

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



Zitting 2007-2008

29 november 2007

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2008**

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Energie

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Havens

Beleidsprioriteiten 2007-2008

BELEIDSBRIEF

Geografische Informatie

Beleidsprioriteiten 2007-2008

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
mevrouw Annick De Ridder, de heren Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Hugo Philtjens;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;
de heer Jan Peumans.

13 (2007-2008)

- Nr. 1-A: Algemene toelichting
- Nr. 1-B: Toelichting per programma

14 (2007-2008)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet

16 (2007-2008)

- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

1399 (2007-2008)

- Nr. 1: Beleidsbrief

1408 (2007-2008)

- Nr. 1: Beleidsbrief

1409 (2007-2008)

- Nr. 1: Beleidsbrief

1420 (2007-2008)

- Nr. 1: Beleidsbrief

1421 (2007-2008)

- Nr. 1: Beleidsbrief

*Zie:***15** (2007-2008)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 5: Amendementen
- Nr. 6-A: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 6-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 6-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 6-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 6-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 6-F: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 6-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 6-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

*Zie ook:***12-A** (2006-2007)

- Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen + Erratum

INHOUD

	Blz.
I. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF MOBILITEIT	6
1. Algemene toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen	6
2. Algemene bespreking	9
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	9
2.1.1. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	9
2.1.2. Tussenkoms van de heer Frans Peeters.....	11
2.1.3. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	12
2.1.4. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke	13
2.1.5. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	14
2.1.6. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens.....	15
2.1.7. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde.....	16
2.1.8. Tussenkoms van de heer Jul Van Aperen.....	18
2.1.9. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx	18
2.1.10. Tussenkoms van mevrouw Cindy Franssen	18
2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden	19
2.2.1. Antwoorden van de minister	19
2.2.2. Replieken van de leden.....	27
2.2.3. Antwoorden van de minister en replieken van de leden	29
2.3. Aankondiging moties van aanbeveling.....	31
II. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF OPENBARE WERKEN.....	31
1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.....	31
2. Algemene bespreking	37
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	37
2.1.1. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx	37
2.1.2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke	38
2.1.3. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	38
2.1.4. Tussenkoms van de heer Rudi Daems	39
2.1.5. Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx	40
2.1.6. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	40
2.1.7. Tussenkoms van de heer Jul Van Aperen.....	41
2.1.8. Tussenkoms van de heer Frans Peeters.....	42
2.1.9. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	43
2.1.10. Tussenkoms van mevrouw Cindy Franssen	43
2.2. Antwoorden van de minister	43

2.3. Bijkomende vragen van leden.....	69
2.4. Repliek van de leden	70
2.5. Antwoorden van de minister	72
2.6. Aankondiging moties van aanbeveling.....	73
III. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF ENERGIE.....	74
1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	74
2. Algemene bespreking	79
2.1. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden	79
2.1.1. Tussenkoms van de heer Bart Martens.....	79
2.1.2. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	81
2.2. Antwoorden van de minister	83
2.2.1. Antwoorden op de vragen van de heer Bart Martens	83
2.2.2. Antwoorden op de vragen van de heer Eloi Glorieux.....	88
2.2.3. Antwoorden op de vragen (schriftelijk ingediend) van de heer Carl Decaluwe..	91
2.2.4. Antwoorden op de vragen (schriftelijk ingediend) van de heer Pieter Huybrechts	94
2.2.5. Repliek van de leden en antwoord van de minister.....	94
2.3. Aankondiging moties van aanbeveling.....	97
IV. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF HAVENS.....	97
1. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid.....	97
1. Havens en maritieme toegang	97
2. Maritieme dienstverlening.....	98
2.1. Het veilig loodsen en beloodsen van schepen	98
2.2. Het verzekeren van het nautisch beheer door het leveren van Vessel Traffic Services (VTS) en het operationeel houden van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC), alsook het uitoefenen van het dagelijkse beheer van scheepsbewegingen conform de ketenbenadering	98
2.3. Het beheer van de Schelderadarketen, de VTS- en MRCC-infrastructuur	98
2.4. Het markeren en signaleren van de maritieme vaarwegen	99
2.5. Het uitvoeren en coördineren van de reddings- en sleepactiviteiten op zee en het verlenen van hulp bij noodgevallen	99
2.6. Het ter beschikking stellen van bemande en bedrijfsklare vaartuigen.....	99
2.7. Het exploiteren van veren.....	100
3. Kustzonebeheer.....	100
3.1. De verdediging van de kust tegen de zee, de stormvloed en de overstromingen het beheer van de stranden en van de zeeverende duinen en kustverdedigingsconstructies	100

