

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

9 mei 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over jeugd en mobiliteit	1
Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van trajectcontrole	5
Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van de Comités tot Aankoop	6
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het coördineren van wegenwerken	8
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verwaarlozing van voetgangersvoorzieningen	12
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente beslissing van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan in het kader van de langetermijnvisie Schelde-estuarium	14
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het ontwijken van openbaredienstverplichtingen door bevoorradings zonder leverancier	16
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de REG-verplichtingen van de distributienetbeheerders	17
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het comfort en de veiligheid van fietspaden en over het Vademecum Fietsvoorzieningen	19
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ineensstorting van de prijs van CO2-emissierechten	22

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over jeugd en mobiliteit

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mijn vraag gaat inderdaad over jeugd en mobiliteit.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is toch geen machovraag? (*Gelach*)

De heer Eloi Glorieux: Had u dat dan verwacht van een watje zoals ik?

Minister Kathleen Van Brempt: Nee hoor. Het is trouwens een zeer mooie vraag.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, net zoals de andere parlementsleden van deze commissie, en waarschijnlijk ook de leden van het kabinet, heb ik zowat een jaar geleden een bundel gekregen van de Vlaamse Jeugdraad. Daarin schoof de raad een aantal punten naar voren betreffende jongeren en mobiliteit. Het uitgangspunt was drieërlei. Hij stelde dat het tijd werd dat ook in het mobiliteitsbeleid rekening wordt gehouden met jongeren, dat ze, net als alle andere maatschappelijke groepen, aanzien zouden worden als actoren in de samenleving en dus recht hebben op mobiliteit. Daarom moet de overheid een kader creëren, zodat jongeren die zich te voet, met de fiets of bromfiets, met de trein verplaatsen, dat op een veilige, snelle en autonome manier kunnen doen. Voor het opstellen van dit beleid, is het, ten slotte, belangrijk dat de jongeren zelf worden betrokken bij de beleidsvoorbereiding.

De nefaste gevolgen van onze toenemende drang naar mobiliteit, de files, ongelukken, vervuiling enzovoort, hebben ook, en niet in het minst, een effect op deze groep van jonge mensen. Daarnaast is het huidige mobiliteitsbeleid nog steeds onvoldoende gericht op jongeren die zich willen verplaatsen naar zowel de school of het werk, het jeugdwerk en andere

vrijtijdsactiviteiten. Meer nog, jonge mensen zijn heel vaak slachtoffer van het verkeer.

Mevrouw de minister, ik zal een greep doen uit hun voorstellen. De jeugdraad vraagt een mobiliteitsbeleid voor jongeren gemaakt door jongeren, of minstens met inspraak van die groep. Jongeren verplaatsen zich vaak samen met vrienden. Dat moet op een veilige manier kunnen gebeuren. Ze zijn vaak zachte weggebruikers. Ze hebben behoefte aan meer fysieke plaats in het verkeer en extra aandacht voor tochten in groep. Het openbaar vervoer moet aangepast zijn aan de specifieke noden van jongeren, ook op het vlak van reistijden, reisformules, aansluitingen, bereikbaarheid van kampplaatsen enzovoort. De raad vraagt ook een Vlaams initiatief voor ondersteuning van gemeenten waar NMBS-loketten dreigen te moeten sluiten om boekhoudkundige redenen, en van doorstroming en toegankelijkheid van bussen en trams. Mevrouw de minister, de vragen zijn dus niet specifiek gericht op jongeren. De oplossingen kunnen de mobiliteit in het algemeen ten goede komen.

De jeugdraad vraagt ook aandacht voor opvoeding, sensibilisering en promotie, onder meer om jongeren en de mensen in het algemeen te doen nadenken over de keuze voor een vervoersmiddel, de correcte kostprijs. De mensen zouden ook correcte informatie moeten krijgen over wangedrag en dergelijke. Hij stelt dat de jongeren vaak worden gestigmatiseerd, terwijl de statistieken aantonen dat het de dertigers zijn die het vaakst dronken achter het stuur zitten!

Mevrouw de minister, op welke van deze voorstellen bent u sinds maart 2005 ingegaan? Van welke extra maatregelen hebt u de Vlaamse Jeugdraad op de hoogte gebracht? Werd hij sindsdien bij de zaak betrokken? Op welke manier hebt u jongeren als ervaringsdeskundigen uitgenodigd bij de voorbereiding van uw mobiliteitsbeleid?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Glorieux. Het is een heel belangrijke vraag omdat jongeren inderdaad een

heel specifieke plaats innemen in de mobiliteitsproblematiek. Voor hen is mobiliteit ook meer dan zich verplaatsen van punt a naar punt b. De straat is een ontmoetingsplaats, een plaats waar ze zich voortbewegen met vrienden. We moeten daar dan ook de nodige aandacht aan besteden.

De heer Glorieux heeft geciteerd uit het advies van de Vlaamse Jeugdraad. Een misschien nog belangrijker document is het tweede Vlaams Jeugdbeleidsplan 2006-2009, dat eind vorig jaar door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Daarin staan een aantal engagementen over de beleidsdomeinen heen. Ook mobiliteit komt daarin aan bod. Een van de zaken die voor mij belangrijk is in de zogenaamde beleidsrotonde inzake het jeugdbeleidsplan, is het aanzetten van de jongeren tot duurzame mobiliteit, tot het gebruik maken van de fiets en, vooral, van het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, een paar weken geleden heeft de kinderrechtencommissaris ons een bezoek gebracht. Ze heeft onder andere onderzoek gedaan naar de manier waarop jongeren omgaan met mobiliteit. Ondanks de stijging in de verkoop van het aantal BuzzyPazz-vervoersbewijzen, bleek dat De Lijn, en het openbaar vervoer in het algemeen, met een imagoprobleem kampt bij de jongeren. Wat hebt u tot nu toe gedaan of wat denkt u te doen om het imago van De Lijn en van het openbaar vervoer op te krikken?

De voorzitter: Mevrouw Poleyn heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, als niet-lid van deze commissie waag ik het toch om me aan te sluiten bij deze vraag, vooral omdat ik bekommerd ben om de invulling van de beleidskruispunten, zoals ze door minister Anciaux worden genoemd. Vanuit het jeugdwerk worden vaak vragen gesteld over de mobiliteit 's nachts. Mevrouw de minister, wellicht hebt u al initiatieven genomen. Ik ben benieuwd te vernemen wat u nog plant en wat er al bestaat.

De suggestie om de jeugdraad hierbij te betrekken, is interessant, al mag die betrokkenheid niet leiden tot een verlenging van de procedure of tot het ingewikkelder maken van het goedkeuren van de regelgeving. Het is goed om eens op een creatieve manier te bekijken hoe jongeren zelf bij het mobiliteitbeleid kunnen worden betrokken. Ik denk hierbij ook aan het kindereffectenrapport, dat binnenkort JOKER zal heten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, dit is een belangrijke vraag en daarom zal ik een wat uitgebreider antwoord geven. Dit is immers het uitgelezen moment om de verwezenlijkingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid op te sommen.

Om goed te antwoorden, is het belangrijk om het advies van de Vlaamse Jeugdraad enigszins te situëren. Het decreet op het Vlaams Jeugdbeleid legt de coördinerende minister voor het jeugdbeleid, de heer Anciaux, op om ten laatste voor het einde van het eerste volledige legislatuurjaar een jeugdbeleidsplan voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Tijdens de vorige legislatuur werd een eerste Vlaams jeugdbeleidsplan uitgewerkt.

Voor het tweede jeugdbeleidsplan heeft de Vlaamse Jeugdraad op 23 maart een preadvies geformuleerd. Dat werd in belangrijke mate vertaald in het tweede jeugdbeleidsplan. Zowel over het gehele jeugdbeleidsplan als over het onderdeel mobiliteit, werd nauw overleg gepleegd met de actoren uit het jeugdwerk, uit de kinderrechtenwereld en uit het brede jeugdbeleid. De Vlaamse Jeugdraad werd dus nauw betrokken bij de volledige uitwerking ervan. In juli werd een voorontwerp van het jeugdbeleidsplan voorgelegd aan de Vlaamse Jeugdraad. Hierop heeft de Vlaamse Jeugdraad opnieuw adviezen geformuleerd die aanleiding gaven tot een aantal wijzigingen in het jeugdbeleidsplan.

Specifiek voor het hoofdstuk mobiliteit van het jeugdbeleidsplan werden drie strategische doelstellingen geformuleerd: meer autonome mobiliteit, meer duurzame mobiliteit en veiligere mobiliteit. Die voor de hand liggende strategische doelstellingen werden uitgewerkt in operationele doelstellingen die van belang zijn voor de Vlaamse jeugd. Ze gaan over veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur, meer openbaar vervoer, een grotere verkeersvaardigheid van kinderen en jongeren, maatschappelijk verantwoord rijgedrag, ordehandhaving, een grotere betrokkenheid van de jeugd en de opvang en ondersteuning van verkeersslachtoffers. Het merendeel van de voorstellen uit het advies van de Vlaamse Jeugdraad van 23 maart 2005 wordt dus opgenomen in zowel de strategische als de operationele doelstellingen en wordt uitgewerkt in de daaraan gekoppelde acties.

Ik overloop de belangrijkste beleidsinitiatieven die verband houden met het jeugdbeleidsplan. 'Cool maar niet stoer' is een demonstratieproject over jongeren en verantwoord verkeergedrag. Het liep van juli 2004 tot december 2005. Dit experimentele demonstratieproject werd uitgevoerd door Mobiel

21 en had als doelstelling om bij jongeren van 12 tot 18 jaar – een heel moeilijk voor verkeersveiligheid te sensibiliseren leeftijdscategorie – een positieve dynamiek te creëren inzake het thema ‘verantwoord jong zijn in de verkeerswereld’. Er werden vijf projecten uitgevoerd.

In het projectenboek komen activiteiten in het kader van de ‘Dag zonder auto mobiel in de stad’ en ‘Open Straatdag 2004’ aan bod. Het projectenboek moet ervoor zorgen dat de creativiteit van gemeenten en steden niet verloren gaat. De gemeenten die in het projectenboek aan bod komen zijn Menen, Zwijndrecht, Herzele, Lanaken, Tremelo, Oostende, Wijnegem, Brugge, Geel, Vilvoorde, Ieper en Wetteren. Voor de samenstelling van het boek werd gelet op een mix van grote, middelgrote en kleine gemeenten.

In april 2005 waren er de mobiele verkeersparken. Naar aanleiding van de ‘Dag zonder auto mobiel in de stad’ en de ‘Open Straatdag’ van september 2004 nam de Vlaamse overheid het initiatief om zes mobiele verkeersparken ter beschikking te stellen. Een mobiel verkeerspark bestaat uit verkeerseducatieve middelen die praktijkgerichte verkeers- en mobiliteitseducatie bevorderen in de scholen.

Sinds 1 september 2005 geldt in alle schoolomgevingen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De Vlaamse overheid heeft niet alleen maatregelen genomen om te voldoen aan de federale wetgeving inzake de zone-30 in schoolomgevingen, maar voorziet ook in 13,2 miljoen euro. Ze voert hiermee een prioriteit van het Vlaamse regeerakkoord uit.

Gekoppeld aan de maximumsnelheid werd de campagne ‘Veilig naar School’ opgestart. Dit instrument ondersteunt de scholen in hun verkeerseducatieve opdracht.

We boden ondersteuning bij de ‘Week van vervoering’ in september 2005. Tijdens de ‘Week van Vervoering’ organiseert de Vlaamse Overheid samen met KOMIMO, de Koepel Milieu en Mobiliteit, talloze acties die het duurzaam vervoer promoten.

We ondersteunen ook de campagne 2005-2006 van het Levenslijn Kinderfonds of LFK. Dat gebeurt voor de derde keer op rij. We hebben hiervoor 180.000 euro uitgetrokken. Ook dit keer zal het LKF veiligheidsmateriaal verdelen aan jongeren. Aan de campagne is er ook een belangrijk inhoudelijk project gekoppeld dat door Mobiel 21 vzw zal worden

uitgewerkt. Het betreft een ‘Draaiboek schoolbereikbaarheidsplannen’ en werd opgestart in 2006.

