende jaren worden besproken.

Een eerste tussentijdse evaluatie van het gevoerde fietsbeleid vond plaats tijdens het Fietscongres op 1 februari 2006. De beschikbare documenten kunnen eventueel aan de leden van de commissie worden bezorgd.

De fietsmanager voerde een screening van de voorgestelde maatregelen uit het Vlaams Totaalplan Fiets uit, met de bedoeling om prioritaire acties voor de periode

2008-2009 te selecteren. Op basis van de voorstellen bepaalde de minister de prioriteiten voor het Vlaamse fietsbeleid in deze periode. Die werden opgenomen in de beleidsbrief Mobiliteit 2008.

Het Vlaams Totaalplan Fiets wordt als richtsnoer gebruikt voor het fietsbeleid van de Vlaamse overheid, hoewel het geen officiële status heeft verkregen. Uit de screening van de maatregelen is gebleken dat er intussen heel wat van dit plan gerealiseerd is. In 2009 zal de volgende minister van Mobiliteit moeten beslissen of met een vernieuwd totaalplan de inhaalbeweging wordt voortgezet.

Voor de modules 12 en 13 wil ik mij graag engageren voor een coherente en overzichtelijke rapportage over de evolutie en realisaties. De rapportage over de evolutie en de realisaties van het gevoerde fietsbeleid zal trouwens plaatsvinden op het tweede Vlaamse Fietscongres op 12 september 2008. De leden van de commissie zijn uiteraard van harte welkom op dit congres.

Voor de engagementen met betrekking tot de realisaties door het AWV verwijs ik naar het antwoord van minister Crevits.

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

**Minister Hilde Crevits:** Wat de vereiste aanleg van fietspaden betreft, erken ik, net als minister Vandenbroucke, dat er nog heel wat werk aan de winkel is. Vandaag wordt binnen de beschikbare marges heel wat gerealiseerd.

Ik heb voor de leden van deze commissie een overzicht meegebracht van de investeringen in fietsinfrastructuur 2007 door onze eigen administratie. Ik zal dat bij het verslag laten voegen.

Het engagement dat destijds is aangegaan om jaarlijks met eigen middelen ruim 20 miljoen euro te investeren in de vernieuwing van fietspaden en de aanleg van nieuwe fietspaden, werd in 2007 absoluut gehaald. Het is niet zo eenvoudig om die oefening te maken. De fietspadprojecten die worden gefinancierd met eigen middelen, zitten verweven in grotere projecten. De fietspadprojecten moeten daaruit worden gelicht en daar moet dan de budgettaire berekening bij worden gemaakt. Dat is niet eenvoudig. Als men een aanbesteding doet, dan krijgt men immers de totaalprijzen aan de hand van de gebruikte materialen. Voor het fietspad en voor de weg wordt daar geen afzonderlijke berekening voor gemaakt. We hebben die oefening nu gemaakt en het is de bedoeling die ook in de toekomst te blijven maken.

Die 20 miljoen euro vertegenwoordigt 10 percent van het investeringsbudget Openbare Werken. Dat bedrag dient ook voor structureel onderhoud, heraanleg van

kruispunten en wegvakken, onderhoud van kunstwerken, doortochten enzovoort. De opstelling van dit investeringsprogramma is een jaarlijkse evenwichtsoefening, waarbij rekening moet worden gehouden met de verschillende doelstellingen die de administratie moet verwezenlijken. Naast het bevorderen van verplaatsingen via duurzame modi zoals fiets en openbaar vervoer, gaat het ook over het bevorderen van de leefbaarheid via doortochten en geluidsmaatregelen en over het structureel onderhoud van de wegen.

Er worden ook heel wat fietspaden aangelegd via module 13. Bij de evaluatie van de mobiliteitsconvenants werden een aantal wijzigingen in de werkwijze doorgevoerd die het verloop van deze dossiers moeten vereenvoudigen. De belangrijkste maatregel die in dat kader werd getroffen, is het laten uitvoeren van de vereiste onteigeningen. Het is net die laatste procedure die de grote bottleneck vormt, ongeacht of de lokale overheid of het gewest het project trekt. Het al dan niet onteigenen vormt de bepalende factor voor de duur van een aantal fietspadprojecten. Ze zijn bij uitstek ingewikkeld. Een fietspad leg je niet in het midden van de weg, dat moet nu eenmaal aan de zijkant. Als er geen fietspad ligt, moet je in veel gevallen onteigenen. Als je pech hebt, moet dat dan ook nog eens perceel per perceel gebeuren. Zo gaat heel wat nuttige tijd verloren. Als eigenaars worden geconfronteerd met een vraag voor een fietspad, duurt het even voor die mensen daar positief op reageren.

Een ander aspect dat de aanleg van fietspaden bemoeilijkt, is dat van de nutsleidingen. Vaak zitten ze aan de zijkant van de weg en moeten ze worden verplaatst. Dat heeft vaak belangrijke gevolgen, het is een knelpunt. Als we met heel wat extra middelen over de brug komen, vraag ik me af of het allemaal zoveel sneller zou gaan. De grootste knelpunten zijn de procedure, de onteigeningen en een aantal praktische obstakels.

Mijnheer Glorieux, u zegt dat we de begrotingsoverschotten daarvoor kunnen gebruiken. Ik wil niet vooruitlopen en uitspraken doen voor een en ander in de schoot van de regering is beslist. Als we alle middelen optellen, komen we aan 60 miljoen euro die jaarlijks in fietspaden worden gestopt. U zegt dat het vroeger 70 of 80 miljoen euro was. Het gaat hier wel over vastgelegde bedragen, die dus effectief worden besteed. Ik baseer me niet op begrotingsprognoses, maar op naakte cijfers voor 2007, en die zijn niet te versmaden.

U vraagt waarom de regering de verantwoordelijkheid voor de aanleg van fietspaden afschuift op de gemeenten. Het gewest heeft bij de evaluatie van de convenants al een aantal aspecten, zoals de onteigeningen, terug in eigen handen genomen. De discussie over het volledig terug in handen nemen van de fietspadprojecten moet ook gevoerd worden in het kader van een nieuwe eva-

luatie van de convenants. Ik beslis daar niet alleen over. Het maakt voorwerp uit van een uitgebreid debat, dat we moeten voeren met de minister van Mobiliteit.

Mijnheer Glorieux, u vraagt ook waarom de procedures voor de aanleg van nieuwe fietspaden niet worden hervormd. Naast de specifieke convenantmodules zoals het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning, het eventueel uitvoeren van aanpassingen of studies over effecten, zijn het dezelfde procedures als die in het kader van wegenwerken. Bij grote werken moeten we via een start- en een projectnota werken. Als we aan het ene onderdeel sleutelen, moeten we aan het andere sleutelen.

Hetzelfde geldt voor de stedenbouwkundige vergunning, het verplaatsen van leidingen enzovoort. Ik ben vragende partij om alle bestaande procedures zo vlot mogelijk te laten verlopen en op elkaar te laten aansluiten. Beslissingen voor een totale herziening moeten deel uitmaken van een nieuwe evaluatie van het convenantenbeleid. Dat zal ongetwijfeld gebeuren en aanleiding geven tot een aantal vereenvoudigingen.