3.2. De infrastructuur van de kustjachthavens in Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort alsook van de vissershavens te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort met inbegrip van de baggerwerken die nodig zijn voor het gebruik ervan	101
4. Hydrometeorologische dienstverlening	101
2. Algemene bespreking	101
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	101
2.1.1. Tussenkoms van de heer Jan Penris	101
2.1.2. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	102
2.1.3. Tussenkoms van mevrouw Cindy Franssen	102
2.2. Antwoorden van de minister-president	102
2.3. Replik van de leden en antwoord van de minister	104
V. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF GEOGRAFISCHE INFORMATIE	104
1. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid	104
2. Algemene bespreking	105
VI. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	105
VII. EINDSTEMMING	105
BIJLAGEN (zie hiervoor stuk 15 (2007-2008) - Nr. 6-I - Bijlagen)	

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft de haar toegewezen bepalingen van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2008 behandeld op 14, 20, 27 en 28 november 2007. De bespreking van de verschillende beleidsbrieven (Mobiliteit, Geografische Informatie, Havens, Openbare Werken en Energie, *Parl. St.* VI. Parl. 2007-2008, nummers 1399, 1408, 1409, 1420 en 1421) werd in samenhang met deze begrotingsbesprekingen behandeld.

Na een algemene toelichting door de drie bevoegde ministers (Hilde Crevits, Kris Peeters en Kathleen Van Brempt) volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake openbare werken, havens, mobiliteit en energie tussen de leden van de commissie en de bevoegde ministers.

Zoals elk jaar worden de zogenaamde indicatieve meerjarenprogramma's in de verschillende sectoren (wegen, waterwegen, havens en maritieme toegang, luchthavens, De Lijn enzovoort) opgevraagd. De indicatieve meerjarenprogramma's voor de wegen, waterwegen, zeehavens, kustjachthavens, zeevering en Hydrografie en het meerjareninvesteringsprogramma voor De Lijn werden ter beschikking gesteld aan de fracties en de leden van de commissie.

Er is overeengekomen dat de leden aanvullend bij de begrotingsbesprekingen schriftelijk bijkomende vragen konden indienen. Deze schriftelijk beantwoorde vragen zullen worden opgenomen als apart stuk omdat ze niet tijdig bezorgd werden. Daarnaast vindt men nog andere bijlagen (overzichtstabellen en opgevraagde informatie) terug in dit apart stuk 15 (2007-2008) - Nr. 6-I - Bijlagen.

I. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF MOBILITEIT

1. Algemene toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

De *minister* wenst zich te focussen op de belangrijkste beleidsdoelstellingen voor het volgende jaar.

De vijf strategische beleidsdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen schragen de beleidsbrief.

Men zal gemerkt hebben dat de structuur van de beleidsbrief ongewijzigd is gebleven.

De vijf doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en van de beleidsbrief zijn:

- iedereen mobiel, dus toegankelijkheid;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het versterken van de bereikbaarheid;
- het verhogen van de leefbaarheid;
- het verminderen van de milieu- en natuurhinder.

Een goed uitgebouwd openbaar vervoerssysteem is in eerste instantie uitgebouwd met de implementatie van het decreet Basismobiliteit en nu verder met netmanagement. Elk jaar worden de netmanagementprojecten geselecteerd op basis van zes criteria: het potentieel voor netto-reizigerswinst, modale verschuiving, reizigersrendement (in reizigerswinst/euro), structurele capaciteitsproblemen, verbeteren van de verkeersveiligheid en verminderen van de milieu-impact. Voor het doorvoeren van een netmanagementproject is een convenant met de betrokken gemeenten nodig voor de doorstroming en informatieverstrekking van het openbaar vervoer. Dat vergt een draagvlak bij de lokale besturen. Heel vaak gaat het over doorstromingsprojecten en halte-infrastructuur. Er is een budget van 18 miljoen euro voorzien voor nieuwe projecten, bovenop de 18 miljoen die al voorzien was.

Openbaar vervoer moet ook toegankelijk zijn: om dit te realiseren, wordt gewerkt met de diensten aangepast vervoer en de realisatie van toegankelijke stadsnetten. Voor wat betreft de diensten aangepast vervoer is er gestart met een bijzonder experiment. Het gaat over een zeer landelijk experiment in Limburg en de Kempen dat als finaliteit heeft dit experiment uit te breiden. Er zal een inschatting gemaakt worden van het budget dat nodig is om heel Vlaanderen toegankelijk te maken met aangepast vervoer. De middelen die vanuit Gelijke Kansen voorzien waren voor de subsidiëring van de diensten aangepast vervoer, samen 1 miljoen euro, zullen systematisch overgeheveld worden naar de dotatie aan De Lijn. De diensten aangepast vervoer zullen m.a.w. voor de uitgevoerde ritten betaald worden door De Lijn. De toegankelijke stadsnetten worden ook verder uitgewerkt in 21 steden en gemeenten. Dit gebeurt binnen de middelen van de dotatie van De Lijn.