Het Levenslijn-Kinderfonds richt de actie deze keer ook op de moeilijkere doelgroep van plus 12-jarigen.

De doorstroming van het openbaar vervoer kwam ook expliciet aan bod in het Jeugdbeleidsplan. Kind en Samenleving organiseert een coachingproject voor lokale overheden inzake kinderparticipatie bij mobiliteit.

Het leerlingenvervoer is een belangrijk breder beleidsinitiatief. Op 24 februari besliste de Vlaamse Regering om 12 proefprojecten te selecteren. Daar is een bedrag van 1,2 miljoen euro mee gemoeid. Samen met de minister van Onderwijs zal ik, in samenspraak met de gemeenten, de proefprojecten uitwerken, met als doel om in de toekomst in heel Vlaanderen gratis leerlingenvervoer te organiseren.

Vanaf februari 2006 werd de campagne ‘Mobiel4real’ opgestart. Het is een uitgebreide mobiliteitscampagne voor en door jongeren. Jongeren kunnen hun mening en visie kwijt over mobiliteit, verkeersveiligheid en openbaar vervoer. Er wordt daarbij heel veel aandacht besteed aan de betrokkenheid van de jongeren. Zoals we mogen verwachten, ligt de nadruk op duurzaam vervoer. In de laatste fase van de campagne zullen jongeren door TMF worden opgeroepen om ideeën en filmpjes voor een mobiliteitscampagne in te sturen.

Vanaf mei 2006 hanteert De Lijn een nieuw systeem van toegankelijkheid en werd tegelijkertijd een nieuw stedelijk toegankelijkheidsnet geopend, meer bepaald Antwerpen. Het is de bedoeling om in de toekomst heel wat bijkomende stedelijke gebieden toegankelijk te maken.

Met deze projecten wordt ingegaan op een aantal voorstellen. Zo is er de vraag naar een mobiliteitsbeleid voor en met jongeren. Jongeren verplaatsen zich vaak samen met vrienden. Dat moet veilig kunnen gebeuren. Jongeren zijn vaak zachte weggebruikers, ze hebben behoefte aan meer fysieke plaats in het verkeer. Er wordt ook gevraagd naar een openbaar vervoer dat aangepast is aan de specifieke behoeften van jongeren. Verder zijn doorstroming, opvoeding, sensibilisering en promotie belangrijk.

Inzake de overige voorstellen omtrent openbaar vervoer en jongeren verwijs ik ook naar de geëigende

overlegstructuren tussen De Lijn en de NMBS. Waar mogelijk, bijvoorbeeld voor de uurregeling en de opstapplaatsen, wordt gestreefd naar afstemming. Verder is er de bereidheid te werken aan de ticketintegratie van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen. Ook voor jongeren is dat heel belangrijk, want zij zijn vaak op zoek naar aangepaste tickets en tariefstructuren.

Mijnheer Glorieux, ik wil vooral verwijzen naar de vele overlegmomenten die georganiseerd werden voor het tweede Vlaamse Jeugdbeleidsplan. Op 23 april werd een discussiedag georganiseerd, waar de tussentijdse teksten werden teruggekoppeld naar het brede jeugdwerkmiddenveld. Begin juli werd een volgende versie doorgestuurd naar de Vlaamse Jeugdraad. In augustus werd specifiek over het hoofdstuk mobiliteit een overleg georganiseerd tussen de Vlaamse Jeugdraad en mijn kabinet. De Vlaamse Jeugdraad heeft het hele traject van zowel het Jeugdbeleidsplan als het specifieke hoofdstuk mobiliteit nauwgezet kunnen volgen. De communicatie over het definitieve Jeugdbeleidsplan werd uitgewerkt door de coördinerende Vlaamse minister van Jeugd. Hij heeft onder meer een beknopte samenvatting van het jeugdbeleidsplan als brochure laten verspreiden. Bovendien zullen de doelstellingen van het Jeugdbeleidsplan elk jaar worden gemonitord. De eerste monitoring is gepland voor het najaar van 2006. Ook op het vlak van mobiliteit zullen we dan zien hoever we staan.

De betrokkenheid van de jongeren is duidelijk gebleken uit de opgesomde projecten: 'Cool maar niet stoer' en 'Mobiel4real'.

Ik wil ook de staten-generaal voor opvang van verkeersslachtoffers en hun nabestaanden vermelden. Op 26 april werd de stuurgroep van de staten-generaal voor het eerst samengeroepen. Deze vergadering betekende het startschot voor de werking van de verschillende werkgroepen die de staten-generaal voorbereiden, die ik samen met minister van Welzijn Vervotte organiseer. Ook in dat kader vonden verschillende overlegvergaderingen plaats met de drie verenigingen die zich actief inzetten voor verkeersslachtoffers: Ouders van Verongelukte Kinderen, ZEBRA vzw en het Steunpunt Algemeen Welzijnswerk.

Het imago van het openbaar vervoer, zeker voor jongeren, is een van mijn belangrijke bekommernissen. Mijnheer Glorieux, u hebt zelf al verwezen naar het succes van de Buzzy Pazz, maar ik denk dat we

verder kunnen gaan dan een ruimer aanbod van het openbaar vervoer. Binnen het netmanagement en het nieuwe beleid inzake openbaar vervoer, willen we veel aandacht besteden aan schoolvervoer. We willen het regulier vervoer uitbreiden voor de ontsluiting van secundaire scholen. Voor het basisonderwijs werken we met pilootprojecten volgens het STOP-principe. Voor het secundair onderwijs moeten we vooral kijken naar de ontsluiting. Een andere uitdaging is het organiseren, vooral voor iets oudere jongeren, van het nachtvervoer, in het bijzonder het weekendnachtvervoer. Op dat vlak is een veel betere afstemming mogelijk tussen het openbaar vervoer en het taxibeleid.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik merk dat er heel wat positieve projecten gestart zijn of in de pipeline zitten. Het is belangrijk om ook in de toekomst projecten te blijven ontwikkelen, samen met de verschillende jeugdorganisaties.

De opmerkingen van de Vlaamse Kinderrechtencommissaris inzake jongeren en mobiliteit moeten zeker in het beleid worden opgenomen. Ik denk dan in het bijzonder aan de kindlinten, die kinderen in staat moeten stellen om op een autonome en veilige manier de plaatsen te bereiken waar veel kinderen en jongeren samenkomen: scholen, jeugdclubs en spelen en sportpleinen. Bij het uittekenen van het mobiliteitsbeleid moeten we zeker verder aandacht besteden aan de jongeren, maar ik merk dat u dat al doet.

De voorzitter: Mevrouw Poleyn heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Mevrouw de minister, zijn de verschillende projecten die u hebt genoemd en die klinkende namen hebben, structurele projecten of worden ze jaarlijks gesubsidieerd? Dat is belangrijk in het licht van een duurzaam beleid.

Minister Kathleen Van Brempt: De projecten met de klinkende namen waar u naar verwijst, zijn niet structureel. Dat is ook niet de bedoeling. Ze worden ingediend bij het mobiliteitsbeleid, waarbij we extra willen focussen op jongeren. De meeste van die projecten zijn eenmalig, maar ze kunnen uiteraard worden herhaald. We willen daar meer uit leren en betrokkenheid organiseren.

Projecten over leerlingenvervoer en openbaar vervoer zijn structurele projecten.

Mevrouw Sabine Poleyn: Mevrouw de minister, zult u dan geregeld overleg hebben met minister Anciaux om de projecten te evalueren en bij te sturen?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik bekijk ze als hefboomprojecten om er beleidsmatig zaken uit te halen. Ik verwijs naar de moeilijke doelgroep, 12- tot 18-jarigen, voor wie we inzake verkeerseducatie nog een tandje moeten bijsteken. Voor de leeftijdscategorie van 6 tot 12 jaar doen we al heel wat. Die kinderen zijn ook gemakkelijk bereikbaar, je kunt ze bij wijze van spreken nog bij het handje nemen en ze leren de straat over te steken en verkeersveilig te fietsen enzovoort.

De groep 12- tot 18-jarigen is moeilijker bereikbaar. Met een aantal mooie projecten zijn we nu op zoek naar goede hefbomen, die moeten worden vertaald in een structureler beleid om te komen tot sensibilisering en educatie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van trajectcontrole

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de beleidsnota Mobiliteit stelt u voorop om tijdens deze legislatuur specifieke proefprojecten inzake handhaving op te starten. Concreet gaat het om handhaving van tussenafstanden en trajectcontrole. Trajectcontrole is een nieuwe manier om snelheid te meten en overtreders te bekeuren en is van kracht in Nederland waar positieve verkeersveiligheidseffecten worden vastgesteld.

Ook in de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006 haalt u het handhavingsbeleid aan als een belangrijke pijler in het kader van een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid. Op mijn vraag om uitleg in de commissievergadering van 18 januari 2005 antwoordde u dat er studiewerk vereist is om te beslissen over waar, wanneer en hoeveel proefprojecten trajectcontrole kunnen worden opgestart. U zei dat het belangrijk is te onderzoeken waar het systeem het best tot zijn recht

komt en aan welke criteria moet worden voldaan. U stelde dat u snel de nodige stappen zou zetten.

Mevrouw de minister, een jaar later wil ik graag weten welke stappen u intussen hebt ondernomen. Hoever staat het met het studiewerk? Wanneer kan het worden afgerond? Is er bijkomend studiewerk nodig? Wanneer worden proefprojecten opgestart, en wanneer zijn evaluaties gepland?

Minister Kathleen Van Brempt: Voor een goed begrip wil ik zeggen dat trajectcontrole een ondubbelzinnige identificatie van het voertuig vereist. Het voertuig wordt in het begin geregistreerd, doorloopt een traject, en wordt aan het einde opnieuw geregistreerd. Dan wordt de effectieve reistijd berekend en de gemiddelde trajectsnelheid.

De identificatie van het voertuig is daarbij van cruciaal belang. Die gebeurt met de technologie die we uittesten op basis van het kenteken, en in sommige gevallen op basis van een digitale signatuur die is opgebouwd door het beeld in de buurt van het kenteken. Het Vlaams Verkeerscentrum is eind 2005 op haar testsite gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar het in real-time automatisch registreren van nummerplaten. Het onderzoeksproject loopt tot eind 2006 en kan nog worden verlengd. De technologie voor het automatisch registreren van kentekenplaten is vergelijkbaar met de instrumenten die in Nederland worden ingezet voor de trajectcontrole langs de A8.

Uit een eerste voorlopige analyse blijkt dat met de huidige beschikbare technologie de Belgische nummerplaten, in tegenstelling tot de Nederlandse, door hun kleur en vormgeving niet geschikt zijn voor een betrouwbare, unieke registratie van elk passerend voertuig. Ik weet nog niet of het over de kleur of de vorm gaat.

Zoals reeds gezegd verwacht ik een grondiger en betrouwbaarder analyse tegen eind 2006. Ik ben daarover niet al te optimistisch, want in de eerste helft van het jaar is het weer slechter en donkerder. Nu komt er een betere periode met langer en meer licht. Dat zou de testresultaten kunnen opkrikken, maar ik ben er niet erg optimistisch over.

Daarbij zullen ook de mogelijkheden worden nagegaan voor andere toepassingen waarbij de unieke registratie van elk passerend voertuig niet vereist is. De technologie biedt immers wel mogelijkheden voor

het inschatten van herkomst- en bestemmingsgegevens of voor het bepalen van gemiddelde reissnelheden voor bepaalde trajecten op bepaalde momenten. Men zou kunnen onderzoeken of in bepaalde situaties of op bepaalde plaatsen het verkeersonveiliger zou zijn dan in andere omstandigheden of omgevingen. Dan kan er nog niet individueel worden geverbaliseerd. Kennis van die gemiddelde reissnelheden zou ondersteunend kunnen werken bij het bepalen van traditionele handhavingsplaatsen en -momenten.

Mevrouw Helsen, al bij al heb ik voorlopig niet zo'n goed nieuws. Ik stel wel voor dat we de definitieve resultaten op het einde van het jaar afwachten.