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

**Mevrouw Cindy Franssen:** Het antwoord van minister Vandembroucke staft mijn stelling en het onderwerp van mijn interpellatie. Naast enkele punctuele zaken die tijdens de begrotingsbespreking aan bod kwamen, bleef ik op mijn honger zitten inzake het totaalbeeld. Ik heb de bevindingen van het fietscongres van 1 februari 2006 grondig doorgenomen, alsook de andere sites die u exhaustief opsomt. Uit de bevindingen onthoud ik vooral de dringende noodzaak van een integrale aanpak van een fietsbeleid, net vanwege de verschillende initiatieven, die op zich goed zijn en vanwege de verschillende beleidsniveaus.

Ik blijf aandringen op een integrale aanpak door de coördinerende minister van Mobiliteit. Ik kijk volop uit naar het fietscongres van 2008 en hoop dat het totale plaatje daar aan bod zal komen.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mevrouw de minister, u hebt een aantal pijnpunten aangekaart, en redenen opgegeven waarom bepaalde zaken lang duren. Mijn punt is net dat indien de Vlaamse overheid een aantal van die zaken opnieuw in eigen handen zou nemen in plaats van dat naar de gemeenten door te schuiven, ze vlotter zouden verlopen. Veel gemeentebesturen nemen inderdaad initiatieven. Het laatste wat ik wil insinueren, is dat gemeentebesturen niet geïnteresseerd zouden zijn of geen initiatieven zouden nemen. Ze doen dat zeker wel, sommige echter doen het in mindere mate. In ieder geval is het zo dat heel wat gemeentebesturen ontmoedigd raken net door de zware en langdradige

procedures. Het gevolg is dat men op gevaarlijke gewestwegen over bepaalde stroken heel goede en degelijke fietspaden heeft aangelegd volgens alle regels van de kunst, maar dat die aan de gemeentegrens abrupt stoppen. Ik heb dat zaterdag aan den lijve ondervonden op de N3 tussen Bertem en Tervuren. Op het grondgebied van Bertem ligt daar een heel mooi en goed fietspad, maar eens in Tervuren stopt het plots.

Nochtans, en dat weet ik uit zeer goede bron, is het zeker niet zo dat de gemeente Tervuren niet geïnteresseerd zou zijn. Ze hebben zich daar de laatste jaren zeer actief ingespannen om het fietspad te laten doorlopen. De procedure sleept er al jaren aan, onder meer als gevolg van het bureaucratische kluwen. Vandaar onze vraag dat het Vlaamse Gewest de zaak zelf in handen zou nemen. De gemeenten moesten aanvankelijk voor 20 percent van de kosten opdraaien en waren verantwoordelijk voor de studie bureaus voor onteigeningen en zo meer. Sinds kort neemt het gewest de kosten voor 100 percent op zich, en regelt het ook de onteigeningen. Dat is zeker positief, maar het is in feite niet meer dan normaal. Het gaat tenslotte om gewestwegen. Maar de gemeenten blijven dan nog belast met de aanleg van rioleringen, voetpaden, groen, straatmeubilair en zo meer. Het resultaat is dat op sommige plaatsen prachtige fietspaden zijn aangelegd, net tot aan de gemeentegrens. Daar stoppen ze dan abrupt, wat in de ogen van de burger niet echt een voorbeeld is van goed beleid.

We vragen dat de Vlaamse Regering in meer geld zou voorzien voor de aanleg van de fietspaden en dat het geld ook effectief wordt besteed. U zegt dat nu al 10 percent van het budget naar de aanleg van fietspaden gaat. Daarnaast wordt nog eens een half miljard via Via-Invest voor de missing links geïnvesteerd, anderhalf miljard via de BAM en zo meer. Dat zijn budgetten die veel hoger liggen.

De aanleg van de fietspaden loopt dikwijls vertraging op doordat het aankoopcomité dat beslist over de vergoeding voor de onteigeningen, zich op het federale niveau bevindt. Door een aanwervingstop is het comité onderbemand en de dossiers blijven liggen. De hele onteigeningsprocedure, inclusief het aankoopcomité, kunnen inderdaad best aan het gewest worden overgedragen. Het Vlaamse Gewest heeft geen enkel excuus meer om zelf de volledige procedure uit handen te geven en ze ook sneller en efficiënter te maken zodat de situatie die zich nu soms voordoet, dat degelijke, goede fietspaden aan de gemeentegrens plots stoppen, in de toekomst kan vermeden worden.

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

**Minister Frank Vandembroucke:** Ik ben het volmondig eens met mevrouw Franssen, die pleit voor een integraal beleid. We kijken ernaar uit dat het congres er nog een belangrijke impuls aan toevoegt.

Mijnheer Glorieux, disputen tussen gemeenten kunnen worden opgelost met wat goede wil van beide gemeenten. In Tervuren heeft mijn partij niet veel te zeggen, in Bertem een klein beetje. Ik zal zeker de boodschap overmaken. Voor de rest zegt u dat de regering meer zou moeten doen. Ik noteer uw standpunt. U legt de nadruk op enkele knelpunten in de huidige staatsinrichting, wat me doet hopen dat uw partij actief meewerkt aan een nieuwe staatsvorming. Ik ben het daarmee eens.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik sluit mij aan bij het laatste gedeelte van het betoog van collega Vandembroucke. Mijnheer Glorieux stelde voor om het heft terug in eigen handen te nemen. We nemen de onteigeningen opnieuw voor onze rekening maar aan de procedure kunnen we niets veranderen. Hetzelfde geldt voor de nutsleidingen. We kampen daar met problemen waarvoor we de sleutels die tot oplossingen leiden, niet in onze handen hebben.

U stelde dat we via Via-Invest nog over een pak middelen beschikken. U vergist zich als u denkt dat alle projecten die via Via-Invest of PPS worden gerealiseerd, geen rekening houden met de fietsers. Het tegendeel is waar. De noordelijke ontsluiting legt mee fietstunnels aan. Elk project dat via PPS wordt gerealiseerd, houdt niet alleen rekening met het wegverkeer maar ook met de zwakke weggebruiker, de fietser en de voetganger. Misschien is de lijst van budgetten niet volledig en moeten we aanvullen met budgetten die via PPS worden meegenomen of gerealiseerd. Maar de fietser komt zeker aan bod als het om deze middelen gaat.

#### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Eloi Glorieux en door mevrouw Cindy Franssen werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

#### **Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de tussentijdse evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen**

**De voorzitter:** Het antwoord wordt gegeven door minister Vandembroucke.

De heer Peeters heeft het woord.

**De heer Frans Peeters:** Mijn toelichting zal kort zijn. Ik stel mijn vraag naar aanleiding van een vorige vraag op 14 november 2007 en het antwoord van de minister daarop, dat er tot op het moment van de vraag eigenlijk nooit een evaluatie was gebeurd van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Natuurlijk baart dat zorgen. Als er geen beoordeling over de effectiviteit van de ingezette middelen is en van de wijze waarop ze gerelateerd zijn aan de vooropgezette doelstellingen, is het naar mijn mening terecht dat we de vraag hier stellen. Zij heeft toen geantwoord dat de resultaten beschikbaar zouden zijn tegen eind 2007 en besproken zouden worden in de commissie. Zijn de resultaten van een monitoring en een evaluatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorhanden? Kunnen deze toegelicht worden? Welke besluiten kan men trekken uit deze tussentijdse evaluatie? Welke gevolgen zullen hieraan gegeven worden?