Om de veiligheid van het personeel en de reizigers van De Lijn te garanderen, werd in 2006 een veiligheidsplan opgesteld, gebaseerd op de installatie van technische middelen zoals camerabewaking, radio, gps, alarmsystemen; controle en begeleiding van reizigers met lijn- en schoolspotters en opleiding van veiligheidsagenten en de samenwerking met politie en straathoekwerkers op basis van de protocolen afgesloten met de provincies. Voor de stand van zaken van uitvoering verwijst de minister naar haar antwoord op de interpellatie van de heer Penris over het veiligheidsplan van De Lijn (Handelingen C63 OPE7 – 14 november 2007).

Om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, zal er fors geïnvesteerd worden in 'real time'-borden. Er wordt verder gewerkt aan de verbetering van de halte-infrastructuur en informatievoorziening.

Wat zijn de repercussies voor het budget van De Lijn? Het exploitatiebudget van De Lijn 2008 wordt verhoogd met 40,4 miljoen euro. Daarin zitten parameteraanpassingen (personeel, brandstof, werkingsmiddelen): +2,7 miljoen euro. Dat is slechts een stijging van 0,4% ten opzichte van het budget van 2007. Voor netmanagement is er zoals gemeld, een verhoging van 18 miljoen euro voor nieuwe projecten bovenop de 18 miljoen euro die in 2007 was voorzien. Voor START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio) gaat het over een verhoging van 8,1 miljoen euro bovenop de 22,9 miljoen euro die al in 2007 was voorzien. Voor leerlingenvervoer is er een stijging van 2,5 miljoen euro. Het gaat om 1,1 miljoen euro bovenop de 1,425 miljoen die was toegezegd bij de begrotingscontrole 2007 voor ritduurvermindering in het buitengewoon onderwijs. Voor de uitvoering van de cao voorziet de minister een verhoging van 9 miljoen euro. Dat is een provisie voor de cao die het management van De Lijn heeft afgesloten.

Daarnaast zijn er de bijkomende middelen op het investeringsbudget. Hier is volgens de minister wel degelijk sprake van een echte inhaalbeweging. Er is nood aan een investering in de verdere kwaliteit van het openbaar vervoer. Het gaat om een verhoging van 75,5 miljoen euro van het investeringsbudget dat opgesplitst kan worden naar volgende deelprojecten.

Voor de beschikbaarheidsvergoedingen Masterplan Antwerpen ten belope van 5,1 miljoen euro (voor de BAM projecten Brabo I)) verwijst de minister naar de achtste voortgangsrapportage van de BAM-pro-

jecten in deze commissie (commissievergadering van 13 november 2007).

Voor de beschikbaarheidsvergoedingen van de klassieke tramprojecten is er sprake van een verhoging met 5 miljoen euro. Dit is voor tramprojecten, voertuigen en stelplaatsen.

De investeringsdotatie wordt verhoogd met 48,2 miljoen euro. Dit is de leningsmachtiging die is omgezet in een kapitaalssubsidie.

Voor IVA Fonds Stationsomgevingen wordt er 7,1 miljoen euro meer uitgetrokken voor de investeringen van De Lijn in stationsomgevingen.

VIF-investeringen (Vlaams Infrastructuurfonds) zijn goed voor een verhoging met 10,1 miljoen euro. Hier gaat het om investeringen in milieuvriendelijke voertuigen en de kwaliteitsprojecten (informatie en haltes).

Wat het fietsbeleid betreft, vestigt de minister de aandacht op een aantal initiatieven. De sensibilisatie spitst zich toe op de Heen-en-weerweek en de Aardig-op-wegweek. Er is 60 miljoen euro voorzien in 2008 voor investeringen in de aanleg van fietspaden: 10 miljoen voor de lokale wegen via het Fietsfonds, 30 miljoen voor de gewestwegen via modules 12 en 13 en 20 miljoen voor de gewestwegen in het kader van de aanleg of herinrichting van weginfrastructuur. Het vademecum fietsvoorzieningen wordt verder verspreid. Het lokale fietsbeleid wordt ondersteund via de provinciale mobiliteitsbegeleiders en de audits van het lokale beleid. De fietspunten zijn opgestart in Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Gent-St-Pieters, Leuven, Kortrijk, Mechelen en Brugge. De ervaringen zullen geëvalueerd worden met oog op nieuwe punten.

