

C180 – OPE16

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

21 april 2009

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over doorstroming voor openbaar vervoer en privévervoer	1
Met redenen omklede motie	5
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken in verband met het uitgebreide studiewerk over de problematiek van het sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen	5
Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de plannen van de Brusselse regering inzake de heraanleg van de E40 op de mobiliteit op de E40 in Vlaanderen	8
Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over retributies op bewegwijzering	10
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de transparantie van het groenestroomsysteem	11

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

**Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over doorstroming voor openbaar vervoer en privévervoer**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, met deze interpellatie willen we onze bezorgdheid uitdrukken over het probleem van de doorstroming en de vrije busbanen. Er werd al veel over gezegd. Op autosnelwegen werden al heel wat vrije busbanen aangelegd. Mevrouw de minister, ik heb daar heel wat schriftelijke vragen over gesteld. De hele zaak is begonnen met een van uw voorgangers, die op een bepaald moment aan zijn partijgenoot en directeur-generaal vroeg of hij zo vriendelijk zou zijn om 25 miljoen euro te stoppen in de beïnvloeding van de verkeerslichten voor het openbaar vervoer. Dat idee werd vervolgens uitgevoerd. Ik heb alle details keurig van u ontvangen. Zo zou men 750 kruispunten uitrusten met verkeerslichten die beïnvloed kunnen worden. Daarna zou de doorstroming van het openbaar vervoer probleemloos verlopen.

Mevrouw de minister, dit is een interpellatie pro openbaar vervoer. Naar aanleiding van uw aankondiging van het grote nieuwe mobiliteitsplan voor de volgende vijftien jaar zei mijn vriend, de heer Vanseveren van de Bond van Trein-, Tram en Busgebruikers (BTTB), dat er op het vlak van doorstroming nog bijna niets is gerealiseerd. Ik zal ook nog even aanhalen wat de Antwerpse sp.a-voorzitter, de heer Dirk Wiesé, die nu misschien elders aan de slag is, heeft gezegd. Hij zei dat Antwerpen helemaal geen tramstad is. Het verkeer op de Leien verloopt zelfs nog langzamer dan vroeger, terwijl het juist de bedoeling was om de trams vlotter te doen doorstromen, zo voegde hij eraan toe. Ik nodig u trouwens uit om eens met de tram via de Lange Leemstraat richting Deurne te rijden. *(Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt)*

U bent ook Antwerps gemeenteraadslid. Indertijd werden er zware overeenkomsten ondertekend door uw stadsbestuur en uw voorganger, de heer Bossuyt, waardoor in Antwerpen heel wat voetpaden gratis werden aangelegd. De stad heeft zich toen ook geëngageerd tot een hele hoop zaken. Mijnheer de voorzitter, ik kom daar telkens op terug. De kracht zit immers in de herhaling. Mevrouw de minister, er is een overeenkomst, u geeft tien miljoen om voetpaden aan te leggen. De andere partij veegt er echter haar voeten aan. Ze heeft haar centen binnen, maar ze neemt haar verantwoordelijkheid niet op. Het

gaat niet alleen over het stadsbestuur van Antwerpen, maar ook over dat van Gent of van Hasselt. Ik wil ook eens met u rondrijden in Hasselt. Daar wordt wel veel gestunt met prachtige halteaccommodatie. Uiteindelijk moet de bus echter net zo goed in het verkeer doorstromen als de rest van het privévervoer. *(Opmerkingen)*

Ik nodig u uit om 's morgens Hasselt binnen te rijden vanuit, bijvoorbeeld, Tongeren. De file begint bij wijze van spreken in Tongeren. De bus moet in het verkeer mee voortsjokken, terwijl ze daar eigenlijk een commerciële snelheid zou moeten ontwikkelen. De voorbeelden, mevrouw de minister, zijn legio. Na vijf jaar zou ik eindelijk eens een goede evaluatie willen zien van wat men altijd heeft bestempeld als een systeem van betere doorstroming van het openbaar vervoer.

De doorstroming werd ook opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Citaten kunnen heel confronterend zijn. Op pagina 65 wordt gesproken over de beheersovereenkomst met De Lijn. Daarin staat: "De verdere invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding op gewestwegen; hiervoor moet jaarlijks de werking van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen worden geëvalueerd en bijgestuurd." Daarnaast was er ook de ambitie inzake "de aanleg van 25 km vrije bus- en/of trambanen op gewestwegen, voor het geheel van het Vlaams Gewest". Het gaat hier om een programma dat jaarlijks zou worden herhaald. Dat wil zeggen dat op 5 jaar tijd 125 kilometer gerealiseerd zou moeten zijn. U gaat nu 880 kilometer tramlijnen aanleggen tegen 2020. *(Opmerkingen)*

Dan heb ik het verkeerd gelezen, maar ik heb de studie niet. Deze morgen had ik andere verplichtingen, anders was ik naar de studiedag gegaan. Een kwaliteitskrant zoals Het Laatste Nieuws heeft het echter toch over 810 kilometer nieuwe tramlijnen. Als u tramlijnen aanlegt, moet u ook zorgen voor de doorstroming. Anders doet u die investering beter niet.

In de beleidsnota gaat het over de ambitie om tegen het einde van de legislatuur "de aanleg van minstens 25 km vrije bus- en/of trambanen op gewestwegen, voor het geheel van het Vlaams Gewest" te realiseren. Is dat gebeurd? Indien niet, waarom niet? Hoeveel kilometer werd uiteindelijk gerealiseerd? Is op deze trajecten het aantal wagens verminderd? Dat is immers toch wel fundamenteel in deze discussie. Een vlottere doorstroming kunt u alleen bereiken door de modal split te bevorderen. U hoeft geen grote verkeerskundige te zijn om dat te weten. Zijn er ook vrije bus- en/of trambanen gerealiseerd op gemeentewegen? Hoeveel kilometer? Mevrouw de minister, in antwoord op mijn schriftelijke

vraag van 15 oktober 2008 hebt u mij een heel uitgebreide lijst bezorgd. De vraag is natuurlijk wat er is gerealiseerd. Ik ben het bedrag even kwijt. Ik dacht dat het om 19 miljoen euro ging dat elk jaar zou worden geïnvesteerd voor de aanleg van vrije tram- en busbanen. Als kanttekening voeg ik er nog aan toe dat de BTTB vindt dat het beter is dat bussen niet op trambanen rijden. Die discussie gaan we nu echter niet voeren.

Een ander engagement is “de verdere invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding op gewestwegen; hiervoor moet jaarlijks de werking van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen worden geëvalueerd en bijgestuurd”. Is dat gebeurd? Indien niet, waarom niet?

Mijn schriftelijke vraag van 15 oktober 2008 handelde over de doorstromingsprogramma's 2006, 2007 en 2008, en ook 2009. U antwoordde dat de overgrote meerderheid van de evaluatiemetingen door De Lijn werden uitgevoerd vanaf medio september 2008 en dat de resultaten van deze metingen nog niet beschikbaar zijn. Zijn ze intussen wel beschikbaar? Indien ja, wat is dan het uiteindelijke resultaat? Het is immers belangrijk om een onderbouwd antwoord te krijgen op deze vragen.

Welke vooruitgang is geboekt in en rond de dertien centrumsteden inzake doorstroming van openbaar vervoer? Op basis van welke criteria werd deze vooruitgang gemeten? U weet dat die dertien gemeenten vinden dat ze te veel onder het juk zitten van de Vlaamse Regering. Ze wensen veel meer autonomie. Welke politieke moed hebben ze aan de dag gelegd? Ik verwijs niet naar alle vakbondsacties die zowel in Antwerpen als in Gent door de chauffeurs werden georganiseerd. Indertijd hebt u bijkomende kredieten gekregen voor rust- en rijtijden. Ik weet niet of u zich dat nog herinnert. U hebt toen gezegd dat het niet om recurrente middelen ging. U zou immers zorgen voor een betere doorstroming. Daardoor zouden de rust- en rijtijden op een andere manier kunnen worden ingevuld. Ik heb begrepen dat die middelen nu structureel zijn opgenomen. Van wat u toen hebt ‘aangekondigd’, blijft er heel weinig over. Ik ben benieuwd naar uw allesomvattend antwoord.