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het zal boeiend zijn te vernemen wat de eindconclusie is. Misschien is er nog bijkomend onderzoek nodig. Ik zal de zaak opvolgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van de Comités tot Aankoop

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, hoewel het een algemeen probleem betreft, is mijn vraag vooral gebaseerd op de vaststellingen in de provincie Antwerpen. In opdracht van de gemeenten heeft de Conferentie van Kempense Burgemeesters al op 18 maart 2006 aandacht besteed aan het probleem van de onderbemanning van het Comité tot Aankoop in Antwerpen. De conferentie stelde vast dat het comité onmogelijk kan ingaan op de veelheid van de door de gemeenten gestelde vragen tot bijstand betreffende onteigeningen en/of openbare werken. Ze deed dit zonder afbreuk te doen aan de bijzondere expertise van de ambtenaren en hun bereidwilligheid om de gemeenten bij te staan.

Zo blijkt dat het comité, vooral wegens de personeelsbezetting, momenteel overbevraagd wordt.

Door haar specifieke deskundigheid en bevoegdheden wordt de inbreng van het comité als noodzakelijk ervaren. Er zijn structurele maatregelen nodig om het hoofd te bieden aan deze situatie. Ze moeten verhinderen dat openbare werken in opdracht van de gemeenten belangrijke vertragingen oplopen wegens de administratieve procedure.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het probleem? Hebt u al overleg gepleegd met de federale overheid om te bekijken in welke mate ze bijkomende personeelsleden ter beschikking kan stellen? Hoe staat u tegenover de mogelijkheid om een andere instantie aan te stellen om het werk te verrichten? In dat geval moet de factuur natuurlijk wel worden betaald door de federale overheid. Wat is uw standpunt over een mogelijke overheveling van de Comités tot Aankoop en hun specifieke bevoegdheid naar de gewesten? Onteigeningen en openbare werken zijn in de praktijk immers vaak een gewestelijke bevoegdheid.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Helsen. Ik maak deel uit van de Conferentie van Kempense Burgemeesters. Bovendien ben ik vorig jaar bij de evaluatie van het mobiliteitsconvenant uitvoerig op dit deel ingegaan.

Mijnheer de minister, minister Van Brempt heeft eigenlijk al een antwoord gegeven op die vraag. We hebben in deze commissie expliciet de vraag gesteld om die federale bevoegdheid over te hevelen naar Vlaanderen. Minister Van Brempt heeft toen gezegd dat er overleg moest worden gepleegd met de federale overheid. Ze zou er ook werk van maken. We steunen haar daarin.

Wat de onderbemanning van het Comité tot Aankoop aangaat, werden er inspanningen geleverd om bijkomende – Vlaamse – ambtenaren ter beschikking te stellen. De toestand in de provincie Antwerpen is inderdaad schrijnend. We moeten heel lang wachten op de onteigeningen. Mevrouw Helsen heeft zeker een punt als ze zegt dat er bijkomende inspanningen moeten gebeuren om de onteigeningen vlotter te laten verlopen. Zoals uit het verslag blijkt, is de voorzitter van deze commissie het daarmee trouwens eens.

Mijnheer de minister, de zaak is dringend. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik maak geen deel uit van de Conferentie van Kempense Burgemeesters. Het probleem van het aankoopcomité is echter al bijna zo oud als de straat. In een voorgaand leven hoorde ik daarover elke dag verhalen.

Mijnheer de minister, is er al een grondige analyse gemaakt van wat structureel fout loopt? Het Rekenhof heeft een rapport gemaakt over de federale overheidsdienst Financiën. Daarin zullen ongetwijfeld leuke zinsneden staan over de manier van werken van het aankoopcomité.

Ik weet niet of het probleem te wijten is aan het personeelsgebrek. Ik weet niet wat de oorzaak is. Ik weet ook niet of de regionalisering snel kan gebeuren. Misschien moet daar eens aan worden gedacht bij de volgende staatshervorming. Vaak wordt dit soort zaken vergeten. U weet echter net zo goed als ik dat het jaren en jaren duurt voor er een fietspad wordt aangelegd. U kunt daar weinig aan doen. U bent immers niet de voogdijminister van het aankoopcomité.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik weet niet wat ik hier nog aan moet toevoegen. Ik heb geantwoord op een schriftelijke vraag van de heer Sauwens. Van de heer Peeters verneem ik nu dat minister Van Brempt daar ook op heeft geantwoord. Ik sluit me daarbij aan. De opsplitsing biedt mogelijkheden. We moeten er echter ook goed mee omgaan.

Mevrouw Helsen, het antwoord op uw eerste vraag is natuurlijk ja. In dat verband kan ik verwijzen naar mijn antwoord van 17 maart 2006 aan de heer Sauwens. Er zijn trouwens nog veel antwoorden aan die vraag voorafgegaan. Ik wil er wel aan toevoegen dat er een positieve evolutie is bij het wegwerken van gevaarlijke punten door de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer. Dat komt omdat er overleg heeft plaatsgevonden tussen de administratie Wegen en Verkeer en de FOD Financiën over de aanpak van de gevaarlijke punten. Dat heeft geleid tot concrete afspraken en het sneller afhandelen van een aantal dossiers.

Mijnheer Peumans, u had het daarnet over het maken van een analyse. Wat dat betreft, moet ik

natuurlijk zeer voorzichtig zijn. Ik zou ook niet graag hebben dat federale ministers Vlaamse diensten zouden doorlichten. Zoals ik daarnet al aangaf, kunnen goede werkafspraken leiden tot goede oplossingen.

Mevrouw Helsen, het is heel delicaat om, naast het aankoopcomité, andere organen in het leven te roepen. Zoals u suggereert, zou een oplossing erin kunnen bestaan de aankoopcomités te regionaliseren. Mijnheer Peeters, ik heb begrepen dat mijn collega daar ook naar heeft verwezen. We moeten die zaak dan natuurlijk zeer goed voorbereiden. Het is niet omdat we iets regionaliseren, dat we de zaak ook beter aanpakken. We moeten erkennen dat er een bepaalde knowhow werd opgebouwd. Als de comités worden geregionaliseerd – en ik ben daar voorstander van –, moeten we zorgen dat we klaar staan.

Ik maak me geen illusies. De regionalisering zal er pas komen na afspraken bij de vorming van een nieuwe federale regering.

Mevrouw Helsen, we moeten op een pragmatische wijze nagaan hoe we de werkwijze van het aankoopcomité kunnen optimaliseren binnen de huidige context. Als er wordt geregionaliseerd, moeten we alle facetten voorbereiden. Het is mogelijk dat te doen als daarover bij de volgende regeringsvorming afspraken worden gemaakt.

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik het goed begrijp, ziet u geen mogelijkheid om een tijdelijke oplossing te vinden. U hebt gezegd dat er via afspraken met de federale overheid kan worden gezorgd voor een overheveling van de bevoegdheden. U voegt er – terecht – dat dit nog niet voor morgen is.

De problemen bestaan echter al langer dan vandaag. Is het niet mogelijk om een tijdelijke oplossing te vinden?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Helsen, u vroeg me of er andere organen kunnen worden opgericht om dat werk te verrichten. Het zal snel 2007 zijn. Onder tussen zijn er praktische afspraken over, bijvoorbeeld, de gevaarlijke punten. We moeten nagaan of er ook op andere vlakken afspraken kunnen worden gemaakt.

We moeten de regionalisering goed voorbereiden. We moeten ons echter ook afvragen of we in de tus-

senperiode geen praktische afspraken kunnen maken met behoud van het huidige comité. Er zijn mogelijkheden. We moeten ons echter geen illusies maken. Het probleem zal niet op zeer korte termijn worden opgelost.

Mevrouw Kathleen Helsen: Het is belangrijk dat u wilt nagaan hoe de problemen van de gemeentebesturen kunnen worden aangepakt.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, wat dat betreft, zijn er ook precedents. Ik verwijs naar het probleem met het kadaster. Toen werd er ook gezorgd voor ondersteuning om het kadastraal inkomen sneller vast te stellen. De vraag is wel of er snel ambtenaren kunnen worden gevonden. Die mensen moeten onderhandelen, prijzen bepalen, vergelijkingspunten vinden enzovoort. Ik weet niet of u die mensen vlug zult vinden binnen uw eigen administratie. Dat is niet vanzelfsprekend.

Minister Kris Peeters: Dat moet natuurlijk worden voorbereid. Die regionalisering doorvoeren, is niet zo gemakkelijk. Ze zal niet op één, twee, drie worden gerealiseerd.

Ik erken de problemen. We hebben zelf oplossingen gevonden. U kunt dan wel zeggen dat we eerst voor onszelf hebben gezorgd. Dat klopt min of meer. Ik wil echter ook voor de gemeenten iets doen als er praktische afspraken kunnen worden gemaakt om bepaalde dossiers sneller af te werken.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Het is duidelijk dat we moeten wachten op de staatshervorming vooraleer er een duurzame oplossing wordt gevonden. Dat was ook het antwoord van minister Van Brempt.

Als er echter in bepaalde provincies een te grote achterstand is, moet er ondersteuning worden geboden. Dat kan eventueel via een tijdelijke overheveling van ambtenaren.

Goede afspraken met lokale besturen kunnen leiden tot goede oplossingen bij de overbrugging van die periode. Ik ben ervan overtuigd dat ook gemeentelijke ambtenaren goed voorbereidend werk kunnen verrichten voor dat federale Comité tot Aankoop. Daarnaast kan er op de plaatsen waar de achterstand te groot is, worden gezorgd voor extra bemanning.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Vanderpoorten tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het coördineren van wegenwerken

De voorzitter: Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, een tijdje geleden heb ik een schriftelijke vraag gesteld in verband met het coördineren van wegenwerken. Mijnheer de minister, u hebt me gemeld dat de oprichting van de coördinatiepunten 'wegenwerken' per provincie als doelstelling van de administratie AWV is opgenomen voor het jaar 2006. U wijst er wel op dat het succes van dergelijke coördinatiepunten sterk afhankelijk is van de bereidheid tot overleg van de verschillende betrokken wegbeheerders en dat er nog een aantal hindernissen moeten worden overwonnen. U voegt eraan toe dat er op dit ogenblik al verschillende formele overlegmomenten bestaan. Het gaat daarbij niet alleen over projectgebonden overleg bij werkzaamheden op initiatief van het Vlaamse Gewest, maar ook bij convenantgebonden projecten die op initiatief van de gemeente worden uitgevoerd.

We stellen echter vast dat de burger en de lokale besturen de communicatie rond deze werken nog altijd als gebrekkig percipiëren. Niet alleen in mijn eigen regio hoor ik klachten over het gebrek van doorstroming van informatie als een aantal aannemers werken met onderaannemers.

Terecht zegt u dat een correcte en tijdige communicatie een van de belangrijkste aspecten is bij het principe van 'minder hinder'. De gemeenten staan het dichtst bij de burger. Het is dan ook logisch dat ze een deel van de communicatie op zich nemen. Ze moeten dan natuurlijk wel op de hoogte zijn van wat er gebeurt. Dat lijkt me niet altijd het geval te zijn.

Mijnheer de minister, deze vraag was al eerder geagendeerd. Ze werd uitgesteld omdat u niet aanwezig kon zijn. Een paar dagen later hebt u in een persmededeling de eerste fase van de betere communicatie aangekondigd. De bereikbaarheidsadviseurs zouden per provincie worden aangesteld. Dat

is natuurlijk belangrijk. In deze fase gaat het echter over één bereikbaarheidsadviseur per provincie. Met die regeling wordt natuurlijk niet het hele probleem opgelost.