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

**Minister Frank Vandenbroucke:** Belofte maakt schuld. Minister Van Brempt heeft op 17 november inderdaad beloofd dat u de resultaten van de evaluatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zou krijgen. De basis daarvan is een document met beleidsvoornemens dat werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003. Ik overhandig dit hierbij aan de voorzitter en de secretaris. Ik stel voor dat u de tekst verder verspreidt.

Men heeft in eerste instantie onderzocht welke vooropgestelde maatregelen al dan niet werden uitgevoerd, en natuurlijk ook in welke mate de betrokken actoren zijn geraadpleegd. Bij een aantal maatregelen werden in het document beleidsvoornemens en -doelstellingen vooropgesteld en voor elke doelstelling werd een stand van zaken gegeven, opnieuw via een raadpleging van de betrokkenen.

U stelt de begrijpelijke maar zeer brede vraag welke besluiten men daaruit kan trekken. U zegt terecht dat het gaat over een tussentijdse evaluatie. Ik wil dat beklemtonen. Ze geeft aan, op basis van bevraging door de administratie, welke vooropgestelde maatregelen werden uitgevoerd. Niet alle voornemens en maatregelen werden tot op heden gerealiseerd of konden tot op heden niet worden gerealiseerd. Het document beleidsvoornemens formuleert immers beleidsaanbevelingen waarbij de planhorizon 2012 is. Dat betekent dat de huidige evaluatie slechts een tussenstand weergeeft, gebaseerd op een uitvoeringsperiode van 3,5 jaar, namelijk 2004, 2005, 2006 en deels 2007. Bovendien is algemeen geweten dat aan infrastructuurprojecten lange uitvoeringsperioden verbonden zijn. De verdere uitvoering van de voorziene maatregelen wordt onverkort voortgezet.

Het ontwerp van Mobiliteitsplan stelt een vijftal doelstellingen voorop: bereikbaarheid vrijwaren, toeganke-

lijkheid garanderen, verkeersveiligheid verzekeren, verkeersleefbaarheid verbeteren en schade aan natuur en milieu terugdringen. In de realisatie van deze doelstellingen is ongetwijfeld een substantiële vooruitgang geboekt via de implementatie van de verschillende maatregelen. Naar aanleiding van deze tussentijdse evaluatie hebben we echter vastgesteld dat voor bepaalde doelstellingen zoals de modale verschuiving de statistische indicatoren nog niet voldoende zijn uitgewerkt. Het lijkt me daarom noodzakelijk om eerst in een wettelijk kader te voorzien dat de basis vormt voor de mobiliteitsplanning en beleidsmonitoring. Tegelijk zullen in voorbereiding op een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen een aantal studies worden uitgevoerd. Zo zal in de loop van 2008 alvast gewerkt worden aan een verdere optimalisatie, aan de verzameling, de toegang en de interpretatie van de statistische gegevens en de definitie van de indicatoren.

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de minister, ik blijf daarmee wel op mijn honger zitten.

Mijnheer de voorzitter, kunnen we de bespreking van die evaluatie op onze agenda plaatsen? Kunnen we dat afspreken bij de regeling van de werkzaamheden?

**De voorzitter:** Natuurlijk, kunnen we dat.

**Minister Frank Vandenbroucke:** Ik ben het daar volmondig mee eens.

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

---

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over zwaar verkeer op lokale gewestwegen**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had u een schriftelijke vraag gesteld en kreeg daar van de administratie een heel bot antwoord op. Daarom heb ik deze vraag om uitleg ingediend.

Mijn vraag is niet gericht tegen de vrachtwagen op zich, integendeel. Het vrachtverkeer heeft hier al meermaals onderwerp uitgemaakt van vragen en debatten. Helaas

zien we nog vaak vrachtwagens door onze dorpen rijden. Ze komen nog veel te vaak op plaatsen waar ze volgens mij niet moeten komen. Ze hebben nochtans alternatieven. Ik weet dat er een omrijfactor is. Men moet alle factoren afwegen. Een alternatief is vaak veel veiliger, geeft een regelmatigere snelheid en normaal gezien geen bijkomende files. Eigenlijk zouden die vrachtwagens dus niet mogen komen op bepaalde plaatsen.

Ik geef twee voorbeelden, uit mijn onmiddellijke omgeving. Het gaat niet over mijn eigen achtertuin. Ik ben ervan overtuigd dat er op andere plaatsen heel wat dergelijke situaties zijn. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de categorisering van wegen. Een voorbeeld is het vrachtwagenverkeer uit Riemst-Maastricht richting Luik of Brussel. Dat heeft te maken met de A2 in Nederland. Heel wat vrachtwagens willen de autosnelweg niet nemen. In de toekomst zal hier een oplossing voor komen, namelijk de autosnelweg A2, die dwars door Maastricht loopt. We zien dat die vrachtwagens de bestaande wegen nemen en via het centrum van Tongeren rijden, om vervolgens in Borgworm de E40 op te rijden. Nochtans is er een alternatief: ze kunnen de E40 oprijden via de E313.

Dan is er nog een ander voorbeeld. Dat heeft betrekking op vrachtwagengenererende bedrijven. Ik denk dan aan de cementindustrie. Eind jaren tachtig heeft men speciaal een verbinding gemaakt over het Albertkanaal en over de Maas, om een vlotte verbinding te hebben met de autosnelweg. In werkelijkheid rijdt, behalve richting Nederland, al dat vrachtwagenverkeer door de dorpskernen, om zo uiteindelijk de E313 te bereiken. Daar zit trouwens een heel grote transporteur, namelijk De Luyker. Die is u welbekend, mijnheer de voorzitter. Via de autosnelweg zouden die vrachtwagens een veel regelmatigere traject hebben. Ik geef toe dat er inderdaad ook sprake is van een omrijfactor.

Dan geef ik een voorbeeld van hoe de administratie blijkbaar plots wel een en ander kan, namelijk de doortocht van Munsterbilzen. Dat is heel goed: er mag geen vrachtverkeer door. Alleen plaatselijk verkeer is toegelaten. Het vrachtverkeer wordt omgeleid, ook met een omrijfactor, langs een aantal expreswegen om vervolgens de autosnelweg te bereiken.

Dat zijn maar een aantal voorbeelden. Net als bij de voorgaande interpellatie heeft de administratie hier een signaalfunctie, die ze echter niet wil vervullen. Ze vindt dat het niet haar pakkie-an is. Een weg is een weg, volgens haar. Ik heb daar een andere mening over.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u op mijn suggesties zult ingaan. Het gaat niet alleen over mijn eigen achtertuin. Het gaat over vele situaties in Vlaanderen. Werd de problematiek van het zwaar verkeer dat, via alternatieve routes, kernen en lokale gewestwegen belast, al onderzocht? Zo ja, met welke concrete resultaten? Zo neen,

acht u het wenselijk om met een dergelijk onderzoek te beginnen? Is uw antwoord positief, dan wil ik vragen dat Limburg een pilootprovincie zou zijn. Dat is misschien de provincie die nog het minst wordt belast door files. Bestaat er al een overzicht van de locaties en trajecten waar deze problematiek zich voordoet? Ik heb geen tijd om dat zelf te bekijken, maar ik denk dat uw administratie heel goed geplaatst is ter zake. Welke concrete maatregelen denkt u te nemen om een antwoord te bieden op dit toch wel belangrijke probleem?