Voor trage wegen wordt er verder gewerkt aan de aanleg en kennis over trage wegen. Tegelijk zullen de drie hangende parlementaire voorstellen van decreet gebundeld worden om tot één regelgevende tekst te komen. De minister benadrukt dat haar gevraagd werd om nog deze legislatuur hierover een wetgevend initiatief te treffen. Het meldpunt is actief sinds oktober. De applicatie is getest en zal nu breder worden gecommuniceerd.

Voor leerlingenvervoer zijn er twee belangrijke initiatieven. Voor het buitengewoon onderwijs werkt de minister samen met de minister van Onderwijs verder

aan de vermindering van de ritduur. Zij heeft daarvoor in 2008 8,3 miljoen euro voorzien. Het proefproject netoverschrijdend leerlingenvervoer zal worden uitgebreid naar een volledig duurzaam schoolconcept, op basis van het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Personenwagens). Daartoe is in 2008 2,4 miljoen euro voorzien op de begroting van Onderwijs.

De volledige, gecoördineerde aanpak van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid is nu gebundeld in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen dat straks ter goedkeuring voorligt op de Vlaamse Regering. De minister benadrukt dat er het afgelopen jaar heel hard gewerkt is samen met het middenveld aan de ontwikkeling van dit plan.

De minister voorziet bijkomende middelen om dit plan te kunnen verwezenlijken. Het gaat om extra 6 miljoen euro voor een aantal initiatieven: het project 'rijbewijs op school' is al opgestart in de eerste twintig scholen. Volgend jaar moet dit massaal worden uitgebreid. De doelstelling is om dit binnen een periode van een tweetal jaren aan te bieden aan alle scholen. Daarnaast is er de verkeersbordendatabank: dat zal een belangrijke ondersteuning zijn van het lokale en gewestelijke beleid. Tot slot zijn er onderzoek en sensibilisering.

Op vlak van handhaving ligt de nadruk op de installatie van digitale flitscamera's op gevaarlijke punten op ringwegen. De minister heeft 5 miljoen euro extra voorzien voor flitspalen.

De mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid zijn vastgelegd in de verschillende openbaar vervoersplannen: START, Spartacus, Pegasus en Neptunus.

Wat betreft het START project zullen in 2008 de laatste nieuwe lijnen worden geïnitieerd. Het Spartacusplan wordt verder uitgewerkt met oog op realisatie in een PPS-constructie en zal in een aparte zitting in deze commissie besproken worden. Het Pegasusplan wordt stelselmatig gerealiseerd door de verlenging en aanleg van nieuwe tramlijnen. Het Neptunusplan is de jongste telg. Dat plan zal in eerste instantie ook aan deze commissie ter bespreking worden voorgelegd en overlegd worden met provinciale en lokale besturen en stakeholders om het draagvlak voor het plan te versterken. Ondertussen wordt in het kader van netmanagement de sneltram en nieuwe buslijnen gerealiseerd.

Door een gerichte aanpak van doorstroming (20 miljoen euro) wordt de verkeerslichtenbeïnvloeding geoptimaliseerd en worden busbanen op gewestwegen opengesteld voor collectief woon-school- en woon-werkverkeer.

De bereikbaarheid wordt versterkt door een sturend prijsbeleid. Er is het nieuwe standpunt van de Vlaamse Regering omtrent rekeningrijden voor vrachtwagens. In 2008 moeten daarvoor belangrijke stappen worden gezet. Daarnaast zijn er de investeringen in stationsomgevingen: het gaat over een stijging van 7,1 miljoen euro in de IVA Fonds Stationsomgevingen.

Dit jaar heeft de minister het initiatief genomen voor de eerste grondige studie van het fenomeen van sluipverkeer. In 2008 zal op die basis verder worden gewerkt om verder lessen te kunnen trekken uit dit eerste proefproject.

De methodologie inzake mobiliteitseffectenrapportering is uitgewerkt. In het kader van de opmaak van het ontwerp van mobiliteitsdecreet wordt een voorstel van gebruik van Mober-procedure (mobiliteitseffectenrapport) voorgelegd voor overleg tussen administraties en stakeholders. In het voorjaar van 2008 heeft de minister de intentie om een overlegd ontwerp van mobiliteitsdecreet aan de Vlaamse Regering voor te leggen en daarna ter goedkeuring voor te leggen aan het parlement. Binnen haar bevoegdheid tracht de minister heel wat initiatieven te nemen die de leefbaarheid en vooral het milieu versterken. In eerste plaats wordt er stevig geïnvesteerd in de vergroening van de vloot van De Lijn. In 2007 was er de wereldprimeur van de waterstofbus. In afwachting van de commercialisering van dergelijke technologie wordt de bestaande vloot uitgerust met roet- en NOx-filters. In het kader van de extra investeringsmiddelen (tien miljoen euro extra) zal een niet onbelangrijk deel daarvan gaan naar hybride bussen. De minister opteert om enerzijds een push te geven aan een nieuwe niche van bussen, en anderzijds tegemoet te komen aan de verzuchtingen van historische steden om gebruik te maken van kleinere en milieuvriendelijke bussen. Een hybride bus komt daaraan tegemoet. Vooral Leuven en Brugge zullen kunnen gebruikmaken van deze hybride bussen.