Hoeveel van de projecten van het doorstromingsprogramma 2008 zijn reeds aangevangen en/of voltooid? In dat verband verwijs ik naar het jaarverslag 2007 van De Lijn. Sinds er een nieuwe directeur marketing is, is het een zeer goed uitgegeven jaarverslag. Bij het begrip ‘doorstroming’ heeft men het over de pechstroken die zijn omgezet in busbanen. Het gaat in alle gevallen om doorstromingsprojecten op autosnelwegen. U moet me niet verkeerd begrijpen. Ik vind dat een goed initiatief. Als u daarop ook de carpoolers, taxi's en bussen laat rijden, dan zijn we nog beter bezig. Ik kan u de doortochten geven. Tijdens de spits is er op de E313 tussen Massenhoven en Ranst een frequentie om de vijftien minuten. In de tussenliggende periode ligt die baan er

ongebruikt bij. Mevrouw de minister, ik denk toch dat het om meer gaat dan het omvormen van rijstroken tot busstroken op de E313.

De verkeerslichtenbeïnvloeding en de zogenaamde ‘groene golf’ kwamen aan bod naar aanleiding van een vraag om uitleg van mevrouw De Ridder. U zei toen: “Ik ben het met u eens dat er nieuwe technologieën voorhanden zijn en dat we die op het terrein moeten uitproberen en implementeren.” Wat is er intussen veranderd, onderzocht of gepland? Ik weet niet of u opnieuw minister wordt. Ik wil u echter uitnodigen om eens naar Maastricht te gaan. Dan kunt u met mij eens het Nederlands systeem van het openbaar vervoer bekijken. Dat wordt trouwens verzorgd door een privé-bedrijf. De minister zette grote ogen op. Haar ambtenaren waren er ook bij. Zoals steeds vonden zij het maar niks. Ze was verbaasd over de manier waarop de verkeerslichtenbeïnvloeding gebeurt in Nederland, niet alleen tijdens de dag, maar ook 's avonds en 's nachts. Het openbaar vervoer krijgt op een aantal lijnen heel duidelijk de prioriteit.

Als laatste punt verwijs ik naar de schriftelijke vraag van iemand die naar het schijnt in het Vlaams Parlement zit, namelijk de heer Wille. Ik weet niet juist wie hij is. Hij schijnt hier volksvertegenwoordiger te zijn. Op 20 februari 2009 heeft hij een vraag aan u, denk ik toch, gesteld. In het antwoord werd gesteld dat de kost van een uur file voor een vrachtwagen 45 euro, voor een wagen 10 euro bedraagt. Dat brengt de kostprijs van files op 61 miljoen euro in 2006, 73 miljoen euro in 2007 en 61 miljoen euro in 2008, zo werd er aan toegevoegd. Wat hebben de maatregelen met betrekking tot verkeersmanagement al gekost en opgebracht? Is er een verband tussen het blijkbaar licht verminderde fileleed in 2008 op bepaalde trajecten, en het gevoerde beleid op deze trajecten?

Mevrouw de minister, ik ben echt benieuwd naar uw antwoord. Ik zou eindelijk eens een echte update willen krijgen over vijf jaar doorstromingsbeleid inzake het openbaar vervoer.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Voor de laatste keer deze legislatuur komt dit belangrijke onderwerp aan bod, waarover we al meermaals hebben gesproken. Mijnheer Peumans, u weet dat het een deel is van mijn beleid waarop we een heel genuanceerd antwoord kunnen en moeten geven. Er zijn deze legislatuur successen geboekt, maar niet op alle vlakken. Daar moeten we heel eerlijk in zijn. We hebben onze belofte vervuld voor het aanleggen van vrije tram- en busbanen, maar voor verkeerslichtenbeïnvloeding is het verhaal heel wat moeilijker. Dat ligt niet enkel aan De Lijn of aan

mijn beleid. Het is een samenspel met veel actoren, waarbij sommige actoren heel moeizaam meestappen.

Voor de vrije tram- en busbanen hebt u verwezen naar de ambitie om jaarlijks 25 kilometer vrije tram- en busbanen aan te leggen. Vanaf 2006 zijn hiervoor de budgetten vrijgemaakt: jaarlijks 18 miljoen euro. Het doorstromingsprogramma van 2006 is gerealiseerd in 2006 en 2007 en heeft geleid tot de aanleg van 45,81 kilometer vrije tram- en busbanen. Dat was een uitzonderlijk jaar omdat er de aanleg aan gekoppeld is van 31 kilometer vrije busbaan op de E313 en de E34.

Op het doorstromingsprogramma 2007 is 28,47 kilometer budgettair vastgelegd. De langste vrije busbanen in dit programma zijn die op de E411 in Overijse voor een afstand van 7,5 kilometer en op de Haachtsesteenweg in Kampenhout voor 7,1 kilometer. Van het doorstromingsprogramma is 19,75 kilometer gerealiseerd en is 8,75 kilometer vandaag in uitvoering.

Op het doorstromingsprogramma 2008 is 25,36 kilometer vrije tram- en busbanen budgettair vastgelegd. 4,52 kilometer van het doorstromingsprogramma 2008 is al gerealiseerd. 9,98 kilometer is op dit moment in uitvoering. De aanleg van 10,86 kilometer vrije busbaan moet dit jaar worden gestart. Als je dat optelt en bekijkt, meen ik dat we hiermee onze ambitie hebben waargemaakt om de gewestwegen minstens van 25 kilometer vrije tram- en busbanen te voorzien.

In welke mate de gemeenten geïnvesteerd hebben, kan ik jammer genoeg niet in detail meegeven. De Lijn heeft mij wel een overzicht bezorgd van alle vrije tram- en busbanen in Vlaanderen op gemeentewegen, maar kan er niet bij zeggen op welk tijdstip die werden aangelegd.

Is op deze trajecten het aantal wagens verminderd? Er is geen systematische evaluatie. We doen dat niet van elke aanleg. Ik geef u wel twee voorbeelden. Naar een ervan hebt u daarnet verwezen, en ik wist dat u fout zat toen u het had over een kwartier. Ik heb de cijfers bij. Op de E313 of de E34, de snelweg van de Kempen naar Antwerpen, schuiven er tussen half acht en half negen ongeveer 4200 tot 5000 pendelaars aan in de richting van Antwerpen. Daarnaast rijden er 1000 pendelaars in 18 bussen op de busbaan richting Antwerpen. 18 bussen op 1 uur tijd betekent een bus ongeveer om de 3 minuten in de spits. Met 1 procent van alle voertuigen vervoeren de bussen 16 procent van de pendelaars. Dat is niet enkel een heel groot succesverhaal, maar als je daar carpoolers tussen steekt, mijnheer Peumans, staat die bus opnieuw in de file. Ik ben er niet de facto tegen, maar daar zou het een heel slecht idee zijn.

Een tweede voorbeeld is de N6, de Bergensesteenweg tussen Halle en Brussel, mij minder bekend in de praktijk. De aanleg van de busbanen op Vlaams en Brussels

grondgebied heeft ervoor gezorgd dat het aantal wagens op die plaats gedaald is met 50 procent.

Een ander engagement is de verdere invoering van de verkeerslichtenbeïnvloeding. In de taskforce doorstroming bleek al snel dat een grondige evaluatie en een effectieve bijsturing van alle verkeerslichten op een termijn van drie jaar door de diensten van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) helaas niet haalbaar werd geacht.

In uitvoering van het engagement van het Vlaamse Gewest binnen de beheersovereenkomst van De Lijn stelde de taskforce doorstroming in 2007 voor om te werken met 25 prioritaire vervoerassen. De programmatie van de verkeerslichten van 182 kruispunten op deze 25 openbaarvervoerassen werd nagekeken en er werd nagegaan welke de mogelijkheden waren voor een betere doorstroming. Tot nu toe zijn de verkeerslichten van 86 kruispunten aangepast op het terrein. Voor 17 andere is het plan tot aanpassing klaar, maar dient de uitvoering op het terrein nog te gebeuren.