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

**De heer Jos De Meyer:** Ik kan de bezorgdheid van de heer Peumans deels volgen, maar mijn spontane reactie is dat de belangrijkste partners in dit overleg vermoedelijk de lokale overheden zijn. Mevrouw de minister, wordt over deze problematiek structureel of occasioneel overlegd met de lokale overheden?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, u weet allen dat het wegennet gecategoriseerd is. Dat betekent dat elke weg ingedeeld is in een hoofdcategorie: hoofdwegennet, primair net, secundair net en lokaal net. Die hoofdcategorieën zijn dan nog eens ingedeeld in subcategorieën. Als we een ingreep doen op een wegvak of kruispunt, dan is de wegcategorie een zeer belangrijk uitgangspunt om de inrichting en het beeld van de weg in kwestie te bepalen. Op die wijze, met die categorie en de functie van die weg, is het mogelijk om de weginrichting en het wegbeeld vrij goed met elkaar in overeenstemming te brengen. Ook als er snelheidsbeperkingen worden opgelegd, en zelfs voor de bewegwijzering, zijn de wegcategorie en de functie zeer belangrijke uitgangspunten.

Als we dit omgekeerd bekijken en uitgaan van het standpunt van de weggebruiker zal die, als hij een keuze heeft tussen twee trajecten, een traject kiezen aan de hand van een aantal parameters. Hij heeft een beeld van het vertrekpunt van de beide trajecten. Hij houdt rekening met de groentijd van eventuele verkeerslichten naar de diverse mogelijke assen. Hij houdt rekening met de bewegwijzering en met de toegelaten snelheden op de wegvakken van de trajecten in kwestie. Als al die elementen een bepaald traject bevoordelen, dan zal de weggebruiker een bestaande omrijfactor minder zwaar inschatten of zelfs verwaarlozen. Het vlot ergens komen wordt als prioritair beschouwd. Zo nodig kan er nog drastischer worden ingegrepen, bijvoorbeeld door een gewichtsbeperking, behalve voor de lokale bediening. Dat is zeker het geval bij bepaalde doortochten. Daar zijn een aantal voorbeelden van gekend.

Een inrichting is absoluut nodig om het net vermelde geheel van factoren te verwezenlijken. Dat gebeurt stap per stap bij elke ingreep op het traject in kwestie. Dan

kom ik meteen tot de vraag van de heer De Meyer. Hij vroeg of er ter zake structureel overleg is. Er is structureel overleg: heel wat gemeenten gaan bij de opmaak van hun mobiliteitsplan heel sterk rekening houden met het zwaar vervoer en maatregelen om dat in goede banen te leiden. In dat geval worden de maatregelen op de gewestwegen hieraan aangepast en mee gepland. De mobiliteitsplannen zijn zeer belangrijke instrumenten ter zake.

Mijnheer Peumans, de problematiek van het zwaar verkeer maakt een vast onderdeel uit van de bespreking van de mobiliteitsplannen. Bovendien wordt de problematiek nu nog meer dan vroeger ter sprake gebracht bij het structurele overleg tussen de gemeentebesturen en de provinciale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Ik heb de administratie gevraagd of aanvullend studiewerk nuttig zou kunnen zijn om die aanpak wat te versnellen. Op basis van de adviezen die ik van hen zal krijgen, kan dan beslist worden of extra studiewerk noodzakelijk is. We moeten de aanpak van de problemen uiteraard vooropstellen. De mobiliteitsplannen moeten daar zo veel mogelijk rekening mee houden. Voorts is het heel interessant dat bij de investeringswerken van de AWV heel specifiek rekening wordt gehouden met de factoren die ik daarnet opgesomd heb.

Er bestaat geen overzicht van alle locaties en trajecten waar de problematiek zich voordoet, maar ik kan u wel zeggen dat de problematiek zich op een groot aantal plaatsen voordoet. Telkens wanneer er een heraanleg is, probeert men te remediëren volgens het concept dat ik daarnet geschetst heb.

De herinrichting van veel doortochten en de realisatie van de ontbrekende schakels in het hoofdwegennetwerk zijn twee illustraties van de uitvoering van de doelstelling om zwaar vervoer door de dorpskernen te ontmoedigen of zelfs onmogelijk te maken. Ik verwijs onder meer naar de noord-zuidverbinding in de Kempen.

Met betrekking tot de concrete maatregelen heb ik een aantal zaken opgesomd aangaande de conceptmatige aanpak. Indien u dat wenst, mijnheer Peumans, kan ik u een overzicht laten bezorgen van de concrete maatregelen die op dit ogenblik gebundeld genomen worden op diverse plaatsen.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, uw administratie heeft u een zeer theoretisch antwoord gegeven. In hun redenering zou de categorisering van de wegen betekenen dat er bij mijn concrete voorbeelden zelfs geen vrachtwagens meer door mogen.

De categorisering van de wegen is tot nu toe altijd een theoretische oefening geweest. We hebben dat hier al

enkele keren duidelijk naar voren gebracht. Uw toezegging om te kijken of een aanvullend onderzoek nuttig is, zullen we verder opvolgen. U koppelt dat aan de missing links, maar dat is een heel ruim niveau, en daar koopt de man in de straat bij wijze van spreken niets mee.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag waarom het bij de doortocht van Munsterbilzen wel kan en op andere plaatsen niet. U verwijst wel naar de snelheidsbeperking, maar ik denk dat de meeste wegen, en zeker de lokale gewestwegen, een snelheidsregime van 70 kilometer per uur hebben. Ik zou graag weten hoe de theoretische afweging getoetst wordt aan de dagelijkse realiteit.

Ik vrees dat veel mobiliteitsplannen in de lade blijven liggen en dat zij vaak opgesteld zijn om infrastructuurwerken op het grondgebied erdoor te krijgen. Die evaluatie moet u ook eens kunnen maken.

U sprak tot slot over structureel overleg met de gemeenten. Ik geef u één voorbeeld dat compleet in tegenspraak is met wat u zegt. Al het verkeer dat van Antwerpen naar Maastricht moet, ging vroeger via Bilzen, en nu via Riemst. Ik stel vast dat uw dienstdoende ingenieur nooit met de gemeente overlegd heeft. Dat is volledig in tegenspraak met wat er zich in Maastricht afspeelt.

Ik ben een beetje teleurgesteld, mevrouw de minister. Ik wacht op de aanvullende gegevens om te kijken wat ik verder zal doen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er zijn inderdaad een aantal gewestwegen die naar dezelfde eindbestemming kunnen gaan. Wanneer het om een lokale gewestweg gaat waar zwaar verkeer moet passeren, krijgt men natuurlijk problemen in de dorpskern.

Mevrouw de minister, u had het in uw antwoord over de categorisering van de wegen. We hebben met een aantal collega's in deze commissie al herhaaldelijk gesteld dat er wat schort aan die categorisering. Een heroriëntering van de categorisering is absoluut noodzakelijk. Een aantal gewestwegen worden als volwaardige gewestweg beschouwd, maar eindigen gewoon aan een lokale weg. Op die manier creëert men problemen.