In 2007 werden twee projecten zuiniger rijden ondersteund: Eco-life, getritten via een simulator en eco-driving, concrete proefprojecten in bedrijven. Beide blijken uiterst succesvol en worden opgepikt door

bedrijven en openbare instellingen die willen besparen op brandstofkosten, hun milieu-impact verminderen en tijd willen winnen op de baan. De projecten zullen verder ondersteund worden volgens vraag.

De minister verwijst naast de beslissing over de kilometerheffing voor vrachtwagens ook naar de beslissing van de Vlaamse Regering om de autofiscaliteit te hervormen.

De mobiliteitsconvenant wordt geactiveerd. De methodologie voor de mobiliteitsconvenanten werd herzien om de procedure eenvoudiger te maken. De omzendbrief inzake de sneltoets en de mobiliteitsplannen werd in 2007 verspreid zodat nu van start kan gegaan worden met een tweede generatie mobiliteitsplannen. In 2008 worden een aantal richtlijnen en omzendbrieven verder verfijnd. De begroting is ongewijzigd.

Zoals reeds eerder aangekondigd, plant de minister in 2008 een ontwerp van mobiliteitsdecreet voor te leggen aan de regering en het parlement. In 2007 werd de Mobiliteitsraad voor Vlaanderen (MORA) eindelijk opgericht. De MORA heeft haar eerste advies over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen afgeleverd. Voor de ondersteuning van de mobiliteitsverenigingen en -projecten is dit jaar 513.000 euro voorzien. De minister zal in 2008 een nieuw ontwerp van subsidiedecreet voorleggen aan het parlement om duidelijker onderscheid te maken tussen structurele ondersteuning van mobiliteitsverenigingen en concrete mobiliteitsprojecten en -programma's.

Er zijn ook initiatieven die te maken hebben met het vergroten van kennisoverdracht. Er zal een onderzoeks- en studieprogramma worden opgesteld voor de budgetten voorzien op artikelen 63.41230 en VIF369F1230. Het derde onderzoek verplaatsingsgedrag zal in 2008 beëindigd worden. Het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor verkeersveiligheid beschikt ook dit jaar opnieuw over een budget van 0,35 miljoen euro.

Voor het mobiliteitsmanagement verwijst de minister graag naar het Pendelplan dat zeer succesvol gestart is. Gelet op het succes wordt in een verhoging van de budgetten voorzien in 2008 wat bijkomende initiatieven moet mogelijk maken. In 2008 zullen ook de eerste van de provinciale mobiliteitspunten van start gaan om ook zowel op het niveau van het bedrijf als op het niveau van de individuele burger de informatie en ondersteuning te bieden voor het managen van de mobiliteit.

2. Algemene bespreking

2.1. *Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden*

2.1.1. *Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder*

Mevrouw *Annick De Ridder* ontwaart een primeur. In 2008 is het totale budget van De Lijn quasi even groot als het totale budget voor openbare werken. De totale werkingsdotaties en investeringsdotaties lopen samen op tot ongeveer 1 miljard euro.

De belangrijkste stijgingen in 2008 voor De Lijn zijn voor netmanagement, minder hinder en START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio). Sinds de gedachtewisselingen over de evaluatie van basismobiliteit in deze commissie groeit nochtans het bewustzijn dat De Lijn veel transparanter moet zijn over de efficiëntie van haar vervoersprestaties. De begroting van De Lijn blijft een soort 'blackbox' met niet-afgebakende posten en veel verschuivingen. Hoe meer verschuivingen, hoe minder transparantie.

De spreker heeft volgende vragen over de aanwending van de extra middelen. Het netmanagement kost ieder jaar 18 miljoen euro. Wat zijn de realisaties en hoe werd het ingevuld in 2007? Hoeveel extra kilometer is er gereden en hoe is dat opgesplitst tussen regie en exploitanten? Op termijn zou gestreefd worden naar een fifty-fiftypercentage. Dat wordt nog niet gehaald. Welk budget krijgen de regie en de exploitanten? Wat zijn de extra overheadkosten voor de ontwikkeling van het netmanagement? Zijn er overschotten op het budget netmanagement 2007? Zo ja, waarvoor worden die gebruikt? Hoeveel reizigerskilometers plant men in 2008, en hoe worden ze verdeeld tussen regie en exploitanten? Hoe evolueert de kostprijs per reizigerskilometer sinds de invoering van netmanagement?