In de communicatie over die adviseur wordt gezegd dat het uitsluitend gaat om de werken van het gewest. Dat lijkt me logisch. Men richt zich bovendien vooral naar de handelaars en omwonenden van de gewestwegen. Op welke manier zullen de gemeenten dan worden gecontacteerd? Als burgers met vragen zitten over werken, richten ze zich vaak tot de gemeente zelf. Het is van cruciaal belang dat de lokale besturen van meet af aan worden betrokken bij het concept en dat ze over alle informatie beschikken om hun burgers goed in te lichten. Mijnheer de minister, deze vraag staat niet in mijn oorspronkelijke vraag om uitleg. Ze is ondertussen echter wel de belangrijkste.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag stelde u dat er nog belangrijke hindernissen moesten worden overwonnen. Wat zijn die 'hindernissen'? Zijn die ondertussen weggewerkt? Een goede communicatie hangt af van de 'bereidheid' van de andere wegbeheerders om aan de vooropgestelde coördinatie mee te werken. Overweegt u maatregelen om die bereidheid af te dwingen? Kunnen subsidies voor infrastructuurwerken daarvan afhankelijk worden gemaakt? Waarom faalt in een aantal gevallen de communicatie, niettegenstaande de geschetste projectgebonden overlegmomenten? Maakt coördinatie van wegenwerken deel uit van deze bestaande overlegmomenten? Kan er in de toekomst geen vlotte coördinatie tussen alle wegbeheerders worden verzekerd via een protocol over wegenwerken? Daarin zou de timing en de wijze van communicatie met de bevolking en de gemeenten moeten worden opgenomen zodat de uniformiteit ervan wordt bevorderd.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, ik zou van de gelegenheid gebruik willen maken om even de aandacht te vestigen op de bespreking van de AWV-audit, die we een tijdje geleden hebben gehouden. Naar aanleiding van de audit werd overeengekomen dat de conclusies voor Oost-Vlaanderen eerst in deze commissie zouden worden besproken, vooraleer ze te veralgemenen voor heel Vlaanderen.

Er zijn verschillende problemen met de werking van AWV. Mevrouw Vanderpoorten, de door u aangekaarte problematiek moet in die context worden

gezien. Mijnheer de minister, hoe ziet u de concrete uitwerking in de toekomst?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de minister, bij de bespreking van uw beleidsbrief hebben we het ook gehad over de provinciale coördinatiepunten voor minder hinder. U hebt toen aangegeven dat in eerste instantie de werken aan gewestwegen aan bod zouden komen bij de coördinatie.

Uit de cijfers die Unizo vorige zomer bekendmaakte, blijkt dat in gemiddeld 75 percent van de Vlaamse gemeenten constant wegenwerken aan de gang zijn. Het gaat veelal om kleine ingrepen, maar de totale impact op het wegennet in Vlaanderen kan niet worden onderschat.

Mijnheer de minister, bij de bespreking van de beleidsbrief heb ik gesuggereerd om de beschikbare informatie over de planning voor gemeente- en provinciewegen te integreren bij de provinciale coördinatiepunten. U hebt toen gezegd dat u dat zou bekijken. Uit de vraag van mevrouw Vanderpoorten kan ik opmaken dat het wel degelijk de bedoeling is dat de coördinatiepunten alle werken beheren, ongeacht de wegbeheerder die ze initieert.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, welke criteria worden gehanteerd om de werken te selecteren. Het mag worden benadrukt dat er in elke provincie een bereikbaarheidsadviseur komt. We hebben indertijd een aantal hoorzittingen georganiseerd, onder andere over de doortocht in Kermt, waaruit de positieve ervaringen bleken.

Mijnheer Vandenbroucke, u zegt dat gemiddeld in 75 percent van de Vlaamse gemeenten werken aan de gang zijn, maar hier gaat het heel duidelijk over gewestwegen. Mijnheer de minister, als gemeenten weten dat u een bereikbaarheidsadviseur inzet voor de doortocht in een bepaalde gemeente, zullen zij natuurlijk vragen waarom dat niet is gebeurd voor hun gemeente. Ik denk dat de criteria zeer belangrijk zijn, want anders zult u achteraf negatieve reacties krijgen.

Mijnheer de minister, ik stel vast dat voor sommige projecten ontzettend veel geld wordt uitgetrokken

voor communicatie. Hoeveel geld wil de overheid uittrekken voor communicatie met de bevolking? Als men wil communiceren, moet natuurlijk ook geld worden uitgetrokken. Het is belangrijk te weten hoeveel financiële middelen daarvoor ter beschikking worden gesteld, naast de bereikbaarheidsadviseur.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, het debat over hinder bij openbare werken is zo oud als de straat. Men kan geen openbare werken doen zonder hinder. We moeten wel een maximale inspanning leveren om de hinder te verminderen tot het laagst mogelijke niveau, hierover goed overleggen en communiceren en een vergoeding uitkeren als dat moet gebeuren.

Voor mijn bevoegdheden inzake openbare werken begint alles bij het opmaken van een goed bestek. Als een bestek niet goed wordt opgemaakt en niet van bij de start rekening wordt gehouden met de hinder die de werken kunnen veroorzaken, zijn we verkeerd bezig. Een goed bestek opmaken, is een heel belangrijke stap.

Mevrouw Vanderpoorten, u hebt terecht gesteld dat we, sinds het indienen van uw vraag om uitleg, al maatregelen geconcretiseerd hebben. In de beleidsnota stonden twee essentiële punten: het aanstellen van een bereikbaarheidsadviseur of -manager en het aanstellen van provinciale coördinatiepunten of coördinatoren. Beide maatregelen zijn in volle uitvoering.

De vraag naar bereikbaarheidsadviseurs hebben we via een openbare aanbesteding bekendgemaakt. Kandidaten hebben hierop ingeschreven en de administratie heeft de procedure helemaal afgerond.

In de loop van dit jaar zullen we binnen de administratie ook de provinciale coördinatoren aanduiden. De beelden die traditioneel worden getoond, laten zien dat een bedrijf de straat openlegt, waarna de straat wordt dichtgegooid, om enkele weken later door een ander bedrijf opnieuw te worden opengelegd. De coördinatoren hebben vooral als taak de werken, onder andere van de nutsbedrijven, op elkaar af te stemmen.

Mevrouw Vanderpoorten, ik wil een drietal nog bestaande hindernissen vermelden. Alle actoren per provincie moeten in kaart worden gebracht. Dat is

een niet onbelangrijk werk, waar we volop mee bezig zijn. Het is geen gemakkelijke klus, want de actoren verschillen van provincie tot provincie. Het gaat over de verschillende nutsmaatschappijen, wegbeheerders, de Vlaamse Vervoermaatschappij enzovoort. Bovendien hebben de verschillende provincies geen eenduidige structuur op het vlak van communicatie.

Een ander knelpunt is de correcte timing van de aanvang van de werken. We moeten komen tot een snellere en juiste bepaling van de start- en einddatum van de werken en hierover correct communiceren. Dat het bepalen van het startmoment voor de werken niet gemakkelijk is, moet ik niet uitleggen aan de hier aanwezige burgemeesters. Het heeft te maken met de nodige onteigeningen waarbij in laatste instantie nog iets misloopt, het niet of later verkrijgen van bouwvergunningen en het verplaatsen van nutsleidingen. Er zijn dus heel wat onvoorziene omstandigheden die de startdatum van de werken kunnen beïnvloeden. Maar ook op dat vlak willen we zorgen voor meer stroomlijning en willen we duidelijke afspraken maken over de aanvangsdatum van de werken.

Ook de kanalen die het meest geschikt zijn om de communicatie over wegenwerken te voeren, kunnen variëren naargelang het werk.

Mevrouw Vanderpoorten, er zijn dus nog drie belangrijke hindernissen waaraan wordt gewerkt.

Mevrouw Vanderpoorten, ik ben voorstander van het afsluiten van een protocol met de gemeenten. Het is een algemeen gegeven dat overleg en consensus efficiënter zijn dan penaliseren. Binnen de huidige overeenkomsten is het niet mogelijk om de subsidies gedeeltelijk afhankelijk te maken van de communicatie. Ik begrijp uw voorstel om een stok achter de deur te hebben, waar we op bepaalde momenten ook effectief mee kunnen slaan, maar daarvoor is een aanpassing van het convenantbeleid nodig. Binnen de huidige overeenkomsten is het dus niet mogelijk, maar ik sluit niet uit dat we dit voorstel meenemen bij het debat over de convenants. Ik zal nagaan wat de mogelijkheden van dit voorstel zijn, zeker als deze commissie er unaniem voor pleit.

Mevrouw Vanderpoorten, u hebt gelijk als u stelt dat we bij het coördinatiepunt wegenwerken ook de gemeenten moeten betrekken. De bereikbaarheidsadviseur communiceert vooral met de handelaars en de burgers en in bepaalde omstandigheden ook met de gemeenten. Het overleg met de gemeenten moeten

we gestructureerd aanpakken. Ik denk dat het coördinatiepunt daar het meest geschikt voor is.

Ik denk dat er inderdaad nood is aan een protocol. Zowel bij de timing als de inhoud van de communicatie moeten we zorgen voor meer stroomlijning en uniformiteit, zodat er meer waarborgen zijn van de verschillende wegbeheerders. Er zijn nog altijd provinciale wegen, maar vooral de gemeenten zijn hier van belang.

Zeker over grote administraties kan veel worden gezegd. Ik probeer er elke dag voor te zorgen dat datgene dat uitgevoerd moet worden, goed wordt uitgevoerd. Er is effectief werk gemaakt van de uitvoering van de conclusies van de interne audit.

Mijn eerste zorgen zijn uiteraard de gewestwegen en de hinder op deze wegen. Als ik de bereikbaarheidsadviseurs ook werk laat verrichten voor de gemeentewegen, moet ik ervoor opletten dat de corebusiness waarvoor ze worden ingezet niet in gevaar komt. Bovendien rijst dan natuurlijk de vraag waarmee ze zich allemaal gaan bezighouden.

Ik heb er geen probleem mee dat ook over de gemeentewegen afspraken worden gemaakt, maar er moeten duidelijke werkwijzen en afspraken worden opgesomd. Die kunnen we dan met de gemeenten bespreken, zodat ze weten wanneer en hoe een bereikbaarheidsadviseur iets kan doen.

Ik wil niet dat de inzet afhankelijk is van een zekere willekeur of van andere elementen die niet vooraf duidelijk zijn, waardoor achteraf de vraag rijst waarom op een bepaalde plaats wel en op een andere plaats geen ondersteuning werd verleend. Ik stel voor om dat verder te concretiseren en het in een protocol of minstens in een transparante communicatie naar de gemeenten te gieten.

De voorzitter: Mevrouw Vanderpoorten heeft het woord.

Mevrouw Marleen Vanderpoorten: Mijnheer de minister, de bereikbaarheidsadviseurs zijn in elke provincie aangewezen. Worden rond die bereikbaarheidsadviseurs nu de coördinatiepunten uitgebouwd of staan die daar los van?

Minister Kris Peeters: Mevrouw Vanderpoorten, de bereikbaarheidsadviseurs zijn de verbindingsofficie-

ren tussen de administratie en de handelaars en burgers.

De provinciale coördinatoren maken deel uit van de administratie en staan vooral in voor de coördinatie met onder meer de nutsbedrijven. Het gaat niet alleen om de geografische coördinatie, maar ook om de coördinatie tussen de verschillende nutsbedrijven, aannemers en onderaannemers. Ik beschouw het coördinatiepunt meer als een mogelijkheid om met de gemeenten duidelijke afspraken te maken en ze op de hoogte te houden. Bij de communicatie moet zeker ook de bereikbaarheidsadviseur worden betrokken.

De voorzitter: Mijnheer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de minister, ik denk dat het verstandig zou zijn dat alle bestuursniveaus in een provincie worden betrokken. De lokale besturen kunnen, naast de bereikbaarheidsadviseurs, een bepaalde communicatie tot stand brengen. Als er problemen zijn, zullen zij hoe dan ook met vragen geconfronteerd worden. Ik denk dat de bereikbaarheidsadviseur een stap in de goede richting is, maar transparantie inzake de taakinvulling zal heel belangrijk zijn. Daar moet dringend werk van worden gemaakt. Het is goed dat initiatieven worden gelanceerd, maar het is niet voor iedereen even duidelijk wat de inhoud is en wie waarop een beroep kan doen. Ook voor het lokale bestuursniveau moet hier vrij snel werk van worden gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, u hebt het over de coördinatie voor nutsvoorzieningen, maar u moet ook zorgen voor coördinatie binnen uw eigen departement.