Wie gaat de hercategorisering van de wegen doorvoeren? Bestonden daar al plannen voor? Ik dacht dat minister Van Mechelen daarmee bezig was, maar ik meen dat u toch ook een aantal richtlijnen moet geven en moet aangeven wat de problematiek precies is.

**De heer Frans Peeters:** Collega's, de categorisering van de wegen moet inderdaad bekeken worden door Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Er is echter ook nood aan een globale visie, anders kunnen we het probleem nooit ten gronde oplossen.

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

**Minister Hilde Crevits:** Ik ben het ermee eens dat bij de herinrichting van een bepaalde doortocht in een gemeente misschien te weinig rekening wordt gehouden met de effecten voor andere gemeenten of wegen. De provinciale auditcommissie moet daarover haar licht laten schijnen. Men zou eigenlijk kunnen verwachten dat er principes zijn die gelijk zijn voor iedereen. Ik wil zeker uw stelling niet tegenspreken. Het is best mogelijk dat door de aanpassing van de doortocht in de ene gemeente problemen ontstaan in de andere. Dat betekent dat we de werking van die auditcommissies misschien eens van naderbij moeten bekijken om te zien welke algemene principes worden gehanteerd.

Het feit dat de ene doortocht niet identiek is met de andere, is vaak het gevolg van zeer intens overleg met de gemeentebesturen. In tegenstelling tot wat u zegt, wordt er dus wel degelijk overleg gevoerd. Voor elk project wordt getracht om een oplossing op maat te bieden.

We moeten van nabij bekijken wat de effecten zijn op gelijkaardige wegen in de omgeving. Daar kan ik u in volgen.

Tenzij ik me vergis, maakt de categorisering deel uit van het globale mobiliteitsplan. Alle bevoegde actoren moeten die zaak aanpakken.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het overdragen van havenwegen naar het Vlaamse Gewest**

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het Havendecreet van 2 maart 1999, dat vorige week gedeeltelijk werd aangepast, gecombineerd met de bepalingen van het uitvoeringsbesluit van 13 juli 2001, voorziet erin dat het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is voor de basisinfrastructuur. Artikel 5 van het besluit bepaalt welke ontsluitingswegen tot die basisinfrastructuur behoren. Voor sommige havens is dat inmiddels gebeurd. Voor andere, zoals de Antwerpse

haven, niet. De gemaakte afspraken zijn nog niet uitgevoerd. Die wegen zijn nu nog in beheer van de haven. Er werd een controle-inspectie uitgevoerd in 2002, die in 2004 werd besproken. Het havenbedrijf verrichte een aantal onderhoudswerken ten bedrage van 778.954 euro. De dossiers voor de overdracht werden gefinaliseerd en goedgekeurd. Sinds 2006 is het wachten op verdere stappen. De wegen moeten voor de overdracht in goede staat zijn, maar door het uitblijven van de nodige stappen is het meest recente inspectieverslag dat van 2002. De overdracht op zich zou de Vlaamse overheid geen geld kosten.

Omdat de overdracht onbeslecht is, zijn er geen investeringswerken meer uitgevoerd. Om de veiligheid te verzekeren, gebeuren enkel nog de hoogst noodzakelijke onderhoudswerken. We kunnen ons dan ook afvragen wie er nu eigenlijk verantwoordelijk is.

Mevrouw de minister, hoever staat men met de administratieve voorbereiding van de overdracht van de havenwegen in het Antwerpse havengebied naar het Vlaamse Gewest? Welke stappen moeten desgevallend nog worden gezet? Zijn daarvoor budgettaire middelen vrijgemaakt? Kunt u de havengemeenschap enige zekerheid verschaffen over het tijdstip en de termijn om dit aanslepende dossier af te handelen?

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, ik kan me volledig aansluiten bij de vraag van de heer de Kort. Hij heeft een punt. Hij heeft zijdelings het probleem van de veiligheid aangehaald. Er is één havenweg, met name de Noorderlaan, die een echt zwart punt is op ons verkeerswegennet. We kunnen het havenbedrijf niets verwijten. Die instantie heeft niet de nodige knowhow om met dat soort gegevens om te gaan.

Mevrouw de minister, uw administratie heeft die kennis wel. Ze weet hoe ze zwarte punten op ons wegennet kan wegwerken. Recent zijn er een aantal dodelijke ongevallen gebeurd. Ik doe dan ook een oproep om daar zo snel mogelijk werk van te maken. Misschien ligt de overdracht van de infrastructuur moeilijk. Toch vraag ik u inspanningen te doen om verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen te nemen.

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de vraag dateert al van enkele jaren geleden. Mevrouw de minister, in de vraag om uitleg van de heer de Kort lees ik dat de overdracht op zich geen geld zou kosten aan de Vlaamse overheid. Voor de overdracht zal dat misschien wel het geval zijn. Als we het volledige onderhoud van die wegen in rekening brengen, klopt dat echter niet.



Mevrouw de minister, hebt u enig idee hoeveel dat zou kosten? Het inspectieverslag dateert ook al weer van 2002. Hebt u met de minister van Begroting al besproken wat de budgettaire impact zou zijn als het Vlaamse Gewest zou instaan voor het onderhoud?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw De Ridder, de havenwegen van de drie zeehavens zijn intussen geïnventariseerd. Er werd een raming opgemaakt over de investeringen die nodig zijn aan deze wegen. Volgens die raming is 4 miljoen euro budget recurrent nodig om alles te kunnen uitvoeren. Een overdracht heeft natuurlijk tot gevolg dat er langs de gewestzijde investeringsbeslissingen genomen moeten worden.

Mijnheer Penris, in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten werd een deel van de Noorderlaan al aan het Vlaamse Gewest overgedragen. Dat was absoluut nodig om dat zwarte punt aan te pakken.

Daarnaast zijn er vandaag nog geen aanvullende stappen gezet om de overdracht van de havenwegen te realiseren. Ik weet dat de vraag bestaat, net als de vraag naar de overname van de provinciewegen. Binnen de budgettaire marge en in overleg in de ministerraad, werden de prioriteiten voor de besteding van de extra middelen gefocust op het vergroten van de nautische toegankelijkheid met de Scheldeverdieping enerzijds, en anderzijds in de eerste fase op het invullen van de engagementen voor de provinciewegen.

De overdracht van de havenwegen moet verlopen via protocol tussen de verschillende betrokken partijen. Wij moeten hierbij onder andere nog onderzoeken of dit via de stad moet gebeuren, of rechtsreeks met het Vlaamse Gewest. Het overleg over dit protocol kan worden opgestart, maar eerst moet de knoop worden doorgehakt bij het zoeken naar financiële middelen. U weet dat het vorig jaar helemaal niet duidelijk was of de provinciewegen zouden worden overgenomen. Die stap hebben we nu kunnen realiseren: de overdracht komt er gefaseerd. Ik weet dat de vraag naar de overname van de havenwegen blijft bestaan, maar op dit ogenblik is de knoop wat de financiën betreft nog niet doorgehakt.

In het protocol moeten we ook een antwoord geven op de juridische vragen met betrekking tot de erfdiensbaarheden die vandaag nog bestaan, enkele heel specifieke overeenkomsten, lopende contracten en een aantal leningen. Dat pakket moet van dichtbij bekeken worden.