Hoeveel bedragen de algemene overheadkosten van De Lijn (dus de niet-exploitatiegebonden kosten zoals voor de organisatie van de centrale diensten en de omkadering)? Wat is het percentage daarvan in de totale budgetten van De Lijn? Met hoeveel zal de overhead verder toenemen als gevolg van de geleidelijke uitbouw van de provinciale mobiliteitspunten vanaf eind 2007, begin 2008? Is de minister bereid om die overheadkosten te beperken tot een bepaald percentage?

Open Vld vindt dat de kredieten beter en duidelijker afgebakend moeten worden en de verschuivingen beperkt. Dat komt de transparantie ten goede. Door de enorme overheadkosten te drukken, kunnen er meer middelen besteed worden aan de werkelijke exploitatie.

Open Vld vindt de optimalisatie van de vervoersprestaties heel belangrijk. In tegenstelling tot de beleidsbrief van vorig jaar staat in de beleidsbrief 2007-2008 niets vermeld over een screening van projecten van De Lijn volgens een puntenlijst van optimalisatiemogelijkheden om de efficiëntie te waarborgen. De spreker kan zich niet inbeelden dat het werk af is en vraagt waarom de minister die zinsnede laat vallen. Ook in het regeerakkoord staat dat de zorg voor de efficiënte inzet van middelen het uitgangspunt is bij de uitvoering, de opvolging en de bijsturing, waar nodig, van de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn. Is de minister niet langer bereid om naar een verdere optimalisatie te streven?

Wat is de conclusie van de screenings tot dusver? Hoeveel projecten kwamen in 2007 in aanmerking voor een efficiëntere exploitatiewijze? Welke projecten zullen in 2008 geëvalueerd worden? Wil de minister nog steeds de efficiëntie waarborgen?

Wat het tarievenbeleid betreft, betreurt de spreker dat de paragraaf in de beleidsbrief bijna uitsluitend gaat over de vereenvoudiging van de tarievenstructuur bij De Lijn zelf. Welke inspanningen zal De Lijn leveren voor een betere integratie van de tarieven met andere vormen van openbaar vervoer? In 2006 hebben de vijf bevoegde mobiliteitsministers een protocol afgesloten over een gemeenschappelijk elektronisch ticket voor De Lijn en de NMBS. Dat hangt samen met de registratie waar Open Vld op hamert. Wat is de stand van zaken? Welke concrete vooruitgang is geboekt?

Volgens de beleidsbrief zal de concrete oprichting van de provinciale mobiliteitspunten tijdens de komende drie jaar op een gefaseerde wijze geïmplementeerd worden. De oprichting van het eerste fysieke mobiliteitspunt zal in Antwerpen gebeuren. Open Vld blijft ernstige vragen hebben bij de oprichting van provinciale mobiliteitspunten, opgericht en uitgebaat door De Lijn. De visie die eraan ten grondslag ligt, wijkt immers fundamenteel af van de algemene mobiliteitsvisie.

Voor Open Vld draagt de overheid inzake collectief vervoer de volle verantwoordelijkheid voor haar rol

als regulator, strateeg en mobiliteitsmanager, terwijl De Lijn als openbare vervoersmaatschappij vervoersdiensten levert binnen het kader uitgetekend door de overheid. Bij de uitbouw van provinciale mobiliteitspunten fungeert De Lijn tegelijkertijd als regulator en exploitant, wat onvermijdelijk aanleiding zal geven tot inefficiënties.

De spreker betreurt dat het beleid gebonden is door het decreet Basismobiliteit en het netmanagement. Van bij de aanvang was ze zeer kritisch. Nu de minister de passage over de screening van de mobiliteitsprojecten van De Lijn volgens een puntenlijst van optimalisatiemogelijkheden om de efficiëntie te waarborgen, gewoon schraapt, stemt dat tot een grotere onrust. Hoe meer het parlement transparantie en optimalisatie vraagt, hoe minder de minister daarop lijkt in te gaan. Open Vld zal daarop blijven hameren, minstens tot in 2009 het decreet Basismobiliteit kan en zal herbekeken worden.

Het volgende punt is het rijbewijs in het secundair onderwijs. Volgens de beleidsbrief werd een aanzet gegeven tot het streven naar een gratis theoretisch rijbewijs en rijexamen in de school voor 17-18-jarigen. Meer aandacht voor verkeersveiligheid en -opvoeding is noodzakelijk, maar over deze maatregel bestaat geen politiek akkoord. Er is wel een akkoord over meer verkeersopvoeding om leerlingen voor te bereiden op het theoretische rijexamen. Daarmee is Open Vld akkoord. Dat is echter iets heel anders dan een gratis theoretisch rijbewijs en rijexamen. De minister heeft het over een proefproject voor 2000 leerlingen. Wat is de budgettaire impact van die gratis maatregel? Is het proefproject in overeenstemming met het gelijkekansenbeginsel in het secundair onderwijs? Wat is de budgettaire impact van een veralgemening naar alle Vlaamse scholen?