Uw afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen is daar een goed voorbeeld van. Uw eigen administratie zegt dat twee of drie jaar na de werken voor een doortocht de straat opnieuw opgebroken wordt om alle nutsleidingen te leggen. Het gaat dus ook over coördinatie binnen het eigen departement.

Op de tweede vraag heb ik geen duidelijk antwoord gekregen. Hoe selecteert uw bereikbaarheidsadviseur de projecten? U investeert elk jaar een fors bedrag in wegenwerken op gewestwegen. Dat gaat altijd gepaard met de nodige hinder. Hoe selecteert u die gewestwegen? Bij de keuze van de lokale wegen moe-

ten de lokale besturen worden betrokken, dat spreekt voor zich.

Mijnheer de minister, u hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over de centen en de communicatie. Maar misschien krijg ik een schriftelijk antwoord. Communiceren kost geld. Er zijn heel goede communicatiebureaus. Dat kan dus geen probleem zijn.

Minister Kris Peeters: De criteria moeten zo transparant mogelijk worden gecommuniceerd aan de gemeenten. Ik begrijp uw bezorgdheid. U moet weten waar de gemeenten worden ingezet. In de eerste plaats worden ze ingezet op de gewestwegen, in de tweede plaats op de gemeentewegen.

De vraag over de financiering van de communicatie hangt af van project tot project. Voor de wegenwerken in Antwerpen is een aanzienlijk communicatiebudget uitgetrokken. Hetzelfde zal gebeuren voor de noord-zuidverbinding in Limburg, en ook voor andere missing links. Het hangt af van de omvang van de werkzaamheden en van de nood aan bijkomende communicatie naast de bereikbaarheidsadviseur en de gemeenten. Dat kost inderdaad geld, er moet zorgvuldig mee worden omgesprongen en er moet een goede communicatie gebeuren. Ik zal u meer informatie bezorgen over hoeveel precies voor communicatie voor welk project is uitgetrokken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verwaarlozing van voetgangersvoorzieningen

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voetgangersbeweging maakt zich zorgen over de nieuwe minimumnormen die u uitvaardigde voor fietsvoorzieningen. Niet dat de voetgangersbeweging iets heeft tegen een verbreding van de fietspaden, integendeel. De bezorgdheid gaat over de ruimte die daarvoor nodig is, en die zou worden afgenomen van de voetpaden en dat andermaal het STOP-principe in omgekeerde zin dreigt te worden toegepast. Volgens het STOP-principe moet prioriteit worden gegeven aan stappers, dan aan trappers,

dan aan openbaar vervoer en in de laatste plaats aan privé-autovervoer.

De regering belijdt dit principe in woorden, maar past het in de praktijk niet toe. Voor de aanleg van wegen wordt steevast vertrokken van het centrum van de weg, die voorbestemd is voor de auto's. Van daaruit gaat men naar de zijkant. Als er daar nog voldoende ruimte over is, kan er eventueel een fietspad en een voetpad af.

Het STOP-principe moet echter starten bij de zijkanalen. Eerst een veilig voet- en fietspad aanleggen en de overige ruimte besteden aan vrije bus- en trambanen en autoverkeer. Omwille van de verkeerde toepassing van het STOP-principe worden de minimumnormen voor voetgangersvoorzieningen, die wettelijk werden vastgelegd in de Vlaamse bouwverordening van 1997, niet nageleefd. De officiële reden hiervoor is het vermeende ruimtegebrek, dat voortspuit uit de omgekeerde toepassing van het STOP-principe bij de aanleg van wegen.

Dat de noodzakelijke bijkomende ruimte voor fietsers zal worden afgesnoept van de ruimte voor autoverkeer, door bijvoorbeeld het versmallen van rijbanen of het verwijderen van parkeerplaatsen, zijn mooie woorden, maar in de praktijk gebeurt meestal net het tegenovergestelde.

In een tijdperk met een groeiend aantal senioren, waarin we de mond vol hebben van basismobiliteit voor alle burgers en van het belang van autonome mobiliteit voor kinderen, moet vooral ook aan de voetgangers worden gedacht.

Mijnheer de minister, in welke mate gaan de nieuwe minimumnormen voor fietsvoorzieningen ten koste van voetgangersinfrastructuur? In welke mate wordt het STOP-principe daadwerkelijk toegepast bij de aanleg en herinrichting van wegen? In welke mate wordt daarbij uitgegaan van de prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer? Bent u bereid een richtlijnenhandboek op basis van het STOP-principe, een soort van vademecum van de STOPvoorzieningen, uit te vaardigen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Glorieux, maar vind ze soms wat tendentieus. De jongste jaren is heel wat geïnvesteerd

in de veiligheid van de zwakke weggebruikers, zowel fietsers als voetgangers. Het gaat niet op dat de binnenstad dan maar moet dichtslippen omdat we die autovrij willen maken. Sommige binnenstedelijke gebieden zouden in dat geval in een soort van Bokrijk veranderen.

Ik wil meedenken over de veiligheid van fietsers en voetgangers. Dat is heel belangrijk, ook voor ons. In sommige straten zullen er keuzes moeten worden gemaakt omdat vertrekken vanuit het STOP-principe niet haalbaar is.

Mijnheer de minister, zijn de middelen voor 2005-2006 voor het stoepenplan al toegekend? Ik hoor daar verschillende signalen over. Bepaalde steden zitten daar nog op te wachten, terwijl ze wel in de begrotingen zijn ingeschreven.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer Glorieux, u maakt een aantal pertinente opmerkingen. Mevrouw De Ridder, u meent daarover denigrerend te moeten doen. Ik stel vast dat uw geestesgenoten in Antwerpen net dat doen wat de heer Glorieux en zijn geestesgenoten vragen. Een ideologisch debat voeren over dit onderwerp is hier en nu een beetje ongepast.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik onderschrijf de bezorgdheid van de heer Glorieux. Er is reeds een cultuurverschuiving tot stand gebracht. Zowel de afdeling Wegen en Verkeer als de lokale besturen geven de jongste jaren meer aandacht aan de zwakke weggebruiker. Mijnheer Glorieux, als u begint bij de voetgangers en dan de fietsers, dan is dat heel ideologisch en eerlijk, maar in de praktijk gebeurt dat reeds in grote mate. Dat kunt u niet ontkennen. De gerealiseerde projecten van de jongste jaren in de meeste gemeenten, op het niveau van het Vlaamse Gewest, de provincie en de gemeenten, geven heel veel aandacht aan voet- en fietspaden, die voldoende breed en comfortabel zijn.

Er worden wel te weinig fietspaden aangelegd. Dat is aan bod gekomen bij de evaluaties van mobiliteitsconvenants. Er moet alleszins een inhaaloperatie gebeuren.

Als het gaat over kwaliteit zijn we toch goed bezig. Niettegenstaande dat onderschrijf ik de bezorgdheid

over het STOP-principe. We moeten blijvende aandacht hebben voor veilige voet- en fietspaden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Er is grote bezorgdheid bij de leden van deze commissie over deze problematiek. Mijnheer Glorieux, ik heb aan de voetgangersbeweging gevraagd om naar mijn kabinet te komen, zodat ik met het vademecum in de hand enige toelichting kan verschaffen over een en ander. Ik las in de media dat ze zich wat te vroeg en onnodig ongerust maakten.

Ik heb een vademecum opgesteld over de fietsvoorzieningen. Dat zijn richtlijnen voor gemeenten over welke elementen ze maximaal moeten proberen te realiseren. Bijvoorbeeld: moet er asfalt worden gebruikt, hoe breed moet een pad zijn? Ik betreur dat de voetgangersbeweging gelooft dat dit ten koste van hen gaat. Dit is echter een en-enbenadering. We moeten met alle elementen rekening houden en nagaan hoe we een fietspad moeten aanleggen, wat de ideale breedte is, waar een voetpad moet komen, welke de plaats is voor de auto. De gemeenten kunnen dit vademecum hiervoor gebruiken als richtlijn.

Dit moet niet ten koste gaan van de voetgangers en andere weggebruikers. Ik zal de voetgangersbeweging hierover informeren als ze naar mijn kabinet komen. Hopelijk zullen die mensen inzien dat ze wat te snel hebben gereageerd. Ze mogen hun bezorgdheid uiten omdat de fietsers en fietspaden nu zoveel belangstelling krijgen, maar ze mogen daar niet uit besluiten dat de voetgangers niet meetellen.

Mijnheer Glorieux, u zegt dat het STOP-principe enkel met woorden wordt beleden en niet met daden. Het regeerakkoord gaat nog steeds uit van het STOP-principe. Een primaire weg is natuurlijk anders dan een secundaire weg. Bij een primaire weg ligt de nadruk op het autoverkeer, en vrijliggende fietspaden in een optimale situatie. Voetpaden zijn daar niet wenselijk en mogelijk. Bij secundaire wegen is dat anders. Het is dus van belang over welke weg het gaat, en welke oplossingen mogelijk zijn. Met het STOP-principe in de hand proberen we dat te realiseren.

Er zijn gemeentelijke begeleidingscommissies waar lokale overheden, het Vlaamse Gewest, De Lijn, vertegenwoordigers van belangengroepen enzovoort bij worden betrokken en waar ze hun visie kunnen mee-

delen. We hebben hierin een hele weg afgelegd. In sommige situaties is dat niet voldoende gelukt. Het openbaar vervoer heeft soms een bedding gekregen, maar als er moet worden geladen of gelost, ontstaan er meteen files. We hebben heel wat geleerd over de concretisering van dit STOP-principe. In de toekomst moeten we er de nodige lessen uit trekken.

Ook de vademecums hebben hun beperkingen. Op vraag van de heer Rudi Daems heb ik er ook een aangekondigd voor de motorrijders. Ik wil niet voor iedereen een vademecum maken. Anders zijn er op de duur meer vademecums dan er wordt gewerkt.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, iedereen is het erover eens dat de fietsinfrastructuur een belangrijke zaak is en moet worden verbeterd. De boodschap van de voetgangersbeweging is niet dat ze worden vergeten, maar dat het STOP-principe consequent moet worden toegepast. De voetpaden mogen niet worden opgeofferd. Dat is in het verleden niet altijd even goed gebeurd. Aan de zwakste van de zwakke weggebruikers moeten we echt wel de nodige aandacht besteden.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, kunt u eens nagaan hoe het zit met de stoepenplannen? Er heerst nogal wat ongerustheid over.

Minister Kris Peeters: Ik werd als beginnend minister geconfronteerd met afspraken die mijn voorganger over de stoepenplannen had gemaakt. Ik heb geprobeerd die maximaal te honoreren. Ik kan daarover meer details geven als u me zegt over welke steden het gaat. De heer Peumans heeft de bezorgdheid geopperd waarom de kleine gemeenten daar niet ook een beroep op kunnen doen, als de grote steden dat kunnen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb niet namens mijn gemeente gesproken, maar namens alle Vlaamse gemeenten. De overeenkomst van Antwerpen is getekend door 3 partijen, en houdt in dat per jaar 4 miljoen euro wordt uitgetrokken voor de aanleg van voetpaden. Dat is een discriminatie van de ergste soort.

Als een gemeente 1 euro in een voetpad langs een gewestweg stopt, dan moet de gemeente betalen. U weet dat. Ik heb een oproep gedaan bij de VVSG en gevraagd dat alle Vlaamse gemeenten u een brief zouden sturen, want het kan niet door de beugel dat u wel centen geeft aan Antwerpen en naar het schijnt

ook aan Sint-Niklaas – maar dat heeft te maken met de kleur van de burgemeester.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, ik heb geen stoepenplannen opgesteld of akkoorden gesloten. Ik heb alleen bekeken hoe we de plannen en akkoorden uit het verleden konden honoreren. Er is geld gegaan naar Antwerpen, dat voor andere dingen werd gebruikt.

Mevrouw Annick De Ridder: Hoe zat het in 2006?