De Lijn voert congestiemetingen uit om na te gaan wat het resultaat is van de aanpassingen aan de verkeerslichten op het terrein. Op één openbaarvervoeras zijn alle verkeerslichten aan de 13 kruispunten volledig aangepast, namelijk op de N1 ten noorden van Antwerpen van de grens met Nederland tot aan Kleine Barel. Het resultaat van de congestiemetingen is dat het aantal verliesuren van het openbaarvervoergebruik is gezakt van 12.403 uren per jaar naar 9.263 uren per jaar. Dat is een daling van 25 procent. In de andere richting is er een daling van de verliestijd van 39 procent. Het gaat te traag, maar het geeft aan dat de prioriteiten vastleggen en die aanpassen, wel effecten heeft.

Van 35 metingen zijn de resultaten beschikbaar. De beste resultaten konden worden gehaald in de Vlaamse Ruit: in de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Hier worden de verliestijden gemakkelijk met een derde teruggebracht, maar er zijn ook voorbeelden waar de verliestijd halveert of zelfs volledig verdwijnt. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval in Halle, bij de aanleg van een busbaan op de Brusselsesteenweg. Via de 35 congestiemetingen van De Lijn kunnen we vaststellen dat de beste resultaten geboekt worden rond Antwerpen, Gent, Brussel, Halle, Hasselt en Brugge. Zoals gezegd is er op het doorstromingsprogramma 2008 voor 25,36 kilometer vrije tram- en busbanen budgettair vastgelegd.

In verband met de groene golf, is er op de N3, de Tiensesteenweg naar Leuven, een simulatie gebeurd van een gecoördineerde beïnvloeding van de verkeerslichten door het openbaar vervoer. Hierbij werd de kruispuntenregeling van de zeven kruispunten niet afzonderlijk bekeken, maar samen. De regeling van de verkeerslichten

op het ene kruispunt heeft immers een effect op de hoeveelheid verkeer aan het volgende kruispunt. De gemiddelde verliestijd van de bussen kan hier, volgens de simulaties, terugvallen met 20 procent. Opvallend is ook dat de gemiddelde verliestijd van de auto's kan verminderen met 22 procent. Gelet op de gunstige resultaten hiervan zal deze beïnvloeding ook op het terrein worden gerealiseerd vanaf half 2009. Een gelijkaardige simulatie met gecoördineerde beïnvloeding is ook gestart op de N1, de Grote Steenweg in de omgeving van de kerk van Berchem.

Voor een antwoord op de vraag naar de kost van een uur file voor een vrachtwagen verwijs ik naar de antwoorden op uw parlementaire vraag 371 aan mijn collega en op vraag 156 aan mezelf.

Inzake de investeringen in een dynamisch verkeersbeheer heb ik hier een uitgeschreven antwoord van bijna vier bladzijden. Het is een gedetailleerde samenvatting van alle mogelijke investeringen die per provincie in deze legislatuur zijn gebeurd. Het gaat om investeringen voor een totaalbedrag van 73.289.000 euro. Het betreft uitgaven voor zeer veel projecten, onder meer voor signalisatie in de regio Antwerpen, voor het cameranetwerk op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel, voor de basissoftware voor de bediening van de wegkantsystemen, voor dynamische smogborden, voor dynamische verkeersborden op de autosnelweg E313, enzovoort. Ik zal u deze informatie schriftelijk bezorgen.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt het over de gedane investeringen. Ik zou echter het totaalplaatje willen zien. Ik heb ondertussen al zeven keer gehoord dat in Kessel-Lo de zeven verkeerslichten op elkaar worden afgestemd. Ik ken ook al lang het verhaal over de resultaten van de investeringen voor de E313. In het jaarverslag staat zelfs dat men meer heeft gerealiseerd dan de geplande 25 kilometer. Het gaat dan over de omvorming van de pechstrook tot busbaan.

Ik wil het totaalbeeld kennen. U zegt dat u niet kunt antwoorden op de vraag wat het resultaat voor de dertien centrumsteden is. Ik wil weten wat vijf jaar beleid hebben opgeleverd. Verloopt het openbaar vervoer in Antwerpen vlotter, of is dat niet het geval? Ik wil de harde feiten kennen. U kunt stellen dat op de Berchemsesteenweg tussen X en Y dit en dat is gebeurd. U kunt stellen dat op een bepaalde plaats het autoverkeer met een bepaald percentage is verminderd. Hoe gebeuren die tellingen? En wat is het totaalbeeld ervan? Dat totaalbeeld krijg ik niet door nog eens de twee voorbeelden te horen die ik al zes keer heb horen vertellen. Ik blijf dus op mijn honger.

Is het openbaar vervoer de afgelopen vijf jaar behoorlijk bediend? Is de doorstroming in die periode verbeterd? U zegt dat vandaag het verkeer in Hasselt vlotter verloopt.

Hoe is dat gemeten? Gebeuren die metingen overal op dezelfde manier? De situatie in de dertien centrumsteden is belangrijk voor de doorstroming.

U zei dat in Halle na een evaluatie een aantal verkeerslichten op kruispunten zijn aangepast. Betekent dit eigenlijk dat alle investeringen die in het verleden op dat vlak zijn gebeurd niets hebben opgeleverd? Waren die uitgaven voor verkeerslichtenbeïnvloeding ten belope van 25 miljoen euro nutteloos? Die uitgaven zijn gebeurd voor de 760 kruispunten waar bij wijze van spreken de boerentram elke dag een of twee keer voorbijkwam. Kunt u me het totaaloverzicht bezorgen? Ik heb dat ook naar aanleiding van de bespreking van de begroting gevraagd. Ik heb toen veel theorie over verkeersmanagement gekregen.

Ik wil graag meer vernemen over de resultaten. Verloopt de doorstroming vlotter? Komt dat de snelheid van De Lijn ten goede? Er is al gesproken over de rusten rijtijden. U hebt daar veel geld voor gekregen. Die uitgaven zijn inmiddels recurrent geworden. Waarom is dat? Wellicht is dat gebeurd omdat de doorstroming op een aantal plaatsen niet is verbeterd.

Ik heb daarover veel schriftelijke vragen gesteld, maar ik heb alleen maar algemene antwoorden gekregen. Ik wil dus weten welke metingen daadwerkelijk zijn uitgevoerd en welke positieve resultaten voor het openbaar vervoer kunnen worden voorgelegd. De BTTB zegt dat de doorstroming nog altijd niet goed is. Op dat vlak is de BTTB een geloofwaardige bron. Vandaag pakt u in de pers uit met een alomvattend, groots mobiliteitsplan. Hoe de aanleg van 880 kilometer tramlijnen moet worden gefinancierd, weet ik niet. In elk geval heeft het geen zin om dat te doen als die tramlijnen geen betere 'commerciële snelheid' opleveren.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik zal kort zijn. Ik ben begonnen met te zeggen dat dit beleid een complexe zaak is, en genuanceerd moet worden bekeken. U weet dat beter dan ik. Ik geef u cijfers over de gerealiseerde vrije tram- en busbanen. Er worden daarover goede afspraken gemaakt, en die worden ook gerespecteerd. We zijn zelf bevoegd voor de gewestwegen, en voor die wegen doen we wat we moeten doen.

Wat de verkeerslichtenbeïnvloeding betreft, hebben we de domeinen waarvoor ik verantwoordelijk ben zeer pragmatisch aangepakt. We hebben assen geselecteerd, onderzoeken ingesteld en maatregelen getroffen die leiden tot een daling van de verliesuren. Ik zal u de cijfers daarover bezorgen.

U verwacht van mij een globale evaluatie, die geldt voor het hele net van De Lijn. Die evaluatie heb ik niet.

Ik zeg niet dat we er niet aan moeten werken, dat dit niet verder gesystematiseerd moet worden, maar ik denk wel dat ik recht in mijn schoenen sta in verband met wat er in het verleden inzake deze thematiek gebeurd is.