Inzake de schoolomgevingen heeft Open Vld steeds gezegd dat het zone-30-statuuut zeer belangrijk is maar enkel bij de start en het einde van de lessen. Het is heel moeilijk en kostelijk om overal variabele elektronische bewegwijzering te installeren. Heel veel gemeenten gebruiken permanente zone-30-borden. De federale minister van Mobiliteit heeft een oproep gedaan om niet te vervolgen buiten de schooluren, maar Open Vld vraagt een rechtszekere oplossing. Kan de minister nagaan of het mogelijk is daarvoor subsidies te verstrekken of het op te nemen in de gemeentelijke mobiliteitsconvenants?

Het Vlaams Gewest voorziet tot op heden nog steeds niet in specifieke subsidiemogelijkheden

voor de gemeenten met betrekking tot de aanschaf en de plaatsing van dynamische signalisatie. Enkel schoolomgevingen die zich uitstrekken over gewest- en gemeentewegen komen momenteel voor subsidiëring in aanmerking.

Er komt een snelheidsdatabank. Volgens de beleidsbrief zal met de betrokken actoren, gemeente, provincie en gewest, overlegd worden op welke manier die inventarisatie kan gebeuren. De snelheidsdatabank is gebaseerd op permanente verkeersregels. In welke mate is de snelheidsdatabank verenigbaar met de geleidelijke uitbouw van dynamische signalisatie met variabele snelheidsaanduidingen in functie van verkeersintensiteit, klimatologische omstandigheden enzovoort? Open Vld denkt dat het heil niet enkel schuilt in definitieve permanente borden maar ook in dynamische bewegwijzering. Is een dynamische snelheidskaart haalbaar? Of moet een keuze tussen beide gemaakt worden?

Bij het flitspalenbeleid moeten gerichte snelheidscontroles centraal staan. Dat betekent dat er geen flitspalen moeten staan op plaatsen waar het merendeel van de bestuurders, bijvoorbeeld wegens een gebrekkige infrastructurele omkadering, sowieso tegen de lamp loopt, maar wel op plekken met verhoogd veiligheidsrisico.

Volgens de beleidsbrief zullen de verkeerslichten op de geselecteerde 25 openbaar vervoerassen anders worden geprogrammeerd zodat de vertragingen van het openbaar vervoer hier kunnen worden gehalveerd. Dat is maar een deel van de taak van verkeerslichtenbeïnvloeding. De taak van de minister is ruimer dan enkel openbaar vervoer. Wat zal de minister doen om de algemene doorstroming voor personenauto's te verbeteren, de zogenaamde groene golf? Open Vld werkt aan een voorstel van resolutie voor slimmere verkeerslichten voor auto's, natuurlijk in samenhang met een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer.

De infrastructuurgebruiker betaalt volgens de minister mee. Volgens de beleidsbrief is de Vlaamse Regering voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, geïnspireerd op wat in Duitsland gerealiseerd is. Dat is een voorafname, er zijn immers verschillende systemen. De spreker vraagt dat de minister de verschillende systemen voor de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens op hun merites zou beoordelen en niet op voorhand bepaalde systemen zou uitsluiten.

Is het Duitse systeem efficiënt, aanpasbaar, inschaakbaar in de mobiliteit? De spreker zal de minister over dit thema schriftelijk haar vragen bezorgen. Ze heeft nog heel wat bedenkingen bij de beleidsbrief. Ze vraagt concrete verduidelijkingen en eventueel bijstellingen.

2.1.2. *Tussenkoms van de heer Frans Peeters*

De heer *Frans Peeters* leest dat het nog goed te keuren Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen uitgaat van een ambitieniveau van minder dan 500 verkeersslachtoffers tegen 2015. Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat die aantallen federale getallen zijn.

De heer *Frans Peeters* concludeert dat het ambitieniveau voor 2010 nog altijd 375 is. Het is enerzijds positief dat er criteria komen voor de plaatsing van de digitale flitspalen. Anderzijds is het de vraag of de verwerking van geregistreerde overtredingen ook kosteneffectiever zal gebeuren. Effectieve handhaving veronderstelt dat de ketting vanaf registratie tot inning volledig doorlopen wordt. Zoniet is het effect beperkt. Is er een studie gemaakt van de maatschappelijke winst van het handhavingsbeleid? De spreker bedoelt niet alleen minder ongevallen maar ook lagere verzekeringspremies voor particulieren.