Minister Kris Peeters: Ik zal u geen antwoord uit het hoofd geven, want dan kan ik me vergissen. Ik stel voor dat deze vraag, indien nodig, opnieuw wordt ingediend. Ik zal dan in het antwoord de nodige cijfers geven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

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

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente beslissing van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan in het kader van de langetermijnvisie Schelde-estuarium

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Regering hecht veel belang aan de langetermijnvisie inzake het Schelde-estuarium. In dit kader moeten wij ook het geactualiseerde Sigmaplan situeren waarover recent een aantal regeringsbeslissingen werden genomen. Het Sigmaplan beoogt de beheersing van overstromingsrisico's, gekoppeld aan natuurdoelstellingen en flankerende maatregelen voor landbouw en platelandsrecreatie. De NV Waterwegen en Zeekanaal werd recent belast met de coördinatie van de voorbereiding en de realisatie van de projecten, en met de opmaak van een globaal inrichtingsplan voor onder meer de Durme, de Grote Nete en andere valleien.

Mijnheer de minister, u weet dat ook het Vlaams Parlement veel belang hecht aan de wijze waarop deze

maatregelen geïmplementeerd worden, vandaar mijn vragen over uw visie en naar bijkomende informatie.

Welke projecten en welke grote infrastructuurwerken zullen op de korte termijn gerealiseerd worden voor GOG's, GGG's en dijkwerken?

Welke onteigeningen en van hoeveel hectare zijn nodig? Waar zijn ze nodig?

Is er een schatting van de kostprijs?

Welke flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandsrecreatie worden uitgewerkt?

Op welke wijze en binnen welke timing zal de administratie overleg en inspraak met alle belanghebbenden organiseren?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de interpellant is kort in zijn vraag, maar hij verwacht een uitgebreid antwoord van de minister. Ik wil me graag bij zijn vragen aansluiten. Hij is vooral bezorgd over zijn regio, en dat siert hem, maar ik denk ook aan mijn regio. Er is immers ook een rechteroever aan de Schelde en ook daar zijn Sig-mawerken nodig. Het stadsbestuur aldaar heeft heel recentelijk een ruimtelijk structuurplan ingediend dat bewaakt wordt door grote architecten en waardoor mogelijks op de dijken van de Schelde grootste werken zullen worden uitgevoerd. In hoeverre zijn die compatibel met dat waarin u voorziet voor de rechteroever van de Schelde?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het klopt dat de vragen kort zijn en de antwoorden mogelijk lang. Ik hoop dat u ermee akkoord gaat dat ik niet het volledige antwoord overloop, maar dat ik het uitgebreide antwoord overmaak aan het commissiesecretariaat. Ik weet dat de voorzitter van het parlement heeft gezegd dat wat niet gezegd werd, niet in het verslag mag komen. De wetgevende macht heeft het laatste woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik heb er geen probleem mee dat u ons hier in de commissie een mondelinge samenvatting geeft en ons het volledige document overhandigt.

Minister Kris Peeters: Mijnheer De Meyer, u zult de volledige tekst krijgen.

Op het Fysisch Programma zijn, voor de korte termijn, in 2006 projecten gepland voor de Zeeschelde en voor de Dijle-afleiding. Ook zijn er studies, MER's, milieuhygiënische onderzoeken, landbouw-effectenrapporten of LER'es, RUP's, een onderzoek naar milieueffecten van het Sigmaplan en het gecontroleerd overstromingsgebied Basel-Kruikebeke-Rupelmonde gepland.

Voor de verdere planning en voor de volgende jaren verwijs ik naar de nota's van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 en van 28 april 2006. Ook die nota's zal ik overmaken aan het commissiesecretariaat.

Voor de projecten zal nog moeten blijken, onder meer uit de in opmaak zijnde project-LER's in het kader van de flankerende maatregelen, wat moet worden onteigend. Voor projecten die betrekking hebben op ontpoldering en GGG zullen gedeeltelijke of gehele onteigeningen nodig zijn.

De raming van het totale geactualiseerde Sigmaplan bedraagt 830 miljoen euro, te verhogen met 52 miljoen euro voor de flankerende maatregelen. Dit jaar werd hiervoor op het fysisch programma in 25 miljoen euro voorzien.

De flankerende maatregelen voor landbouw worden gefaseerd in uitvoering gebracht. Het gaat om het uitvoeren van landbouwgevoeligheidsanalyses en landbouweffectenrapporten. Er worden ook maatregelen genomen voor verwerving en herstructurering. Daarnaast is er ook het dienstenconvenant. Er is ook flankerend beleid voor plattelandsrecreatie.

Om het maatschappelijk draagvlak bij de brede bevolking te krijgen zal, conform paragraaf 7 van de vorige nota aan de Vlaamse Regering, de verdere uitwerking en de realisatie van het geactualiseerde Sigmaplan door middel van een communicatiestrategie worden ondersteund. Deze communicatie zal worden aangestuurd door Waterwegen en Zeekanaalen, in overleg met mij voor wat de projecten betreft die een aanzienlijke ruimtelijke impact hebben. Voor de overstromings- en/of natuurgebieden worden op het vlak van de communicatie twee fasen onderscheiden om een maximaal draagvlak te verkrijgen om de uitwerking van de plannen en het overlegproces met de verschillende actoren structureel te laten verlopen.

Ik bezorg u zo dadelijk de tekst waarin u meer vindt over de concrete projecten.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik kan uiteraard niet punctueel reageren, want ik wil graag eerst alle informatie rustig doornemen. Het is mijn grote wens dat per stroom of per rivier en per regio, de mensen beter geïnformeerd worden. De onrust is zeker nog niet weggenomen, integendeel, de onrust neemt zelfs toe. Het valt me op hoe slecht de mensen geïnformeerd zijn. Het is niet omdat men een brief ontvangt waarin staat dat er een MER of een andere rapportering loopt, dat mensen massaal naar het gemeente- of stadhuis trekken. Slechts weinigen doen dit. Er gaat geen week voorbij zonder dat ik aangesproken wordt door mensen die willen weten waar zal worden onteigend, hoeveel er zal worden onteigend en wat er zal worden gerealiseerd.

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

Mijnheer de minister, ik zou het bijzonder appreciëren indien uw administratie, die op dit vlak een heel belangrijke rol te vervullen heeft, in begrijpelijke taal, maar niet propagandistisch, de bevolking in de diverse regio's zo goed mogelijk informeert over wat iedereen te wachten staat. We mogen de maatregelen immers niet onderschatten. Voor veel burgers zijn ze heel ingrijpend en emotioneel.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze kwestie gaat niet alleen over de Scheldeboorden, maar ook over de gebieden verder landinwaarts. We hebben het ook over de streek tussen de Durmevallei en de Netevallei, over twee arrondissementen dus. Een van die arrondissementen is het uwe, dus neem ik aan dat u weet hoe gevoelig de zaak ligt.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, communicatie is belangrijk, ook in andere dossiers. Ik weet hoe weinig er wordt gelezen. Communiceren en de boodschap overbrengen vormen de moeilijkste elementen. Natuurlijk kunnen er nog bijkomende inspanningen gebeuren om de communicatie te verbeteren. Ik heb uitdrukkelijk genoteerd dat hier wordt gevraagd naar bijkomende inspanningen. Ik zal daarvoor zorgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het ontwijken van openbardienstverplichtingen door bevoorrading zonder leverancier

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb twee vragen om uitleg over de openbardienstverplichtingen die werden opgelegd aan netbeheerders en leveranciers. De eerste vraag betreft de verplichtingen die werden opgelegd aan de leveranciers van stroom en gas.

Twee weken geleden hebben de Belgische regulatoren, de CREG, de VREG, de Waalse en de Brusselse regulatoren van de energiemarkt, een gezamenlijk persbericht verspreid over de ontwikkeling van de elektriciteits- en gasmarkten in België. Daarin staat op bladzijde 3: 'Een andere ontwikkeling is de opkomst van grote industriële afnemers die zich, zonder een beroep te doen op een leverancier in België, rechtstreeks bevoorraden via de elektriciteitshub of aan de grenzen door zelf hun energie in te voeren. In 2005 werd meer dan 600 gigawattuur op deze manier aangekocht'.

Het gaat blijkbaar om bedrijven die hun elektriciteit zonder tussenkomst van een leverancier aankopen. Op zich is daar niets verkeerd mee, zeker niet als het gaat om bedrijven die hun stroom zelf opwekken, ware het niet dat bij de geïmporteerde stroom zonder gebruik te maken van een leverancier, ook wordt verzaakt aan de verplichtingen die aan leveranciers werden opgelegd inzake het voorleggen van groenestroom- en warmtekrachtkoppelingcertificaten. Die verplichtingen gelden in Vlaanderen uitsluitend voor leveranciers. In Wallonië is deze situatie niet mogelijk omdat men daar steeds verplicht is een beroep te doen op een leverancier.

Mijnheer de minister, over welke bedrijven gaat het hier? Het zou slechts over enkele bedrijven gaan, maar in het persbericht stond niet over welke bedrijven. Hoeveel groenestroomcertificaten en WKK-certificaten moeten hierdoor jaarlijks minder ingeleverd

worden? Met welk totaal stroomverbruik correspondeert dit?

Ziet u in deze situatie geen ondergraving van het systeem van openbaredienstverplichtingen die worden opgelegd aan de leveranciers? Vindt u deze situatie niet discriminerend ten opzichte van verbruikers die wel verplicht zijn een beroep te doen op een erkende leverancier en dus indirect meebetalen voor investeringen in hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling?

Hebt u reeds stappen ondernomen om deze situatie te verhelpen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Martens, het gaat over twee grote energieverbruikende bedrijven. Ze zijn zelf toegangshouder of Acces Responsible Party, ARP, op het transmissienet van Elia. De VREG ontvangt de namen van deze bedrijven en hun energieverbruik op vertrouwelijke basis, en die namen kunnen dus niet vrijgegeven worden.

In principe kan elk bedrijf dat zelf ARP is, zichzelf bevoorraden zonder tussenkomst van een leverancier. De lijst van ARP's is beschikbaar op de website van Elia.

In totaal bevoorraden deze bedrijven zich in 2005 met 608 gigawatt elektriciteit zonder dat er een leverancier aan te pas kwam. In 2004 was dit veel lager, namelijk ongeveer 45 gigawatt. Indien deze bedrijven voor deze energiebevoorrading van 2005 onderworpen zouden zijn aan een certificatenverplichting, zouden ze samen 8.418 groenestroomcertificaten en 7.233 warmtekrachtcertificaten moeten voorleggen. Aan een boetebedrag van 125 euro per groenestroomcertificaat en 40 euro per warmtekrachtcertificaat komt dit overeen met ongeveer 1,3 miljoen euro.

Ik ben mij terdege van het probleem bewust. Overigens heeft de VREG al een voorstel gedaan om de certificatenverplichting uit te breiden en ze niet alleen op te leggen aan vergunde leveranciers maar, bij het ontbreken van een leverancier, ook aan de toegangshouders. Ik heb daarover al wetgevend werk opgestart. In het ontwerp van energiedecreet zal een definitie staan van het begrip 'toegangshouder', onder meer om de certificatenverplichting ook op te leggen aan toegangshouders die zonder leverancier voor hun energiebevoorrading instaan. Op die manier zal deze situatie worden rechtgezet.

De voorzitter: Mijnheer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw positief antwoord. Ik ben het met u eens dat aan deze situatie paal en perk moet worden gesteld. Doordat het bedrag niet wordt betaald, wordt een extra stimulans gegeven aan die sector. Ik kijk uit naar het voorontwerp van decreet waarin is opgenomen dat ook de toegangshouders aan de dienstverplichting zullen worden onderworpen, zodat investeringen in groene stroom en warmtekrachtkoppeling in Vlaanderen de nodige stimulans krijgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de REG-verplichtingen van de distributienetbeheerders

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, niet alleen leveranciers van stroom en gas zijn onderworpen aan een aantal openbaredienstverplichtingen. Ook de distributienetbeheerders moeten er aan voldoen. Ze moeten rekening houden met verschillende sociale en ecologische verplichtingen. Ik denk daarbij aan de dienstverlening bij betaalmoelijkheden, het plaatsen van budgetmeters, verplichtingen op het vlak van rationeel energiegebruik. De Vlaamse gemengde distributienetbeheerders doen voor het uitvoeren van dit mandaat een beroep op de pas opgerichte Eandis.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2002 worden netbeheerders verplicht om via het promoten van rationeel energiegebruik bij de klanten, een wettelijk opgelegde besparingsdoelstelling te realiseren. Daartoe dienen ze jaarlijks een REG-actieplan op te maken. Jaarlijks moet ook voor 1 mei een REG-rapport worden voorgelegd aan de administratie Natuurlijke Rijkdommen en Energie over de uitvoering van het REG-actieplan van het voorgaande jaar.

