

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 150

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 13 oktober 2014

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Afschakelplan - Departement Mobiliteit en Openbare Werken

De afgelopen weken en maanden maakte de federale overheid duidelijk wat de gevolgen zouden zijn van een afschakeling van het elektriciteitsnetwerk voor de inwoners van het land. Elia, de beheerder van het stroomvervoernetwerk, heeft een globaal afschakelplan opgesteld indien het aanbod op het netwerk ontoereikend zou zijn om de vraag op te vangen. Het afschakelplan bevat zes schijven. Indien er schaarste heerst, zal er een schijf afgeschakeld worden. Op die manier komt de stabiliteit van het net niet in gevaar.

Dat de gevolgen van een eventuele afschakeling ingrijpend zullen zijn, staat buiten kijf. Niet alleen voor de bedrijven en gezinnen, maar ook de overheid zal logischerwijs hiervan gevolgen ondervinden. In onze geïnformatiseerde maatschappij zijn er namelijk vele processen gesteund op het gebruik van elektriciteit. Deze dreigen dan ook tijdelijk buiten werking gesteld te worden tijdens een eventuele afschakeling.

Ook voor de Vlaamse mobiliteit rijzen er vragen over de concrete gevolgen die eventuele afschakelingen zullen hebben op het verkeer.

1. Wat zullen de gevolgen zijn voor de dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken in geval van een afschakeling?
 - a) Heeft de minister zicht op welke afdelingen van het departement onder welke afschakelzones vallen?
 - b) Zijn er afdelingen van het departement die gegarandeerd van stroom zullen worden voorzien? Zo ja, welke?
 - c) Plant de minister specifieke maatregelen om in de continuïteit van de werking te voorzien?
2. Wat zullen de gevolgen zijn op de weg?
 - a) Zullen de tramlijnen stilgelegd worden voor een aangekondigde afschakeling?

Welke communicatie plant de VVM De Lijn hierrond?

Zijn de interne communicatiesystemen van De Lijn aangepast aan situaties zonder stroomvoorziening?

- b) Welke problemen worden er voorzien bij de uitschakeling van verkeerslichten, elektronische verkeersborden en spoorwegoverwegen?
- c) Welke concrete maatregelen kunnen worden genomen om de uitschakeling van verkeerslichten, elektronische verkeersborden en spoorwegoverwegen op te vangen?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 150 van 13 oktober 2014

van **ANNICK DE RIDDER**

Het afschakelscenario hangt inderdaad al enkele maanden boven ons hoofd. Er zijn al geruime tijd gesprekken en voorbereidingen aan de gang om zo goed mogelijk te anticiperen op een eventuele afschakeling. Ik heb de diensten onder mijn bevoegdheid de opdracht gegeven de best mogelijke voorbereidingen te treffen. Om antwoord te kunnen geven op uw vragen heb ik een laatste stand van zaken opgevraagd.

1. a) Er zijn al veel inspanningen geleverd om de situatie op het terrein volledig in kaart te brengen. Alle gebouwen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken worden beheerd door Het Facilitair Bedrijf (HFB). HFB heeft een inventaris opgemaakt van alle gebouwen in haar beheer en de respectievelijke afschakelzone. De afdeling Geotechniek in Zwijnaarde is gevestigd in een gebouw van de Universiteit Gent, maar ook daar kennen we de afschakelzone.

De bevaarbare waterlopen die beheerd worden door Waterwegen en Zeekanaal nv (verspreid over de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant) werden volledig geïnventariseerd, telkens met aandacht voor hun afschakelzone. W&Z zal de werking van cruciale installaties garanderen met de hulp van noodgeneratoren.

De bevaarbare waterwegen die beheerd worden door nv De Scheepvaart (in de provincies Antwerpen en Limburg) werden ook volledig geïnventariseerd. Enkele installaties zijn vervat in het afschakelplan, hoewel het vaak gaat over schijf 1; de laatste schijf die afgeschakeld wordt. Om de getroffen installaties toch te kunnen blijven gebruiken, heeft nv De Scheepvaart een plan van aanpak opgemaakt waarbij mobiele stroomgroepen ingezet worden om de installaties ook na afschakeling in dienst te houden. Onderstaande tabellen geven per provincie een overzicht van de getroffen installaties, en de schijf waarin ze opgenomen zijn.

provincie Limburg				Aantal afgeschakelde distributiecabines per schijf					
Gemeente	Deelgemeente	Straat	kunstwerken nv De Scheepvaart	Schijf 1	Schijf 2	Schijf 3	Schijf 4	Schijf 5	Schijf 6
Bocholt									
	Bocholt	Achelsedijk	sluis 18 + brug				x		
	Lozen	Lozerstraat / Kempenstraat	sluis 17 + brug				x		
Lommel									
	Lommel	Blauwe Kei	regie -magazijn				x		
Maaseik									
	Neeroeteren	Breeërweg	regie -magazijn						x
Neerpelt									
	Sint-Huibrechts-Lille	Kanaalstraat	regie -magazijn				x		