Indien over dat protocol een overeenkomst wordt bereikt, moet de Vlaamse Regering via een gezamenlijke beslissing de havenwegen van de drie zeehavens inlijven bij het gewestwegennet. Technisch gezien kan dit perfect via een besluit van de Vlaamse Regering. Maar er zijn dus twee

knelpunten: de budgettaire inschrijving van de middelen en een aantal juridische zaken die moeten worden bekeken in het kader van het protocol. De vraag is bekend en er wordt verder gewerkt aan het dossier.

**De heer Dirk de Kort:** Als het enkel een financieel probleem is, kan het ter sprake komen bij de eerstvolgende begrotingswijziging.

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb net gezegd dat het niet enkel een financieel probleem is. Er is ook de kwestie van de erfdiensbaarheid, de lopende contracten en de leningen. Daarover moet worden onderhandeld in het kader van een protocolovereenkomst en die moet nog worden afgesloten. Zelfs als je volledig door het protocol bent, moet je natuurlijk ook nog over de middelen beschikken. Anders kun je uiteraard de havenwegen niet overnemen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het voorstel om goedkope energieleningen toe te kennen**

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

**De heer Bart Martens:** Mevrouw de minister, enkele weken geleden verklaarde u in de pers werk te maken van een energielening waarmee de burger energiebesparende maatregelen kan financieren en kan terugbetalen met zijn besparing op de energiefactuur. U stelde daarbij een samenwerking te zoeken met de banken die dan dergelijke leningen zouden kunnen toekennen.

Mevrouw de minister, ook de federale regering riep een dergelijk systeem van goedkope leningen in het leven. Bij de vorige prijzenpiek op de oliemarkt in september 2005 besliste de federale regering om de burger te helpen met het financieren van energiebesparende investeringen in zijn woning. Met dat doel richtte de federale regering het Fonds voor de Reductie van de Globale Energiekost (FRGE) op. Het fonds heeft een moeilijke naam. De Raad van State vond het Energiebesparingsfonds geen goede naam omdat dat te maken had met gewestelijke bevoegdheden.

Het FRGE heeft als statutair doel: “De financiering van structurele maatregelen om reducties van de globale energiekost in particuliere woningen te bevorderen voor de doelgroep van de meest behoeftigen en het verstrekken van goedkope leningen voor structurele maatregelen om reducties van de globale energiekost in woningen bezet door privépersonen en dienstig als hoofdverblijfplaats te bevorderen.”

Ter verwezenlijking van zijn maatschappelijk doel stelt het FRGE zijn kapitaal aan het publiek ter beschikking in de vorm van goedkope leningen om energiebesparende investeringen in private woningen uit te voeren. Dat gebeurt via de oprichting van lokale entiteiten door lokale besturen. De oprichting daarvan heeft veel voeten in de aarde gehad. De lokale entiteiten moeten een erkenning aanvragen als kredietverlener. Dat loopt niet van een leien dakje, maar vandaag komt het toch in een stroomversnelling. De lokale entiteit opgericht door Oostende is een feit en is operationeel, ook Antwerpen, Gent en de regio van het Mechelse staan dicht bij dat punt.

Ook het Vlaamse regeerakkoord wil tegemoetkomen aan het probleem van een tekort aan financieringsmogelijkheden voor investeringen in energiebesparende maatregelen door te voorzien in "het opzetten van derdepartijfinancieringssystemen met de netbeheerder". Er is een veelheid aan initiatieven om de financiering van energiebesparende maatregelen mogelijk te maken en te stimuleren. Enige afstemming van al deze instrumenten lijkt me dan ook aangewezen.

Wat begrijpt u precies onder energieleningen? Wat is de stand van zaken van het door u aangekondigde initiatief? Betreft het hier enkel een initiatief in samenwerking met de banken of bent u van plan om ook vanuit de Vlaamse overheid voor de minderbegoeden leningen ter beschikking te stellen? Indien dat het geval is, over welke leningsbedragen spreken we en aan welke instellingen? Wat zou de doelgroep zijn? Voor welke ingrepen zouden de leningen kunnen worden gebruikt? Hoe verhoudt dit initiatief zich tot de geplande goedkope leningen die door het FRGE via de lokale entiteiten zullen worden verstrekt? Is hierover overleg gepleegd met het FRGE, kwestie van complementair of versterkend te werken? Zal er gewerkt worden met een rentesubsidie aan de banken? Zo ja, in welk budget is hiervoor voorzien? Komen de middelen uit het Energiefonds? Hoe ver staat het met de uitvoering van het engagement uit het regeerakkoord om derdepartijfinancieringssystemen uit te werken met de netbeheerders? Hoe verhoudt dit initiatief zich tot dat van de goedkope energieleningen? U stelt vast dat oudere mensen vaak de inspanning om energiebesparende maatregelen uit te voeren, niet meer zien zitten. In hoeverre komt het verstrekken van goedkope leningen met een afbetaling die moet samensparen met de besparing op de energiefactor, aan dit probleem tegemoet?

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Martens en heb nog een bijkomende vraag. Hoe verhoudt dit zich tot de maatregelen van subsidiëring die worden getroffen? Stelt u voor dat de overheid het hele bedrag financiert of wordt de subsidiëring daarin al meegenomen en wordt enkel het niet-gesubsidieerde bedrag gefinancierd? Ik

pleit ervoor om dergelijke maatregelen heel goed te evalueren. Ze staan of vallen immers met de bekendheid die ze krijgen. We hebben bij andere maatregelen in andere beleidsdomeinen al gezien dat de kosten voor de administratie groter zijn dan de meerwaarde omdat maar enkele dossiers zijn ingediend.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, er is al heel wat te doen geweest over twee nieuwe maatregelen die in de pijplijn zitten. Een ervan is de premie voor niet-belastingbetalers en de andere de energielening. Ik benadruk dat het effectief om een lening gaat, maar daar kunnen we nog geen definitief uitsluitsel over geven. De maatregelen passen in het globaal plan om ervoor te zorgen dat het aantal energievervlindende woningen tegen 2020 drastisch zou kunnen dalen. Het energierenovatieprogramma 2020 is een coherent geheel van maatregelen: informatieverschaffing, regelgeving, financiële ondersteuning, sensibilisatie, opleiding en overleg. Het doel is dus om de hoeveelheid energievervlindende woningen aanzienlijk te verminderen.

Het energierenovatieprogramma richt zich op prioriteiten en doelgroepen die in overleg met de betrokken sectoren en organisaties zijn vastgelegd. Voor de collega's die zich interesseren voor dit thema, is er op 26 februari een zeer interessante studiedag waarop de stand van zaken omtrent de lopende maatregelen zal worden toegelicht. Het rationeel energiegebruik is een bevoegdheid van de gewesten. Die bevoegdheid wordt voor een deel uitgevoerd door het energierenovatieprogramma. Dat programma past bovendien in de aanbevelingen van de Vlaamse klimaatconferentie om een grootschalig programma op te zetten in de bestaande woningbouw.

Als bevoegde minister wil ik me bij de realisatie van dit programma niet laten vastrijden door initiatieven die door anderen met veel goede bedoelingen georganiseerd worden. De doelstellingen van ons programma werden vastgelegd. De prioriteiten werden met de Vlaamse stakeholders in consensus bepaald. Ik wil zo veel mogelijk gebruik maken van de bestaande economische circuits. Door die bestaande circuits te negeren, kan men maar zelden tot een optimale en kosteneffectieve oplossing komen.