Uit een analyse van de REG-rapporten in het verleden bleek alvast dat de meeste distributienetbeheerders de opgelegde besparingsdoelstelling zonder enig probleem haalden en zelfs overschreden. Heel wat distributienetbeheerders kunnen en willen bij-

komende inspanningen leveren maar botsen daarbij op de beperkingen die de federale regulator CREG hen oplegt. Ze staat immers niet toe dat de gemaakte kosten voor maatregelen die meer besparingen opleveren dan de strikt wettelijk noodzakelijke, in de distributienettarieven worden doorgerekend. Het gevolg hiervan is dat een heel aantal distributienetbeheerders hun REG-inspanningen hebben teruggeschroefd. Dat zorgt voor een discontinuïteit in de REG-acties en schept veel ongenoegen bij de burger, die plots niet meer van bepaalde steunmaatregelen kan genieten. Burgers die wonen in het werkingsgebied van een gemengde intercommunale kunnen bijvoorbeeld geen gebruik meer maken van een premie voor muurisolatie of voor superisolerende beglazing. Nochtans heeft de buur die premie het jaar voordien wel gekregen.

Uit de analyses en uit een antwoord op mijn schriftelijke vraag van 11 maart 2005 blijkt dat de REG-acties van de netbeheerders een vrij goedkope CO₂-besparing opleveren. Het verhogen van de energiebesparingsdoelstellingen zou dus niet alleen kunnen leiden tot meer continuïteit in de opgezette REG-acties. Vlaanderen zou daardoor op een goedkopere manier aan de internationale klimaatverplichtingen kunnen voldoen. Bovendien worden burgers geholpen om te besparen op hun energiefactuur en het verbeteren van hun wooncomfort. Daarnaast wordt ook gezorgd voor extra werkgelegenheid in de bouwsector en bij producenten, bij leveranciers en installateurs van isolatiemateriaal, hoogrendementsbeglazing, energiezuinige verwarmingstoestellen enzovoort.

Mijnheer de minister, wat hebben de REG-actieplannen van de verschillende netbeheerders in 2004 aan primaire energiebesparing opgeleverd? Welke distributienetbeheerders hebben voor 1 mei 2006 effectief hun REG-rapport overgemaakt aan de administratie en welke primaire energiebesparing blijkt daaruit voor 2005? Wat is voor elke distributienetbeheerder de primaire energiebesparing per aansluitingspunt of per bedeelde inwoner?

Wat is de totale gerealiseerde energiebesparing in deze jaren? Met welke CO₂-reductie correspondeert die? Wat is de gemiddelde kostprijs per ton gereduceerde CO₂?

Worden er door de distributienetbeheerders in hun nieuwe REG-actieplannen premies en maatregelen teruggeschroefd of afgeschaft omdat ze enkel

de strikt noodzakelijke kosten mogen doorrekenen om hun REG-doelstelling te behalen? Zo ja, over welke netbeheerders en welke maatregelen gaat het dan? Wat heeft de aangekondigde evaluatie van de openbare dienstverplichtingen inzake het REG ondertussen opgeleverd? U hebt verscheidene malen aangekondigd dat er een evaluatie zou volgen van de ecologische en sociale openbardienstverplichtingen. Hoe staat het met die evaluatie?

Hebt u al initiatieven genomen om de door de DNB's te halen jaarlijkse energiebesparingsdoelstelling op te trekken? Wordt in een systematische verhoging van de energiebesparingsdoelstelling voorzien tot zolang de daardoor gerealiseerde CO₂-reductie aan lagere kost kan gebeuren dan via de aankoop van internationale emissierechten? Denkt u ook aan het opleggen van standaard REG-acties aan de verschillende netbeheerders om de uniformiteit en continuïteit van het REG-beleid van de verschillende DNB's te bevorderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik kan u hier een indrukwekkende tabel voorlezen. Als ik dat doe, zijn we echter wel een tijdje bezig. Ik ga ervan uit dat het volstaat als ik ze aan het commissiesecretariaat overmaak. Niettegenstaande het feit dat ik een aangename stem heb, zal ik de cijfergegevens hier dan ook niet voorlezen. (*Gelach*)

De REG-actieplannen 2004 hebben een totale energiebesparing opgeleverd van 789,69 gigawattuur. Daarvan werd 473,23 gigawattuur gerealiseerd bij laagspanningsafnemers en 316,47 gigawattuur bij hoogspanningsafnemers. De tabel geeft een overzicht van de gerealiseerde energiebesparingen per netbeheerder.

Alle elektriciteitsdistributienetbeheerders hebben vóór 1 mei 2006 hun REG-rapport 2005 overgemaakt aan het Vlaamse Energieagentschap. De totale gerapporteerde energiebesparing bedraagt 488,51 gigawattuur voor laagspanningsafnemers en 493,85 gigawattuur voor hoogspanningsafnemers. Dit betekent een totale energiebesparing van 982,53 gigawattuur. Het Vlaamse Energieagentschap moet nu controleren of de gerapporteerde energiebesparingen daadwerkelijk kunnen worden aanvaard voor het behalen van de resultaatsverplichting. De totale gerapporteerde energiebesparing zal bijgevolg niet noodzakelijk overeenstemmen met de gerapporteerde

energiebesparing. Zolang de controle niet is afgerond, heeft het bijgevolg weinig zin om berekeningen uit te voeren per EAN-aansluitingspunt of per bedeelde inwoner. Ik kan u die informatie bezorgen na de controle.

Aangezien de cijfers van 2005 nog niet definitief zijn, kan geen totale energiebesparing voor de jaren 2004 en 2005 worden meegedeeld. De CO₂-reductie die overeenstemt met de gerealiseerde primaire energiebesparing in 2004 wordt momenteel door de VITO berekend. Zodra de definitieve energiebesparingcijfers voor 2005 beschikbaar zijn, zal de VITO eveneens de bijbehorende CO₂-besparing berekenen. De gemiddelde kostprijs per ton gereduceerde CO₂ kan bijgevolg nog niet worden berekend.

De problemen met de CREG zijn ondertussen uitgeklaard. Voor 2006 werden geen maatregelen teruggeschroefd of afgeschaft. Integendeel, een aantal netbeheerders heeft opnieuw meer acties opgestart.

Het evaluatierapport over de REG-openbaredienstverplichtingen is in opmaak. In de loop van de komende weken zal een ontwerp van besluit aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd waarin een aantal bijstuvingsvoorstellen zijn opgenomen. Ik gaf in mijn beleidsbrief Energie 2006 al een aantal aandachtspunten mee. Zo wordt overwogen om de huidige opsplitsing van de doelstelling in hoogspanning en laagspanning om te vormen naar een doelstelling voor huishoudens en één voor niet-huishoudens. Verder wordt gedacht aan initiatieven om het gebrek aan uniformiteit weg te werken en de aandacht voor de introductie van nieuwe acties te versterken. Ook de doelgroepeenaanpak wil ik verbeteren, en dan vooral ten aanzien van de beschermde afnemers. Tot slot zal eveneens een evaluatie van de hoogte van de doelstellingen aan bod komen.

Zoals reeds aangehaald bij het vorige punt, maken zowel de hoogte van en de manier waarop de energiebesparingsdoelstelling zal worden bepaald als de aandacht voor de uniformiteit en de continuïteit van de acties deel uit van de evaluatie van de openbaredienstverplichtingen inzake REG, die momenteel aan de gang is. Mijnheer Martens, in de schriftelijke versie van mijn antwoord vindt u de tabellen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is een beetje zoals met de

duiven: wachten, zowel op het evaluatierapport als op de goedgekeurde actieplannen als op de studie van VITO over de gerealiseerde CO₂-besparing en de kostprijs ervan.

Mijnheer de minister, ik zou op prijs stellen dat deze commissie het evaluatierapport kan bespreken. Ik heb begrepen dat u bezig bent om op regeringsniveau de openbaredienstverplichting aan te passen. Wat u daarover nu al zegt, draagt mijn goedkeuring wel weg. U hebt het over meer uniformiteit, extra incentives voor nieuwe acties, een verhoging van de doelstellingen en meer aandacht voor een doelgroepenbeleid.

Het zou nuttig zijn als deze commissie zich over deze problematiek kan buigen. Ik houd u aan uw belofte dat we over dit rapport zullen kunnen beschikken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het comfort en de veiligheid van fietspaden en over het Vademecum Fietsvoorzieningen

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het heeft heel wat voeten in de aarde gehad om deze vraag om uitleg op de agenda van deze commissie te krijgen.

Ik stel deze vraag met enige schroom, want ze werd in feite ingediend door mevrouw Crevits, maar deze pertinente vraag werd geweigerd. Nu werd dezelfde vraag om uitleg op een andere manier ingediend en wel ontvankelijk verklaard. De heer Glorieux heeft ook al een vraag om uitleg gesteld over het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, dus ik begreep niet waarom de vraag om uitleg van mevrouw Crevits over fietspaden niet kon.

Mijnheer de minister, tijdens de paasvakantie heeft de Fietsersbond een aantal acties georganiseerd om de aandacht te vestigen op het feit dat talrijke fietspaden er niet goed bij liggen. Fietsers vinden comfort en veiligheid belangrijk, maar een aantal fietspaden beantwoordt daar nog altijd niet aan. Groeven die

ontstaan tussen betonplaten, bijvoorbeeld, zorgen regelmatig voor valpartijen.

Uit onderzoek blijkt dat 75 percent van de fietspaden in asfalt door de gebruikers een score kregen van minstens 8 op 10 inzake comfort, terwijl 75 percent van de fietspaden in straatstenen niet eens 5 op 10 scoort. Het verschil tussen asfalt en straatstenen inzake comfort is dus groot.

In het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Vlaamse Gewest staat vermeld dat ‘moet worden vermeden dat de berijdbaarheid van een fietspad slechter is dan die van een naastliggende baan’. Naast een asfalt- of betonrijbaan heeft het bijvoorbeeld weinig zin om een fietspad in kleinschalig materiaal aan te leggen. In de praktijk blijkt dat deze aanbeveling tot op heden slechts uitzonderlijk wordt toegepast.

Mijnheer de minister, wat is de strategie van het Vlaamse Gewest bij de aanleg van fietspaden langs gewestwegen? Klopt het dat bij de aanleg van Vlaamse fietspaden overwegend wordt geopteerd voor betonstraatstenen en in mindere mate voor asfalt? Wat zijn de motieven daarvoor?

Welke strategie wordt door het Vlaamse Gewest gevolgd met betrekking tot het herstel van fietspaden langs gewestwegen? Op welke manier worden de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen opgevolgd?

Welke maatregelen worden genomen om tegemoet te komen aan de stelling uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, zodat de berijdbaarheid van het fietspad gelijk is aan de bereikbaarheid van de rijbaan?

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben blij dat deze vraag om uitleg op de agenda staat. Mijnheer Decaluwe, ik dank u voor het stellen van de vraag. Enkele weken geleden heb ik dezelfde poging ondernomen, maar toen bleek het niet voor de hand liggen om deze vraag te stellen.

Mijnheer de minister, u hebt ondertussen via de pers laten weten dat wijzigingen zijn aangebracht aan het Vademecum Fietsvoorzieningen. Kunt u wat meer duidelijkheid geven over het fietspadenbeleid? Wordt dat in de verschillende provincies anders aangepakt?