Wat de centrumsteden betreft en de problematiek van de doorstroming in de steden, kan ik zeggen dat alle projecten rond netmanagement heel systematisch gekoppeld zijn aan duidelijke afspraken rond verdere verkeerslichten beïnvloeding. Ik kan het helaas niet zelf doen in de centrumsteden.

Dat is wat ik daarnet ook zei: er zijn soms wel eens conflicten met de lokale beheerders van de lokale wegen of de gewestwegen omdat er vaak sprake is van een conflict tussen enerzijds de wagen en anderzijds het openbaar vervoer. Dat moet dan uitgepraat worden. Voor de zaken waarvoor ik rechtstreeks zelf bevoegd ben, kan ik resultaten neerleggen.

Ik heb hier een pak informatie bij me, mijnheer Peumans, en die zal ik u laten bezorgen zodat u kunt zien wat er gerealiseerd is. Meer heb ik niet.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door de heer Peumans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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 Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken in verband met het uitgebreide studiewerk over de problematiek van het sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen**

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

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over het sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen, en meer bepaald in de gemeenten Aartselaar, Edegem, Kontich, Mortsel, Hove, Boechout, Borsbeek, Wommelgem, Ranst en Wijnegem, is al heel wat commotie geweest. Het sluipverkeer heeft een zeer negatieve invloed op de veiligheid, de leefbaarheid en de doorstroming in de regio.

Mevrouw de minister, u startte een dossier op rond deze problematiek, bracht de burgemeesters bij elkaar en gaf

opdracht voor de uitvoering van een studie in deze regio. Die studie was bedoeld als pilootproject voor de aanpak van het sluipverkeer in heel Vlaanderen. De startvergadering van de studie vond plaats op 7 februari 2007. Het definitieve eindrapport dateert van 29 oktober 2007.

In dit rapport zijn heel wat voorstellen voor infrastructuure verbeteringen opgenomen. Voor een heikel punt in Edegem bijvoorbeeld, is er de suggestie van een verbinding tussen de N1, de Mechelsesteenweg, met de N171, de expresweg, op de grens Edegem-Kontich. Op bladzijde 77 van het rapport is er ook sprake van een zo noordelijk mogelijke oplossing. Een ander ernstig knelpunt voor alle buurgemeenten van Mortsel, is de doorstroming van het verkeer komende van de Vredebaan/Militaire Baan door Mortsel. Op bladzijde 86 wordt in verband hiermee de ondertunneling of de overbrugging van het kruispunt R11 met de N1 naar voren geschoven.

Vanuit Edegem en de andere gemeenten werden echter nog veel meer suggesties gedaan om de mobiliteit in de zuidostrand te verbeteren en om het sluipverkeer terug te dringen. In onderling overleg werd een lijst met 65 mogelijke acties opgesteld. In de maanden voor de conclusie van het eindrapport, werd ook veel informatie uitgewisseld met en tussen de gemeentebesturen, onder meer over de diverse subsidiemogelijkheden.

Uit het rapport bleek ook de nood aan een permanente overlegstructuur, een opdracht die de minister op 13 november 2007 toevertrouwde aan het provinciebestuur. De gemeenten worden wel af en toe bijeengeroepen, maar naast het aanleggen van fietspaden gebeurt er eigenlijk niets.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitgebreide studiewerk over de problematiek van het sluipverkeer in de Antwerpse zuidostrand dat op uw initiatief werd uitgevoerd in 2007 en waarvan in oktober 2007 een definitief eindrapport werd neergelegd? Welke concrete gevolgen worden hieraan gegeven in functie van oplossingen of deeloplossingen voor de uitvoering in kaart gebrachte problematiek die een zware impact heeft op de leefbaarheid in de regio?

In hoeverre hebt u zicht op het nut en de resultaten van het permanente overleg op het niveau van het provinciebestuur met betrekking tot de problematiek van het sluipverkeer in de zuidostrand? Welke resultaten heeft dit al concreet opgeleverd of zitten er eventueel aan te komen? Waarom hebt u dit overleg toevertrouwd aan het provinciebestuur als nu zou blijken dat dit buiten het aanleggen van fietspaden weinig tot niets heeft opgeleverd, zodat er nog steeds sprake is van onverminderd sluipverkeer in de zuidostrand?

In welke mate kan het geleverde studiewerk alsnog dienen als basis of kan het een duidelijke aanzet betekenen

voor concrete maatregelen die kunnen worden genomen door de volgende minister van Mobiliteit? Hoe kan ervoor worden gezorgd dat voorafgaandelijk nieuw studiewerk overbodig is en men vrijwel meteen tot actie kan overgaan?

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de Kort, ook dit is een onderwerp dat de afgelopen jaren – terecht – vaak en veelvuldig werd besproken. Toch zet ik nog een paar puntjes op de i. U sprak van ‘omstandig studiewerk’, maar daar is nooit sprake van geweest, en dat was ook zo afgesproken. In het verleden werd over de regio al redelijk wat studiewerk verricht inzake de algemene mobiliteit, maar dat gebeurde niet altijd met het juiste doel voor ogen of met de juiste partners rond de tafel.

Wat ik heb gedaan na een terechte vraag vanuit de regio, is het bij elkaar zetten van de partners, dat zijn de verschillende burgemeesters en schepencolleges van de regio, om nu eindelijk eens de polemiek en de tegenstelling te proberen overbruggen en om samen naar een aantal oplossingen te zoeken. Het studiewerk dat daarvoor gebeurd is, was vooral het samenbrengen van de bestaande gegevens en statistieken zodat er een basis was om te werken aan oplossingen. Die oplossingen werden ook voorgesteld binnen het studiesyndicaat, samen met de stuurgroep van alle betrokken actoren.

Ik zag het ook als mijn opdracht om dit in gang te zetten in die regio, al moet er gezegd worden dat niet alle oplossingen die worden voorgesteld, ook tot mijn bevoegdheid behoren. Daarom werden er andere ministers bij betrokken en zijn het de andere ministers die hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Ik wil u nog eens opsommen wat binnen mijn bevoegdheid de initiatieven zijn die ik sindsdien genomen heb.

Het eerste initiatief betreft fietspaden. Er werd in heel wat extra middelen voorzien tijdens deze legislatuur om fietspaden aan te leggen, niet alleen op gewestwegen, maar ook op gemeentewegen. Die worden eigenlijk te weinig benut, overal, maar zeker en vast in die regio. Door heel gerichte informatiesessies op te richten, is er sindsdien echt vooruitgang geboekt voor het indienen van projecten voor fietspaden in de regio.

Ik heb ervoor gezorgd dat er binnen netmanagement een absolute prioriteit gemaakt is van een aantal buslijnen om in extra bijkomend openbaar vervoer te voorzien in de regio. Het gaat om de buslijnen 130, 140 en 141, die in mei zullen worden opgestart. Ondertussen is ook het studiewerk rond de doorstroming van tramlijn 5 grotendeels afgerond en zal de implementatie binnenkort gebeuren.

Het sluipverkeer is bij uitstek een probleem dat veroorzaakt wordt door vrachtovervoer dat zijn weg zoekt door

de regio. Misschien vandaag nog meer, aangezien werken zijn gestart op de E19 ter hoogte van die regio. Daarom heb ik beslist dat het MOZO-gebied het testgebied is waar gestart wordt met de inventaris van de verkeersborden. De resultaten zullen binnen enkele weken beschikbaar zijn. Dit gebied wordt dan ook geselecteerd als testgebied voor het vrachtwagenroute-netwerk, dat ervoor moet zorgen dat vrachtwagens alleen nog maar op bepaalde routes zullen rijden en niet meer op andere sluipwegen.