Het FRGE heeft heel wat voeten in de aarde gehad en niet alleen juridisch vanwege de bevoegdheidsaspecten. Het fonds werd initieel een energiebesparingsfonds genoemd, maar aangezien energiebesparing een taak is van de gewesten, heeft het fonds een nieuwe naam gekregen. Ook structureel kampt het fonds met moeilijkheden: de ingewikkelde constructie met de lokale entiteiten, de relatie met de gemeenten, de betrokken-

heid van de OCMW's, de noodzakelijke waarborgen, het gebrek aan ondersteuning door het fonds zelf, de onduidelijkheden over de doelgroep en de ingezette instrumenten. Het is door al deze elementen geen vanzelfsprekendheid om vooruit te gaan.

Het fonds bestaat sinds september 2005. De stroomversnelling waarnaar u verwijst, bestaat er volgens mij uit dat één lokale entiteit door het fonds erkend is en dat ook andere lokale entiteiten interesse tonen. Ik heb trouwens weinig zin om mijn beleid volledig te laten afhangen van een federaal initiatief. Ik blijf erbij dat het een zaak betreft die tot de uitsluitende bevoegdheden van de gewesten behoort.

Laten we overstappen op het concept van het energierenovatiekrediet. Laat het heel duidelijk zijn: het betreft geen nieuwe kredietinstelling van de overheid, zoals het fonds en de lokale entiteiten dat wel zijn. Het is een kader waarbinnen de overheid en de privéfinanciers elkaar vinden om de concrete doelstellingen van het energierenovatieprogramma waar te maken. Diverse kredietinstellingen hebben al financiële instrumenten om energiebesparende investeringen te financieren. Ze richten zich daarbij op een heel breed gamma van maatregelen en passen dat niet in een globale communicatie of doelstellingen in. Het is de bedoeling dat het energierenovatiekrediet veel gericht zal zijn.

Waaruit bestaat het concept? Voor de prioriteiten van het energierenovatieprogramma, zijnde dakisolatie, vervanging van enkel glas door hoogrendementsglas en een goede verwarmingsinstallatie, kan met een bijzonder eenvoudige aanvraagprocedure een krediet worden toegestaan dat rechtstreeks aan de uitvoerende aannemer wordt uitbetaald. De consument hoeft zich niet te verplaatsen of een afspraak te maken met zijn kantoor directeur. De aannemer zelf is niet de kredietverstrekker, maar is een bemiddelaar die zijn klant informeert over het bestaan van de formule. Elke geïnteresseerde kredietinstelling kan toetreden aan de voorwaarden die ze zelf bepaalt wat betreft het jaarlijkse kredietpercentage, met dien verstande dat het moet gaan om een lening op afbetaling, af te lossen in een aantal gelijke maandelijkse schijven, afhankelijk van het leningsbedrag. De lening moet bovendien mogelijk zijn voor beperkte bedragen, zonder dat er andere verplichtingen aan gekoppeld zijn.

De overheid geeft geen specifieke rentesubsidies, maar laat de markt spelen. De kredietinstellingen kunnen aan bijzonder aantrekkelijke voorwaarden krediet verschaffen. Ze passen immers in een algemene context zonder noodzaak aan grootschalige promotiekosten en met een verhoogde waarborg tot terugbetaling. De rentabiliteit van de investering staat garant voor de terugbetaling, dit in tegenstelling tot het klassieke consumentenkrediet.

De Vlaamse Confederatie Bouw en de Bouwunie zijn trekkers van het project. Ze hebben een aantal aanne-

mers bereid gevonden om zich in het concept in te schrijven. Het gaat om een proefproject. Er zal dus uiteraard een evaluatie gebeuren, mevrouw De Ridder. In het proefproject zullen een twintigtal aannemers zich als kredietbemiddelaar laten registreren bij de FOD Economie (federale overheidsdienst). Daardoor kan een en ander op korte termijn starten.

Mijnheer Martens, u zegt dat ouderen vaak opzien tegen de inspanningen verbonden aan een energierenovatie en stelt dat dit probleem met premies kan worden opgelost. Ik heb een onderzoek laten doen. Als belangrijkste vaststelling voor de groep 65-plussers is uit het onderzoek gekomen dat de mensen opzien tegen de energierenovatie vanwege de renovatie op zich. Zelfs al zouden we de premies verhogen, dan nog blijven er knelpunten bestaan. We zijn voor deze doelgroep andere initiatieven aan het ontwikkelen die een belangrijk sensibiliserend effect moeten hebben. Een aantal oudere mensen woont bovendien in oudere woningen. We moeten dus een dubbel probleem oplossen.

Het is de bedoeling dat het energierenovatiekrediet afgelost kan worden met ontvangen premies en/of via een belastingvermindering alsook met de besparingen op de verwarmingsfactuur. Het is geen zuivere derdepartijfinanciering. De systemen voor derdepartijfinanciering worden dikwijls genoemd als ideale instrumenten voor energiebesparende investeringen, maar in de praktijk, zelfs in de industrie, komen ze vrij moeilijk van de grond.

Wat is het probleem? Technisch-economisch zijn ze ideaal, maar juridische en organisatorische problemen zorgen voor moeilijkheden. Vooral in de huishoudelijke context zouden de administratieve kosten voor het onderhandelen en het opstellen van de overeenkomsten en de meting of de berekening van de concrete geldbesparingen hoog kunnen oplopen, zeker in verhouding tot de verwachte besparingen.

Het fonds spreekt van een derde investeerder. In de praktijk gaat het voor wat de financiering betreft om een energierenovatielening. Het is een lening die terugbetaald wordt a rato van de besparing die gerealiseerd kan worden. Ik zal u straks twee voorbeeldjes geven waarmee het geheel wat meer concreet zal worden.

Ik wil nog opmerken dat een mogelijke derdepartijfinanciering met de netbeheerders werd onderzocht. Er zijn in het verleden een paar proefprojecten geweest maar de evaluatie daarvan heeft geleid tot de conclusie dat die derdepartijfinanciering niet geschikt is om de energierenovatie van woningen te stimuleren, vanwege praktisch-organisatorische problemen en de kosten die daaraan verbonden zijn.

Ik zal proberen het energierenovatiekrediet toe te lichten aan de hand van twee voorbeelden. Het eerste voorbeeld

is een situatie waarbij een eigenaar voor 2500 euro dakisolatie laat plaatsen. Hij krijgt een paar maanden later van de gemengde netbeheerder een premie van 400 euro. Naargelang hij al dan niet belastingen betaalt, krijgt hij van de federale overheid een fiscaal voordeel van 1000 euro. Dat is nagenoeg hetzelfde in het premiestelsel dat geldt voor wie geen belastingen betaalt. Dat betekent dat die man nog 1100 euro moet betalen. Volgens het rekenmodel dat door het Vlaams Energieagentschap is ontwikkeld, kan er maandelijks 65 euro bespaard worden. Dat levert een terugverdientijd van twee jaar op.