Bij de aanleg van fietspaden wordt vaak gepleit om kleinschalige materialen te gebruiken. Vooral vanuit de invalshoek leefmilieu wordt deze vraag gesteld, met als belangrijkste argument dat gekozen moet worden voor waterdoorlaatbare materialen. Daarom zijn betonstraatstenen ideaal. Heel wat gemeenten hebben in het verleden dergelijke fietspaden aangelegd, maar nu blijkt dat geen evidente keuze te zijn. Asfalt is weinig waterdoorlatend. Mijnheer de minister, wat is uw beleidsaanbeveling hierover? Hoe kunt u dat op een gecoördineerde manier aanpakken?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Een aantal weken geleden had de heer Johan De Mol het hier tijdens een hoorzitting over de baronieën van de provincies. Er is geen goede leesbaarheid van de weg. In Vlaams-Brabant staan plastic paaltjes op een driebaansweg, in Limburg staan betonnen blokken, in West-Vlaanderen staat nog iets anders. Dat bevordert de leesbaarheid niet. Er zou eenduidigheid moeten komen bij de vijf diensten. In Nederland, fietsland bij uitstek, worden kws-uitvoeringen gebruikt. Bij ons is er discussie over betonverharding, kws-verharding, en andere mogelijkheden. De vijf diensten zouden daarover toch eenvormigheid moeten vinden. Het is goed dat het vademecum bestaat, maar sommigen doen toch hun eigen zin. Dan zijn we niet goed bezig.

Minister Kris Peeters: Ik wil in herinnering brengen dat we jaarlijks 60 miljoen euro voor fietspaden uittrekken. We hebben er in deze commissie al over gediscussieerd waarom die middelen niet efficiënt kunnen worden ingezet en hoe dat moet worden aangepakt. Het Vlaamse Gewest moet meer onteigeningen op zich nemen, de werkmethodes en financieringen moeten worden aangepast. De provincies moeten een fietsfonds oprichten. Daar stoppen we samen met de provincies 10 miljoen euro in. Dat is een waardevol initiatief. Het laatste element in de rij is het vademecum, dat we naar alle gemeenten hebben opgestuurd. Dat is heel belangrijk. Natuurlijk moeten we meer gelijkvormigheid nastreven, op het gewestelijke niveau, maar ook op de andere niveaus.

Bij de aanleg van fietspaden kan gebruik worden gemaakt van drie soorten verhardingen: asfaltverhardingen, betonverhardingen en kleinschalige materialen, vooral dan betonstraatstenen. Elk van die verhardingen heeft vóór- en nadelen voor de fietser. Verschillende risicofactoren spelen hierin een rol: uitbrokkelen van de verharding, het risico op opduwen

door wortels van de verharding, de mogelijkheden om onderliggende leidingen eronder te bereiken, de complexiteit van herstellingen die hiermee samenhangen, de mogelijkheid om kortere bochten te realiseren, de weerstand van eventueel zwaar dwarsend verkeer, de waterdoorlaatbaarheid enzovoort.

De ideale oplossing in één situatie is niet de ideale oplossing in een andere situatie. Bij deze keuze wordt ook rekening gehouden met de recente technische evoluties zoals bijvoorbeeld voor betonverhardingen. Nu worden er voegconstructies gebruikt die nauwelijks oneffenheden veroorzaken, in tegenstelling tot vroegere voegen die vaak vervelend zijn, onder meer omwille van de uitpuilende voegvullingsmassa.

Bij elk concreet ontwerp worden al deze verschillende aspecten tegen elkaar afgewogen. In courante secties, te weten langere rechte stroken buiten de bebouwde kom, wordt in de regel eerst gedacht aan monoliete verhardingen zoals asfalt of zelfs cementbeton met een gepaste oppervlaktebehandeling. Deze verharding geniet wat het rijcomfort van de fietsers betreft de voorkeur. De fietsverenigingen hebben dat ook laten weten.

De herziene versie van het vademecum Fietsvoorzieningen legt overigens de nadruk op de voordelen van deze monoliete verhardingen voor fietspaden. In specifieke omstandigheden, zoals vaak binnen bebouwde kom, wordt geopteerd voor kleinschalige verhardingselementen op een gepaste zetlaag en fundering om oneffenheden, ook op termijn, maximaal te vermijden. Deze verhardingen zijn dan ook onderhoudsintensief en vereisen de nodige aandacht op dit vlak, maar hebben dan weer het voordeel dat ze een beter uitzicht hebben en gemakkelijker te herstellen zijn. Niettemin wordt waar mogelijk met een monoliete verharding gewerkt.

Bij herstellingen moet het onderscheid worden gemaakt tussen het herstellen van beperkte oneffenheden enerzijds en grotere herstellingen van beschadigingen anderzijds. Beperkte lokale oneffenheden op een groot aantal plaatsen kunnen succesvol worden hersteld met een gepaste oppervlaktebehandeling, veelal in combinatie met het eenvormig maken van het uitzicht, bijvoorbeeld een zogenaamde slemlaag in een bepaalde kleur. Grotere beschadigingen vergen een veel ingrijpender aanpak, die kan gaan tot een vernieuwing van de verharding.

Over het algemeen wordt gekozen voor monolithische verhardingen met aangepaste vereisten zoals hoger vermeld. Enkel in uitzonderlijke gevallen,

onder meer als het fietspad moet worden aangelegd boven een leiding die niet kan worden verplaatst en die bereikbaar moet blijven, wordt geopteerd voor kleinschalige verhardingsmaterialen. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat, voor de fietser, de berijdbaarheid en het comfort van de fietspaden minstens zo hoog zijn als die van de rijbaan voor het autoverkeer. Vooral de effenheid van een fietspad moet beter zijn dan die van de rijbaan voor het autoverkeer. In andere opzichten, zoals stroefheid, draagvermogen of effenheid met grotere golfenligte liggen de vereisten voor de rijbaan hoger dan voor fietspaden.

Ook dit wordt verder gespecificeerd. Er bestaan heel wat methodes om dat deskundig uit te werken.

Als u of anderen weet hebben van fietspaden in slechte staat, kunt u daar melding van maken via de Wegentelefoon of via internet, en dan zal dat aangepakt worden.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik laat de eer aan mevrouw Crevits.

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Mevrouw Hilde Crevits: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is van belang dat we komen tot een uniforme strategie die zowel door het Vlaamse Gewest als door de lokale overheden wordt gehanteerd.

Ik zie echter nog een probleem. U zegt heel duidelijk dat er, als het kan en waar het kan, op rechte fietspaden een monolithische verharding moet worden gelegd. Die richting is heel duidelijk, maar in de leidraad bij de samenwerkingsovereenkomst Leefmilieu, wordt onder de cluster water sterk promotie gemaakt om voor de aanleg van trage wegen, namelijk fietspaden en voetpaden, gebruik te maken van kleinschalige materialen. U moet de gemeenten een uniform signaal geven. U kunt niet enerzijds via het vademecum zeggen dat waar het kan, fietspaden in asfalt moeten worden aangelegd en anderzijds via de cluster water in de samenwerkingsovereenkomst het signaal geven om zoveel mogelijk kleinschalige materialen te gebruiken, want dat is beter voor de waterhuishouding. Deze zaken moeten beter op elkaar worden afgestemd in de toekomst.

Minister Kris Peeters: Ik heb gezegd dat op rechte stukken en vooral buiten de bebouwde kom asfalt of betonverhardingen kunnen worden gebruikt, en

binnen de bebouwde kom kan het met kleinschalige materialen. Beide zaken zijn niet in tegenstrijd met elkaar. Ik begrijp dat als het Vademecum Fietsvoorzieningen er is, dat een moment is om de samenwerkingsovereenkomst ook eens te bekijken en na te gaan of dat ook verduidelijkt moet worden. Ik zal daar rekening mee houden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de ineensstorting van de prijs van CO2-emissierechten

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week deed zich een belangrijke gebeurtenis voor met betrekking tot de handel in emissierechten waartoe de industrie gebonden is. Op minder dan 48 uur tijd is de prijs van het emissierecht gekelderd van meer dan 30 euro op 26 april tot gemiddeld 13 euro op 28 april.

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

Deze indrukwekkende prijscrash blijkt het gevolg te zijn van een te ruime bedeling van emissierechten door verschillende lidstaten aan de industriële sectoren die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. Verschillende gespecialiseerde websites vermelden dat in 2005 heel wat overschotten aan toebedeelde emissierechten werden geboekt, onder andere meer dan 18 miljoen rechten in Frankrijk, meer dan 6 miljoen rechten in Nederland, meer dan 2 miljoen rechten in Wallonië enzovoort.

Terwijl de Europese Unie belangrijke inspanningen moet doen om haar Kyoto-doelstellingen te halen en verschillende landen hierbij een beroep zullen doen op de aankoop van vervuilsrechten, al dan niet afkomstig van projectgebonden flexibele mechanismen, stellen we vast dat de industriële sectoren doorgaans ruim bedeed werden met grotendeels gratis uitstootrechten. Door de quota zo ruim te berekenen, dreigt het hele systeem in elkaar te stuiken. Hoe lager de prijs van een recht om een ton CO2 uit te stoten, hoe kleiner de motivatie van de industrie om de uit-

stoot te verminderen. Dit betekent dat andere sectoren en meer bepaald ook de gezinnen, het gat zullen moeten dichtrijden of dat de belastingbetaler het tekort zal moeten bijpassen omdat er meer uitstootrechten in het buitenland zullen worden aangekocht. Op basis van het decreet op de verhandelbare emissierechten, afgekort VER-decreet, beschikt u, mijnheer de minister, normaal gezien sinds eind maart 2006 over de emissieresultaten van het jaar 2005.

De MiNa-Raad heeft aangeklaagd dat de industrie te ruim bedeed is met emissierechten. Hebben de Vlaamse bedrijven globaal gezien een overschot aan emissierechten geboekt voor het jaar 2005 in verhouding tot het totale aantal emissierechten dat hen is toegewezen? Zult u deze ervaring aangrijpen om het Vlaamse toewijzingsplan voor de periode 2008-2012 alsnog te corrigeren zodat de Kyoto-kloof kan worden dichtgereden? Als ik zie dat er in Frankrijk, Nederland en Wallonië een groot overschot aan emissierechten is, en dat de overheid hen dus enorm goed heeft bedeed met emissierechten, kan men dan niet zeggen dat een dergelijke praktijk oneigenlijke staatssteun is die in die regio's of landen wordt gegeven? In welke mate kunt u, die in een Europees systeem zit, daartegen protest aantekenen?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik heb aandachtig geluisterd naar de heer Glorieux. Ik heb dat ook gelezen en heb ook wat websites bekeken. Hij gaat ervan uit, en daarom is de vraag misschien tendentieus, dat destijds te veel rechten werden toegekend. Men kan het ook omgekeerd stellen: misschien hebben bepaalde landen en industrieën meer inspanningen gedaan dan werd afgesproken. Dat zal ook een verklaring zijn van de daling van die beurs, want het gaat hier over een gebeuren zoals op de financiële markten. Ondertussen zijn de noties quasi gestabiliseerd en is er zelfs een kleine stijging te zien. Mijnheer de minister, wat zijn de oorzaken? Kan het fenomeen verklaard worden door het feit dat de industrie misschien meer inspanningen heeft gedaan dan ze moest doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Glorieux, ik moet vrij kort zijn op uw vragen. Dat komt omdat u ze te vroeg hebt gesteld. De Europese Commissie heeft op 1 mei op dwingende wijze de lidstaten verzocht geen verdere informatie over de geverifieerde cijfers 2005 openbaar te

maken voor 15 mei, de dag dat alle data van de circa 12.000 installaties binnen de EU gezamenlijk worden bekendgemaakt.

Ik heb een brief met deze informatie gekregen, als ook mijn collega's en de federale registeradministrateur. De federale registeradministrateur heeft me erop gewezen dat hij ervan uitgaat dat iedereen zich consequent aan deze boodschap van de Europese Commissie houdt. Tot 15 mei kan ik daar weinig over communiceren. De vraag kan opnieuw gesteld worden na 15 mei, maar op dit moment is op vraag van de Europese Commissie geen communicatie mogelijk.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik respecteer dat. Ik zal mijn vraag later opnieuw indienen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