Een van de belangrijkste oorzaken van sluipverkeer in de regio is de structurele congestie op de E313. Hiervoor is het studiewerk nagenoeg afgerond en moeten verder haalbaarheids- en uitvoeringsstudies opgestart worden. Mijn administratie ondersteunt het Agentschap Wegen en Verkeer in de studie rond gesloten systemen rond de Q8, wat heel wat overlast voor deze gemeenten zou vermijden. De uitvoering van dit studiewerk in daadwerkelijke realisaties op het terrein is veelal een samenwerking tussen diverse administraties en soms ook op verschillende bestuursniveaus.

De stuurgroep, bestaande uit beleidsmakers, wordt voorgezeten door de gedeputeerde van de provincie Antwerpen. Volgens mij is de provincie het meest geschikte niveau, omdat zij het enige tussenniveau is tussen de gemeenten en het gewest dat coördinerend kan optreden. Bovendien zorgt ze voor een breder draagvlak bij verschillende bestuursniveaus en kan de provincie desgevallend optreden als scheidsrechter bij discussies. Ik heb ook goede ervaringen bij de rol van de provincie in dit dossier.

Het geleverde studiewerk kan perfect dienen voor het nemen van verdere stappen. De studie sluipverkeer op zich vormt slechts een inventaris van de mogelijkheden die meestal niet of elders onderzocht werden. Opname in dat document betekent niet dat de maatregelen per definitie zinvol zijn en meteen uitgevoerd moeten worden.

Mijnheer de Kort, het is niet duidelijk wat u bedoelt met vrijwel meteen tot actie overgaan, want alle infrastructurele maatregelen hebben een studieparcours te doorlopen, los van de mogelijke ruimtelijkeordeningsplannen, MER's enzovoort.

Ik verwijs heel graag naar de minister bevoegd voor Openbare Werken, om de nodige initiatieven te nemen op het vlak van openbare werken. Ik zal die met heel veel enthousiasme in de regering steunen.

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

**De heer Dirk de Kort:** Mevrouw de minister, ik hoor vandaag dat u eigenlijk zegt dat het geen studie is. Ik vraag me af wat ik dan eigenlijk in handen heb. Hoe moet dit rapport van 200 bladzijden dan verder worden gebruikt?



Het was een pilootproject, dat voor de eerste keer zou worden toegepast voor de problematiek van sluisverkeer. Ik denk dat het van belang is – want in de methodiek die naar voren wordt gebracht, wordt overleg vooropgesteld – dat niet alleen een onderzoek gebeurt, maar dat vervolgens een projectgroep technisch de knelpunten inventariseert en een stuurgroep ervoor zorgt dat er een consensus van onderuit groeit om samen de mobiliteitsproblemen aan te pakken. Ik dacht dat dat een goede methodiek was. Waarom wordt die vanuit Vlaanderen niet verder opgevolgd, om de zaken mee aan te sturen?

Het antwoord dat nu wordt gegeven, met de verwijzing dat het niet tot uw bevoegdheid behoort als het tot de uitvoering van projecten komt, maar tot de bevoegdheid behoort van de minister van Openbare Werken, is nu net het knelpunt van de voorbije periode. Dat is de verkokering – men noemt dat dan Beter Bestuurlijk Beleid –, waarbij iedereen naar elkaar verwijst als iets niet gebeurt.

Het is een methodiek om in de regio een consensus te laten groeien over een antwoord op het mobiliteitsprobleem en het sluisverkeer. Ik vind het jammer dat die zaken dan niet verder worden opgevolgd.

Mevrouw de minister, naast wat u hebt opgesomd inzake fietspaden en openbaar vervoer, merk ik dat er voor de rest weinig is gerealiseerd. Dat is toch heel spijtig.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, voor de oppositie is dit natuurlijk gesneden brood.

Minister Van Brempt heeft natuurlijk een punt. Zij is bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, maar had daar heel weinig middelen voor, als we abstractie maken van De Lijn.

Mijnheer de Kort, u kunt zich dat wel niet herinneren, maar er werd hier in september 2004 een soort protocolakkoord afgesloten tussen toenmalig minister Peeters en minister Van Brempt. Daardoor is een verkokering opgetreden, die door de regering is goedgekeurd.

Ik stel vast dat er in Antwerpen – en ik heb toch vijf jaar de commissie voor Openbare Werken gevolgd –, op het gebied van openbaar vervoer wel heel wat zaken zijn gebeurd. Ere wie ere toekomt. Maar op het gebied van openbare werken was er een stand still. Zelfs de omlegging van de Krijgsbaan kreeg men niet klaar in Antwerpen, men kreeg de Lange Wapper niet klaar enzovoort.

Ik ben geen socialist en heb ook niets afgesproken met minister Van Brempt, maar op het vlak van openbaar vervoer is er wel veel gebeurd, wat niet het geval is op het gebied van infrastructuur. Mevrouw Van den Eynde heeft hier vijf jaar lang vragen gesteld over het beroemde

zuidknooppunt. De tramlijn is verlengd door mevrouw Pira, die iedereen tegen zich kreeg. Er zijn heel wat dingen wel gebeurd, maar op het vlak van openbare werken hebben toenmalig minister Peeters en minister Crevits, mijn vroegere kartelpartners, niets gedaan.

**De heer Dirk de Kort:** Het is heel duidelijk. De opdracht met een pilootstudie om het sluisverkeer aan te pakken is een methodiek die we in Vlaanderen zullen blijven toepassen. De verdere uitvoering van die opdracht wordt toevertrouwd aan het provinciebestuur. Ik verwacht dan, mevrouw de minister, een antwoord dat meer zegt dan dat er goed werk wordt geleverd aangezien u ook in andere dossiers die ervaring hebt met het provinciebestuur.

Ik verwacht een concreter antwoord. Wat betekent dat dan buiten die fietspaden en het openbaar vervoer? Welke consensus is er gegroeid om de knelpunten in de regio inzake het sluisverkeer op te lossen? Wat staat er op de lijst, zodat er verder kan worden gewerkt aan daadwerkelijke actiepunten?

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de Kort, ik wil samen met u eens deftig stellen wat de voorgeschiedenis is van dit dossier. Ik was niet van plan scherp te zijn, maar ik zal het dan toch maar zijn, want u daagt mij ontzettend uit.

In het begin van deze legislatuur, na een jaar ongeveer, heb ik razende burgemeesters op mijn kabinet ontvangen. Er was een sp.a-burgemeester, een groene en een Open Vld'er, maar de meesten waren van CD&V-signatuur. Alle burgemeesters die voor mij zaten, hadden een terechte vraag. Naar aanleiding van de heraanleg van de Antwerpse ring, en daar is heel veel uit voortgesproten, hebben we veel flankerende maatregelen genomen. 'We', want ik heb het ook over mijn voorganger op Mobiliteit en Openbare Werken – die bevoegdheden vielen toen gelukkig nog samen.

Een van mijn eerste acties als minister was om dat op het vlak van openbaar vervoer te continueren. Eén regio heeft erg geleden van de heraanleg van de Antwerpse ring: de zuid- zuidostrand van Antwerpen. Dat is nooit meer goed gekomen. Daar is heel veel sluisverkeer. Dat is een zeer complexe problematiek. Ik heb toen gezegd, ook al heb ik een groot deel van de bevoegdheden niet in handen, dat ik tot mijn grote spijt geen wegen kan aanleggen. Dat spijt ook mijn collega, ik denk dat er een consensus is dat die twee bevoegdheden opnieuw bij elkaar moeten komen. Ik kan geen wegen aanleggen, maar ik zag het toch als mijn opdracht om als minister van Mobiliteit een goede methodiek te vinden om deze zeer complexe problematiek op te lossen. Het gaat over afspraken die gemeenten

moeten maken over tonnagebeperking, over fietspaden die grenzen overschrijden, over nieuw openbaar vervoer en over nieuwe infrastructuur. Dat moet allemaal samen, liefst in een geïntegreerde visie. Ik zag het als mijn opdracht om dat mee te ondersteunen, ook al was het een ruime interpretatie van mijn bevoegdheid.