Bron: nv De Scheepvaart

provincie Antwerpen				Aantal afgeschakelde distributiecabinen per schijf					
Gemeente	Deelgemeente	Straat	kunstwerken nv De Scheepvaart	Schijf 1	Schijf 2	Schijf 3	Schijf 4	Schijf 5	Schijf 6
Arendonk									
	Arendonk	De Lusthoven	brug 6	x					
		De Lusthoven	regie-magazijn	x					
Brecht									
	Brecht	Ebeslaan/Vaartdijk	brug 11	x					
Herentals									
	Herentals	Herenthoutseweg	sluis 10	x		x			
Rijkevorsel									
	Rijkevorsel	Oostmalsesteenweg	brug 8	x				x	
Schoten									
	Schoten	Botermelkbaan/Botermelkdijk/ Brechtsebaan/Vaartdreef	sluis 6 / sluis 7 / sluis 8 / brug 12	x			x	x	
Turnhout									
	Turnhout	Koningin Elisabethlei	brug 1	x					
		Steenweg op Merksplas	brug 2	x					
Wijnegem									
	Wijnegem	Stokerijstraat	sluis Wijnegem	x			x		

Bron: nv De Scheepvaart

Dankzij mobiele stroomgroepen blijven deze installaties ook na afschakeling in dienst:

- Sluis van Wijnegem op het Albertkanaal
- Sluis 10 Herentals op het kanaal Bocholt-Herentals
- Ophaalbrug en sluis 17 te lozen op de Zuidwillemsvaart
- Ophaalbrug en sluis 18 te Bocholt op de Zuidwillemsvaart

In geval van afschakeling zullen de overige installaties tijdelijk buiten dienst worden gesteld. Volgens deskundigen van nv De Scheepvaart blijft de impact van deze buitendienststellingen beheersbaar.

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beheert verschillende installaties in afschakelzones. De volledige inventaris (op niveau van de installaties) is nog niet klaar, aangezien de nodige kaarten pas recent werden aangereikt. Ook hier streven we wel naar een volledige inventaris.

b) Heel wat installaties kunnen in geval van afschakeling rekenen op noodstroom. Volgende installaties hebben een noodstroomgenerator of een andere back-up:

- Alle tunnels op de hoofdwegen in een afschakelzone
- De cruciale installaties in het beheer van Waterwegen en Zeekanaal
- De operatorzaal van het Verkeerscentrum, zodat de permanentie verzekerd blijft.
- Het Waterbouwkundig Laboratorium.
- Luchthavens Deurne en Oostende beschikken beide over een noodgenerator.
- Alle installaties van nv De Scheepvaart, met uitzondering van de eerder vermelde installaties
- Het volledige netwerk van de Vlaamse overheid (glasvezel- en koper-staal). De knooppunten worden tot vier uur lang gevoed door een UPS (uninterruptible power supply/noodstroomvoeding)

c) Ja. Behalve de reeds genoemde inspanningen wat betreft inventarisatie en noodstroomvoorziening, gaat ook veel aandacht naar de verkeersveiligheid. AWV heeft op verschillende plaatsen overleg gepleegd met de lokale politie om samen

te bekijken welke kruispunten bij een eventuele afschakeling problemen zouden kunnen geven voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Bij een elektriciteitsonderbreking kunnen deze kruispunten door de lokale politiezone geregeld worden.

2. a) De dienstverlening van het openbaar vervoer blijft maximaal gegarandeerd. Waar een deel van de tramlijnen uitvalt door de afschakeling, zal De Lijn als alternatief vervangende busdiensten aanbieden.
De Lijn zal de reizigers vooraf informeren via de geijkte kanalen, zoals de media, Lijnwinkels, website en sociale media.
De interne communicatiesystemen bij De Lijn zijn gewapend tegen een afschakelscenario. De belangrijkste communicatiesystemen (radioverbinding tussen voertuigen en dispatch) zijn vandaag al voor een groot deel voorzien van een no-break installatie. De delen van de installatie die nog niet zijn uitgerust met zo een systeem, worden nu aangepakt. De bedoeling is om tegen december alle onderdelen van een theoretische no-break van 4 uur te voorzien.
- b) We willen de problemen die kunnen voortvloeien uit een afschakeling van verkeerslichten, elektronische verkeersborden en spoorweginfrastructuur zoveel mogelijk in de hand houden. We brengen momenteel de volledige situatie in kaart. Voor zo een uitgebreide impactanalyse zijn we echter wel afhankelijk van de input van veel verschillende actoren, zoals bijvoorbeeld ook de NMBS en Infrabel. We zetten de gesprekken met alle beheerders verder, en bekijken samen alle mogelijkheden.
We beseffen natuurlijk dat er een zeer reëel risico inzake verkeersveiligheid bestaat. In zones die afgeschakeld worden zal de elektrisch gevoede weginfrastructuur uitvallen. Om de verkeersveiligheid maximaal te blijven bewaken, spreken we met lokale politiekorpsen zoveel mogelijk af om de verkeerssignalisatie op gevaarlijke punten tijdelijk over te nemen, zoals eerder beschreven. We werken ook aan de nodige communicatie om informatie aan te bieden aan alle weggebruikers, die in een afschakelscenario nog meer aangewezen zullen zijn op de klassieke wegmarkeringen.
- c) Het is zowel organisatorisch (aannemers) als ook logistiek (aantal beschikbare noodstroomgeneratoren) niet haalbaar om bij een afschakeling alle elektrische weginfrastructuur in werking te houden via noodstroomgeneratoren. Daarom bekijken we met lokale politiekorpsen hoe zij in de mate van het mogelijke de meest prioritaire kruispunten kunnen regelen. Ten dele wordt de uitschakeling van bijvoorbeeld verkeerslichten ook opgevangen door de altijd geldende verkeersregels, de niet-elektronische wegsignalisatie en de wegmarkeringen.