De bedoeling van het energierenovatiekrediet is om de investering zelf door de financiële instelling te laten betalen. Daarbij worden alle belastingvoordelen door die financiële instelling gerecupereerd. De klant betaalt bijvoorbeeld 110 euro terug per maand gedurende 24 maanden. Per maand wordt er gedurende de eerste twee maanden meer betaald dan de besparing, maar na twee maanden wordt het bedrag van de premie ontvangen. Vervolgens wordt het bedrag van het fiscaal voordeel ontvangen. Vanaf dan is de besparing volledig ten bate van de eigenaar. Wat die dakisolatie betreft, krijgt men dus een heel mooi en financieel haalbaar resultaat.

Wat de condensatieketel betreft, worden we geconfronteerd met een praktisch probleem. Oorzaak daarvan is het koninklijk besluit op het consumentenkrediet, waarin staat dat alles moet worden terugbetaald binnen een termijn van 24 maanden. Daardoor komt de terugbetaling iets hoger te liggen dan de terugverdientijd die kan worden gehaald wanneer de terugbetaling gebeurt a rato van de besparing die kan worden gerealiseerd.

Het energierenovatiekrediet wil een eenvoudige formule zijn om energie-investeringen terug te betalen a rato van een theoretische besparing die opgebracht kan worden per maand. Daarbij worden de fiscale voordelen en de premies onmiddellijk aan de bank gegeven. Vervolgens wordt a rato van de besparing verder afbetaald.

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

**De heer Bart Martens:** Mevrouw de minister, ik heb er begrip voor wanneer u zegt dat u uw beleid niet wil laten afhangen van wat er op het federale niveau gebeurt. Op Vlaams niveau stond er echter niets op de rails toen de federale overheid twee jaar geleden besliste om iets te doen aan de drempel om over te gaan tot energiebesparingsinvesteringen via de oprichting van dat fonds. De federale overheid begeeft zich daarmee net over de rand van haar wettelijke bevoegdheden. Ik denk niet dat we de federale overheid kwalijk kunnen nemen dat ze heeft gedaan wat de gewesten op dat momenten nalieten te doen, met name de burgers helpen om die energiebesparende maatregelen te kunnen doorzetten. Wat dat betreft, mevrouw de minister, vind ik uw kritiek op de federale overheid een beetje misplaatst.

Het klopt dat het systeem een trage start kende. Ik zou het echter niet hebben over een valse start. U zegt dat er één lokale entiteit is opgericht. Er zijn er echter 25 waar die dossiers worden voorbereid. Als ik goed ben ingelicht, heeft ook IGEMO, de intercommunale in het Mechelse, een erkenning als lokale entiteit gekregen. Zij zal binnenkort met goedkope leningen van start gaan. Ook Antwerpen en Gent staan daar dichtbij. Het zou verkeerd zijn om blind te zijn voor de inspanningen van de federale overheid.

Uw systeem, mevrouw de minister, zal een andere doelgroep bereiken dan degene die wordt beoogd met het federale FRGE, dat zich in het bijzonder richt naar de beschermde klant. Wanneer u er de voorkeur aan geeft om te werken met bestaande economische circuits, dan vrees ik dat een groot deel van die doelgroep niet bereikt zal worden. U herinnert zich uit het dossier van de budgetmeters dat heel wat klanten die met betalingsproblemen kampen, niet eens over een bankrekening beschikken. Wellicht zullen zij dan ook niet terecht komen bij het aanbod dat u via die bankinstellingen wilt creëren. Het lijkt me dan ook goed dat u met uw initiatief een maximale afstemming zoekt op het federale fonds. Ik denk dat hier andere doelgroepen mee kunnen worden bereikt. Het zijn precies die doelgroepen die we moeten bereiken wanneer het gaat om de strijd tegen energiearmoede. Vandaar mijn oproep om dat federale initiatief niet aan de kant te schuiven. U moet in samenspraak met de bevoegde federale minister zoeken naar een optimale afstemming. Als u gebruik maakt van de bestaande commerciële circuits, kunt u nooit een zo lage rente verkrijgen als degene die door het FRGE via de lokale entiteiten wordt aangeboden. Het FRGE zal een andere doelgroep bereiken en ook leningen aan een lager rendement kunnen verstrekken. Beide kunnen dus complementair zijn.

De derdepartijfinanciering is theoretisch een goed concept, maar tussen droom en daad staan juridische en administratieve bezwaren. In andere landen slaagt men er via een duidelijk overheidskader wel in om een brede waaier van zogenaamde ESCO's, energy saving companies, die werken op de manier van derdebetalers, in het leven te roepen. In Denemarken, Zweden en Duitsland floreren zulke bedrijven. Op de commerciële markt zijn ze schaars. Zo is er Fines nv, dat op dergelijke basis relightingprojecten uitvoert en er is Dalkia, maar dat zijn uitzonderingen. Misschien moeten we samen met de federale overheid werk maken van een duidelijk kader waarbinnen dergelijke derdepartijfinancieringssystemen kunnen gedijen en hun diensten breder kunnen aanbieden.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Martens, we hebben allebei hetzelfde doel voor ogen, namelijk ervoor te

zorgen dat het Vlaamse patrimonium zo spoedig mogelijk wordt opgewaardeerd, zeker wat de parameters dak, ketel en dubbel glas betreft.

U zegt dat mijn kritiek op de federale overheid ongepast is, maar ik kan die bal terugkaatsen. Het fonds is opgericht in 2005. Nu zijn we in 2008 en er loopt één dossier in de praktijk en een paar staan op de rails. Als het in 2005 is opgericht, dan verwijt u dat de vorige regering niets heeft gedaan. Iedereen moet bij zijn of haar eigen bevoegdheid blijven en samen zullen we vooruit geraken.

Gisteren heb ik een uitgebreide babbel gehad met de bevoegde federale minister. Hij begreep mijn bezorgdheid over het respecteren van de respectieve bevoegdheden zeer goed. We hebben afgesproken hoe we de inspanningen op elkaar kunnen afstemmen, ervan uitgaande dat het gewest bevoegd is. U hoeft zich dus geen zorgen te maken, mijnheer Martens, de gesprekken lopen en ik zal me niet blind opstellen.

U verwijst naar buitenlandse systemen die floreren, maar men slaagt er nergens in om op basis van het woningniveau de effectieve besparing te berekenen. Overal worden theoretische formules gebruikt om de effectieve besparing te berekenen. Dat is juist het grootste knelpunt voor de derdebetalerssystemen. Als je de besparing van woning tot woning gebruikt als parameter voor de terugbetaling, kom je in de problemen omdat de administratieve kosten te hoog zijn en dus onhaalbaar.

Als we kunnen overschakelen op theoretische modellen, zijn we een stap vooruit. Dat zijn ook de instrumenten waarover het Vlaams Energie Agentschap vandaag beschikt. Dat kan de theoretische besparingen berekenen. Het veronderstelt wel het gedrag van een goede huisvader. Na een investering moet je de deur niet open laten staan. Er zijn altijd enkele lokale omstandigheden waar je nooit rekening kunt mee houden.

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

**De heer Bart Martens:** Ik wil me niet inlaten met het verdedigen van de federale regering. Die beslissing werd genomen naar aanleiding van de oliepiek in 2005. Dat wordt nu geoperationaliseerd. In het regeerakkoord van 2004 was het engagement aangekondigd om tot derdepartijfinancieringsystemen te komen. Vier jaar later staan we nog nergens. We moeten dus met enige bescheidenheid naar het federale niveau kijken.

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

---