Ik heb ook gezegd dat ik dat wil trekken, maar het moet regionaal zijn beslag krijgen. De minister van Mobiliteit moet dat niet in alle regio's in Vlaanderen doen. Ik wil dat in deze pilootregio trekken. Dat is de pilootfase van dit project. Ondertussen wordt eenzelfde methodiek toegepast in Duffel en Lier. Nu is men aan het overleggen in Vlaams-Brabant om ook daar die methodiek toe te passen. Dat gebeurt nu allemaal onder de begeleiding van de provincie. De provincie zal die methodieken in de toekomst toepassen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit kan dat blijven ondersteunen, ook financieel. Dat moet kunnen, maar de minister moet dat niet trekken, de provincie moet dat trekken. Ik heb mij dit aangetrokken omdat dit een volledig nieuw terrein was. Dat is wat voor u ligt. Dat is geen nieuw studiewerk, dat is een inventaris van alle problemen, alle beschikbare statistieken, alle voorgaande analyses. En daaruit is een batterij van maatregelen voortgekomen. Daar moet ook nog politieke prioriteit aan worden gegeven. Daarvoor werd die stuurgroep opgericht. De gedeputeerde moet dit coördineren.

In de korte termijn die mij nog restte na die studie heb ik mijn eigen bevoegdheden opnieuw maximaal geïnterpreteerd om te kunnen doen wat mogelijk was voor die regio, op het vlak van openbaar vervoer, het vrachtwagenennetwerk, enzovoort. Ik heb voor wat betreft de stuurgroep elke keer opnieuw gevraagd of het kabinet van Openbare Werken aanwezig wilde zijn, participeren, mee beslissingen nemen. Ik heb daar heel weinig activiteit gezien. Ik heb dat nooit hardop gezegd. Maar nu moet u mij niet komen verwijten dat er op het vlak van openbare werken te weinig is gebeurd. Ik kan dat niet doen, dat is niet mijn bevoegdheid.

Waar ik het toch kon, heb ik gedaan wat ik dacht dat nodig was voor die regio. Toen er de discussie was over de luchthaven van Deurne en de uitbreiding van het bedrijventerrein daar, heb ik er echt mijn voet voor gezet, tot ik garanties had, onder meer over de aanpak van de zwarte punten op de R11. Dat is nochtans niet mijn bevoegdheid. Ik heb toen in de regering gesteld dat dit nooit zou passeren als er geen harde afspraken over kwamen. Ik doe voor die regio dus alles wat ik kan.

**De heer Dirk de Kort:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik blijf op mijn honger inzake de vraag wat het nut is en wat de resultaten zijn van het permanent overleg, en welke terugkoppeling u hebt

gekregen van het provinciebestuur. Daar heb ik nog altijd geen antwoord op gekregen.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Die mensen doen hun werk heel consciëntieus. Zij spreken over de maatregelen. Ik heb u een opsomming gegeven van alle maatregelen die ik heb genomen. Die passeren daar allemaal. Voor het overige denk ik dat die stuurgroep misschien wat meer moet lobbyen bij een ander kabinet.

**De heer Marc van den Abeelen:** Mijnheer de Kort, het grote probleem, en ik ken het vrij goed, is dat die provinciale stuurcommissie geen bevoegdheid heeft. Het probleem is dat die gemeenten niet mee willen.

Ik kan u een oplossing bieden voor het sluipverkeer. Je moet maar één baan knippen – en burgemeesters weten wat dat betekent, banen knippen. Spijtig genoeg ligt die baan op het grondgebied van twee gemeenten. De provincie heeft niet de macht, hoewel zij het wel heeft geprobeerd, om die gemeente te verplichten om bijvoorbeeld de tonnage boven de 3,5 ton te beperken. Aartselaar is voorstander, de andere gemeente wil niet om welke duistere reden ook.

Dat zou de oplossing zijn. Spijtig genoeg kan de provinciale sturingscommissie daar niets over zeggen. Als er onenigheid is tussen gemeenten, bestaat er geen enkele beroepsmogelijkheid om dat af te dwingen. Dat is een van de problemen. En dan is er ook nog het talmen met ontegeningen. Dat is ook een zeer groot probleem.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de plannen van de Brusselse regering inzake de heraanleg van de E40 op de mobiliteit op de E40 in Vlaanderen**

– *De heer Joris Vandenbroucke treedt als voorzitter op.*

**De voorzitter:** Mevrouw Van Linter heeft het woord.

**Mevrouw Greet Van Linter:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit dossier belangt zowel het Brusselse Gewest als het Vlaamse Gewest aan. De beslissingen van het Brusselse Gewest zullen mijns inziens een grote impact hebben op het Vlaamse Gewest. Ik heb een korte, eenvoudige vraag, en reken dan ook op een duidelijk antwoord.

De Brusselse regering heeft plannen voor de heraanleg van de Wetstraat, maar vooral ook voor de VRT- en

RTBF-wijk, aan de invalsweg van de E40 Leuven-Brussel. Die weg zou een groene stadsboulevard worden, met minder rijstroken. De plannen werden begin maart voorgesteld. Het aantal rijstroken op de E40 zou van zes naar drie teruggebracht worden, en er zou een maximumsnelheid van 90 of 70 kilometer per uur worden ingevoerd. Die wijzigingen zouden gelden over een afstand van 1,9 kilometer.

Dat alles is het gevolg van een studie die over die verkeersader werd gemaakt. Ik ben niet de enige die stelt dat de analyse van die studie niet erg realistisch is. Vandaag al stapelen de files er zich op. Uiteraard zullen de problemen nog verergeren als het aantal rijstroken wordt gehalveerd. Enkele jaren geleden is een telling gebeurd. Toen stelde men vast dat op die plaats meer auto's rijden dan de wegcapaciteit toelaat.

Eén van de gewesten, met name het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, stelt hiermee een ander gewest – namelijk het Vlaamse Gewest – voor een voldongen feit, met als doel het aantal voertuigen dat Brussel binnenrijdt met 20 procent te verminderen. Het plaatselijke belang primeert dan duidelijk op het algemeen belang. Vooral de burgemeester van Schaarbeek, de heer Clerfayt, stelt dat in die wijk veel te veel auto's rijden.

Als die plannen worden doorgevoerd, zal dat ongetwijfeld een impact hebben op die 1,9 kilometer Brusselse weg, maar ook en vooral op de doorstroming van het verkeer Leuven-Brussel, met onvermijdelijk meer milieuoverlast en meer files in Vlaanderen en een negatieve invloed op de mobiliteit van en naar Brussel tot gevolg. Hetzelfde geldt trouwens ook voor de plannen voor de heraanleg van de Wetstraat – een invalsweg voor het verkeer vanuit Vlaanderen – waar nog amper plaats zal zijn voor verkeer. Ook daar wil men veel groen introduceren, met een centrale middenberm en een aparte tramlijn. Als ik me niet vergis, blijven er dan nog twee rijstroken voor auto's over.

In dit dossier moeten we toch onder ogen zien dat dagelijks meer dan 370.000 pendelaars vanuit Vlaanderen naar Brussel komen. Is het niet merkwaardig dat op het ogenblik dat Vlaanderen een verbreding van de Brusselse Ring overweegt, Brussel met een project uitpakt dat het omgekeerde resultaat beoogt? De heer Pascal Smet zei het hier al, op een hoorzitting: wat hem betreft kan er geen sprake zijn van een grotere instroom van voertuigen naar Brussel. Ook Touring is niet te spreken over de Brusselse plannen: Touring stelt dat dit tot eindeloze files zal leiden en dat Brussel Vlaanderen voor voldongen feiten wil stellen.

Mevrouw de minister, is er over deze plannen overleg gepleegd tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest? Wat was desgevallend het resultaat van het overleg? Indien er geen overleg is geweest, welke initiatieven nam u reeds voor overleg over

deze materie? Kent u de impact van deze plannen op de mobiliteit op Vlaams grondgebied? Is dit onderzocht of zal dit alsnog worden onderzocht?

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

**Mijnheer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is de logica zelf dat de gewesten over die aangelegenheden niet alleen met elkaar overleggen, maar ook nauw samenwerken. Dit zijn gewestoverschrijdende projecten waarbij de impact van maatregelen in het ene gewest op een andere gewest groot kunnen zijn. Dat geldt ook voor de verbreding van de ring rond Brussel, die grotendeels op Vlaams grondgebied ligt. Ik weet niet of wat hier over de invalsweg vanaf de E40 is gezegd een echt plan van het Brusselse Gewest is. In elk geval moet worden onderzocht of de beleidskeuzes wenselijk zijn. Is het wenselijk dat er nog meer wagens Brussel inrijden? Mijn fractie is van oordeel dat dit niet het geval is. Wij denken dat de modal shift moet worden bevorderd.

Als binnenkort – hoe sneller, hoe liever – het Gewestelijk Expresnet (GEN) wordt gerealiseerd en optimaal zal functioneren, en ook de light rails in Vlaams-Brabant voor een verbinding met Brussel zorgen, dan hebben we er alle belang bij om de pendelaars te motiveren om het openbaar vervoer te gebruiken om naar Brussel te komen. De Brusselse beleidskeuze om in de toekomst de instroom van wagens te ontmoedigen ten voordele van het openbaar vervoer is dus een rationele, goede keuze. Het is evenwel wies dat dit in overleg moet gebeuren. Als Vlaanderen doorzet met het plan om gedeelten van de ring rond Brussel te verbreden, zal dat aanzuigeffecten genereren. Er zal verkeer bijkomen en dat zal voor bottlenecks op de invalswegen naar Brussel zorgen. Er is dus nauwe samenwerking nodig, en dat moet leiden tot gezamenlijke toekomstvisies en – projecten inzake mobiliteit.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan vrij kort antwoorden. Over de plannen ter hoogte van het Reyerscomplex heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest noch met mezelf, noch met mijn departement, noch met de administratie Mobiliteit, noch met Openbare Werken, noch met het Agentschap Wegen en Verkeer overlegd. Mijn administratie is niet op de hoogte van het bestaan van die plannen. Aangezien ik niets weet van die plannen, kan ik daar moeilijk een groot overleg over organiseren. Er bestaat een forum waar dergelijke onderwerpen kunnen worden besproken. Ik heb het dan over de werkgroep waar wordt overlegd in het kader van het principiële akkoord. In die werkgroep zetelen Brussel en het Vlaamse Gewest. Het voorzitterschap wordt waargenomen door het Agentschap Wegen en Verkeer.

In die werkgroep zijn bijvoorbeeld de plannen voor de R0 ter sprake gekomen. Het is vreemd dat Brussel nog geen overleg over deze materie heeft gevestigd. Brussel is de initiatiefnemer, en het forum bestaat. Brussel kan niet beweren dat het er niet is. U herinnert zich het plan-MER over de ring rond Brussel. Brussel maakte daar een tijdje geleden groot bezwaar tegen, en stelde dat daarover niet was overlegd. Dat is niet juist: daar is wel degelijk overleg over gepleegd in de werkgroep. Vandaag is de toestand omgekeerd.

U vraagt welke impact de plannen hebben. Sorry, maar ik ken die plannen niet. Ik kan u dus geen traktaat met mijn opvattingen daarover overhandigen. Ik zal dat kunnen van zodra ik de plannen ken en als daarover is overlegd.

Ik herhaal nogmaals dat het een aanbod is. Er is een principieel akkoord tussen Vlaanderen en Brussel. Er is een overlegforum om daarover te praten. Dat lijkt me het ideale orgaan om zich daarmee bezig te houden. Ik ben in blijde verwachting van een uitnodiging ter zake.

**Mevrouw Greet Van Linter:** Ik had eigenlijk niet meer verwacht, mevrouw de minister. Het is altijd hetzelfde met het Brusselse Gewest wanneer het gaat over een project dat de twee regio's aangaat. Men spreekt uit één richting en men houdt geen rekening met de andere richting. Ik heb begrepen dat u wacht tot u gecontacteerd wordt. Ik vrees alleen dat dit niet zo snel zal gebeuren. Wanneer er alsnog een uitnodiging tot overleg komt, hoop ik dat daar rekening mee wordt gehouden en dat Vlaanderen daar niet te veel hinder van ondervindt.

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

---

### **Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over retributies op bewegwijzering**

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

**Mevrouw Martine Fournier:** Mevrouw de minister, ik heb deze vraag vorige maand ingediend. De persartikels waarvan sprake dateren van 10 maart 2009. Mijn vraag betreft de retributies op bewegwijzering naar horecazaken.

Op 23 maart 2002 besliste de Vlaamse Regering om retributies te heffen op nieuwe bewegwijzering. De bestaande wegwijzers werden gevrijwaard. Het Laatste Nieuws schreef dat op uw vraag werd beslist om vanaf 1 januari 2009 ook de wegwijzers geplaatst voor 1 juni 2002 te belasten. Dit zou een extra belasting zijn voor een sector die zich al in een crisis bevindt. Een retributie per wegwijzer bedraagt 62 euro vaste kost. Voor grote

wegwijzers kunnen daar nog enkele euro's bijkomen. Dit is niet altijd evident voor de handelszaken die zo'n bewegwijzering nodig hebben.

Mevrouw de minister, hoeveel retributies zouden er bijkomen wanneer de regel ook geldt voor bewegwijzering van voor 2002? Bent u vragende partij om die wegwijzers te belasten?

Welke initiatieven plant u nog in dit dossier?

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

**Minister Hilde Crevits:** Vandaag valt de retributie van deze wegwijzers – in concreto gaat het om de gele en bruine aanwijzingsborden naar hotels, jeugdherbergen, restaurants... – onder het toepassingsgebied van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken. In artikel 31 van het besluit staat dat onder meer aanwijzingsborden naar instellingen van privaat nut retributieplichtig zijn. Het tarief daarvoor is 62 euro per bord per jaar. Er was voorzien in een gefaseerde inning. De inning zou plaatsvinden vanaf dit jaar.

Het gaat hier niet om een belasting maar om een retributie, wat inhoudt dat deze gezien wordt als een vergoeding voor een prestatie. In casu gaat het om het ter beschikking stellen van gewestgrond en de wegwijzer erop.

Deze retributie maakt geen onderscheid naargelang het jaar waarin het bord werd geplaatst en geldt in principe voor alle aanwijzingsborden die vandaag op het openbaar domein aanwezig zijn, of de plaatsing ervan nu dateert van voor of na 2002. In principe zouden deze borden dus reeds vanaf 2002 aan retributie onderhevig moeten zijn.

In de commissie vergunningen van het Agentschap Wegen en Verkeer werd echter afgesproken om deze retributie te innen vanaf 2009. Deze concrete afspraak was mij ook niet bekend.

Intussen kregen een aantal mensen een brief in de bus waarop stond dat ze moeten betalen voor het bordje dat op gewestgrond stond. De tijden zijn echter veranderd. Ik heb me geïnformeerd over de voorgeschiedenis en de rechtsgrond van deze retributie. Daarbij ben ik tot de conclusie gekomen dat er een reglementering bestaat die een en ander doorkruist.

Eenzijds is er inderdaad sprake van een vergoeding voor een dienst. Die wegwijzer staat op gewestgrond. Anderzijds hebben wegwijzers duidelijk een openbaar belang. Het plaatsen van wegwijzers kan worden gezien als een taak van algemeen belang. Het decreet van

16 mei 2008 over de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens is in werking getreden op 5 april 2009. Dat is dus heel recent. Artikel 7, eerste lid, van dat decreet bepaalt dat de verkeerstekens geplaatst worden door de overheid die het beheer over de weg heeft. Overeenkomstig artikel 10 van datzelfde decreet worden de kosten verbonden aan het plaatsen, onderhouden en vernieuwen van die tekens gedragen door de overheid die ze heeft geplaatst. Het is dus de taak van de wegbeheerder om ook de aanwijzingsborden naar instellingen van privaat nut te plaatsen. Het gaat hier immers over verkeerstekens in de zin van het wegverkeersreglement die door middel van een F37-bord worden aangeduid. Bijgevolg moet voor dergelijke aanwijzingsborden door de gewestelijke domeinbeheerder geen vergunning worden afgeleverd aan de aanvrager, nu het de taak is van de wegbeheerder zelf om ze te plaatsen. Het gaat dus om een heel nieuwe situatie sinds 5 april 2009.

Het kan dan ook niet de bedoeling zijn om de kosten voor het plaatsen, onderhouden en vernieuwen op een of andere wijze te verhalen op de aanvrager onder de vorm van een retributie of eender welke terugbetaling. Dat zou immers in strijd zijn met artikel 10 van hoger genoemd decreet.

Het feit dat de aanvrager geen vergunning meer moet vragen en bijgevolg ook geen kosten meer moet dragen voor het plaatsen van aanwijzingsborden, mag natuurlijk niet leiden tot een wildgroei van aanvragen. De wegbeheerder zal de aanvragen moeten beoordelen en ze onder meer moeten afwijzen als ze niet verenigbaar zijn met de bepalingen van het ministerieel besluit waarin onder meer de minimumafmetingen zijn opgenomen. Dat betekent concreet dat niet elke aanvraag gehonoreerd kan worden. De overheid heeft door het decreet de plicht om zelf aanwijzingsborden te plaatsen en heeft dus ook het monopolie te beslissen welke borden wel of niet worden geplaatst. Omgekeerd moet ze ook geen retributie meer vragen aan wie zo'n aanwijzingsbord moet plaatsen.

De inning van een retributie is niet opportuun, maar is ook technisch gezien niet meer mogelijk. De administratie heeft dan ook het initiatief genomen om een ontwerp van wijziging van het retributiebesluit voor te bereiden en in de loop van de maand mei voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Op die manier proberen we de onduidelijkheid weg te werken. Achteraf moet ook duidelijkheid worden geschapen over de nieuwe regeling voor iedereen die zo'n bord staan heeft of wil plaatsen.

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

**Mevrouw Martine Fournier:** Dat is heel goed nieuws voor de betrokken handelszaken. Het ging immers over een soort pestbelasting. Ik ben dan ook heel blij met deze nieuwe regeling.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de transparantie van het groenestroomstelsel**

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

**Mevrouw Fientje Moerman:** Mevrouw de minister, de productie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen wordt door de overheid aangemoedigd, onder meer via het stelsel van groenestroomcertificaten (GSC's). Het stelsel bestaat uit twee delen. Enerzijds kunnen producenten van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen groenestroomcertificaten krijgen. Anderzijds is er een certificatenverplichting voor de elektriciteitsleveranciers. Zij moeten een bepaald aantal certificaten inleveren.

Die leveranciers rekenen de vermeende kost van de verplichting om jaarlijks een aantal certificaten in te leveren, echter door aan de elektriciteitsverbruikers, die eigenlijk de financiers zijn van het stelsel.

Mijn vraag aan u, mevrouw de minister, heeft betrekking op de transparantie. Aan welke prijs kopen de elektriciteitsleveranciers de certificaten aan? Op welke basis rekenen ze die door naar de klant, en dus naar de elektriciteitsverbruiker?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw Moerman, collega's, we moeten een onderscheid maken tussen twee soorten van transparantie, namelijk van de certificatenhandel en de mededinging op de markt enerzijds en van de certificatenkost en de doorrekening in de prijs anderzijds. Over de uitreiking en de inlevering van groenestroomcertificaten communiceert de Vlaamse energieregulator (VREG) maandelijks via [www.vreg.be](http://www.vreg.be). Er worden ook statistieken en rapporten gepubliceerd over het aantal installaties dat GSC's ontvangt, de productiecapaciteit van dergelijke installaties, het aantal maandelijks uitgereikte GSC's enzovoort.

Wat de marktwerking betreft, gebeurde de handel in GSC's tot voor kort uitsluitend 'OTC' of 'over the counter'. Bedrijven – producenten – die GSC's in bezit hebben en wensen te verkopen en bedrijven – leveranciers – die op zoek zijn naar GSC's om in te leveren, zoeken individueel contact en gaan bilateraal transacties aan. Een partij – een groenestroomaanbieder – gaat dus zelf op zoek naar een tegenpartij, een groenestroomcertificatenaankoper. Daarom publiceert de VREG

lijsten van potentiële GSC-verkopers en potentiële GSC-kopers op de website.

Op een dergelijke markt kunnen nogal uiteenlopende prijzen tot stand komen, onder invloed van de omvang van de partijen, de duur van de contracten, het al dan niet organiseren van veilingen of andere factoren. Daarom moet de VREG maandelijks de gemiddelde handelsprijs publiceren, en aldus een referentie voor de markt aanbieden op [www.vreg.be](http://www.vreg.be). De gemiddelde handelsprijs zelf geldt ook als referentie in tal van contracten voor het verhandelen van GSC's tussen GSC-gerechtigde en GSC-plichtige marktpartijen.

Twee relatief stabiele niveaus bepalen de boven- en de ondergrens van de prijzen. Waarschijnlijk gaat het om prijzen die tot stand komen als gevolg van contracten met een looptijd van een jaar of meer en aan een vastgelegde prijs.

In maanden dat er geen transactie tot stand komt aan de hand van dergelijke contracten, springt de prijs naar een hoger niveau: 95 euro per GSC aan de onderzijde en 114 euro per GSC aan de bovenkant. Een aantal transacties komt dus duidelijk tot stand aan prijzen die gevoelig afwijken van de gemiddelde handelsprijs.

Vorige maand ontstond een alternatieve marktform voor de handel in certificaten, namelijk de Belpex Green Certificates Exchange (GCE). De resultaten van de eerste handelssessies op de GCE wijken af van de gemiddelde handelsprijs voor certificaten die uit de bilaterale markt naar voren komt. De VREG zal in de toekomst, eens overgegaan wordt van de semiautomatische naar een volledig geautomatiseerde handelsprocedure, ook de prijs publiceren die tot stand komt op die GCE. In afwachting verschijnen de prijzen op de Belpex-website en in de nieuwsbrief van de VREG. Het gaat dus om een tijdelijk knelpunt.

Wat de doorrekening van de certificatenkost in de elektriciteitsprijs betreft, heeft de VREG vastgesteld dat de aankoopprijs van certificaten bij de verschillende leveranciers niet rechtstreeks weerspiegeld wordt in de prijszetting aan de huishoudelijke en kleine professionele afnemers. Uiteraard zijn niet alle leveranciers volledig afhankelijk van het aankopen van certificaten op de markt. Een aantal leveranciers wekt zelf groene stroom op en verwerft op die manier certificaten.

De kosten voor groene stroom bedragen bijna steeds een bepaald percentage, oplopend tot 100 percent van de boeteprijs per ontbrekend GSC, namelijk 125 euro, vermenigvuldigd met het geldend inleveringsquotum. De groenestroomkost wordt in veel gevallen echter niet helemaal en soms helemaal niet doorgerekend in de prijs van de elektriciteit. Soms wordt een percentage van de boeteprijs aangerekend. Soms wordt de groenestroomkost

niet afzonderlijk ingebracht, maar opgenomen in de kost van energie. Dat hangt ervan af. De doorrekening is dus een element van concurrentie tussen de verschillende leveranciers. Het behoort – en dat zit volgens mij tegen de grenzen aan van wat vrijheid is – tot hun vrijheid om de mate van doorrekening in hun producten te bepalen, maar het is wel van belang dat dat transparant gebeurt en dat het duidelijk vermeld staat in de contractuele voorwaarden. Je kunt dus geen eenvormigheid opleggen, maar het moet wel uit de voorwaarden blijken.

Ik bezorg u een tabel van de prijzen voor de groenestroomcertificaten in 2008, zonder het onderscheid te maken tussen groenestroomcertificaten met en zonder garantie van oorsprong.

**Mevrouw Fientje Moerman:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreide antwoord op een ogenschijnlijk zeer korte vraag. Dit heeft bijgedragen tot de duidelijkheid en de transparantie van de doorrekening van groenestroomcertificaten.

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

---