De minister organiseert projecten voor het sluipverkeer. De spreker vindt dat onvoldoende, hij vraagt meer initiatieven om het sluipverkeer terug te dringen. In de beleidsbrief staat te weinig over het mobiliteitsbeleid voor de wegen en de wegeninfrastructuur, meer bepaald de categorisering en de inrichtingsprincipes.

Minister *Kathleen Van Brempt* wijst erop dat alle aspecten die niet tot haar bevoegdheid behoren maar soms toch in een beleidsbrief staan, er systematisch door haar collega's uitgehaald worden. Ze kan daar niets over zeggen.

De heer *Frans Peeters* vraagt onder wiens bevoegdheid de streefbeeldstudies vallen. De minister antwoordt dat dit niet bij de cel Mobiliteit hoort. De heer *Frans Peeters* merkt op dat streefbeeldstudies wel effecten hebben op het sluipverkeer. Er moeten dus betere afspraken komen tussen de minister van Openbare Werken en de minister van Mobiliteit om iets te doen aan de inrichtingsprincipes van de primaire wegen van categorie 1 en 2. Kortom, hij vraagt meer initiatieven om dorpen en straten te vrijwaren van sluipverkeer.

De heer *Marc van den Abeelen* merkt op dat men te veel studeert en te weinig doet. Bij problemen en geldgebrek start men gewoon een nieuwe studie. Al tien jaar weet men in zijn regio, de zuidoostrand van Antwerpen dat de expresweg moet worden doorgetrokken. Nu worden de fietspaden weer bestudeerd maar er is gewoon geen geld. De zwarte punten op de A12 zijn zelfs geschrapt uit de begroting. Er is geen geld voor de kruispunten, studeren is goedkoper dan ingrijpen.

De heer *Frans Peeters* is het daarmee eens. Op dit ogenblik worden miljoenen geïnvesteerd in streefstudies die nooit uitgevoerd kunnen worden. Er worden utopische voorstellen gedaan. Lokale besturen beseffen dat en er gebeurt niets. Dat is geld over de balk smijten.

2.1.3. *Tussenkoms van de heer Jan Peumans*

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de passage over de 'modal shift' op pagina 6 van de inleiding van de beleidsbrief. Er staat: "Op basis van die berekeningen zou het aantal personenverplaatsingen met 9 percent stijgen en het aantal personenkilometers met 18 percent." Dat gaat over een prognose tot 2010. "De modale verdeling van de personenmobiliteit zou nagenoeg ongewijzigd blijven. Het marktaandeel van de auto blijft dus nagenoeg ongewijzigd, maar het openbaar vervoer zou een percent winnen ten nadele van de fiets."

Hij heeft de minister een uiteenzetting horen houden over het STOP-principe. Het gratis vervoer in Hasselt heeft tot gevolg dat mensen zich niet meer te voet of met de fiets verplaatsen, maar dat ze de bus nemen. Volgens professor Proost, geen vriend van de vorige mobiliteitsministers Stevaert en Bossuyt, is één van de perverse gevolgen van het gratis openbaar vervoer voor studenten in Leuven dat de studenten minder bewegen. Het heeft ook een enorme toename van het aantal bussen in het stadscentrum tot gevolg.

Kan de minister de modal split in Vlaanderen objectief onderbouwen? Het Verplaatsingsgedrag Vlaanderen is niet verfiend genoeg. De spreker vindt het een zeer negatieve ontwikkeling dat het openbaar vervoer wint ten nadele van de fiets. Ook bij het goederenvervoer is de situatie status quo. De zogenaamde trendbreuk blijkt niet uit de cijfers. Dat is geen verwijt aan de minister, maar een vaststelling.

Een tweede aspect is de evaluatie van de basismobiliteit. Die wordt te duur. Als de spreker echter gaat wandelen in Voeren op zondagochtend, komt hij zo goed als lege bussen tegen. De norm is acht reizigers per rit, dat wordt allicht gehaald doordat er op weekdagen 200 schoolkinderen dezelfde bus nemen. Buiten die spitsuren wordt er met lucht gereden. Dat is op andere plaatsen ook zo.

De mobiliteitsproblemen in Vlaanderen situeren zich in de zogenaamde Vlaamse ruit. Investerings daar zouden de files kunnen bestrijden. Centen moeten geïnvesteerd worden waar de reële mobiliteitsproblemen zijn, dus in de Vlaamse Ruit. Dat is te verkiezen boven allerlei andere maatregelen, zoals het geplande stadsnet in Maasmechelen.

De spreker vraagt een omvattend overzicht van alle investeringen die tot nog toe in de verschillende systemen van fietspaden gedaan zijn. Er zijn immers fietspaden langs gemeentewegen en fietspaden langs gewestwegen. Gelukkig moeten de onteigeningen daarvoor niet meer door de gemeenten gebeuren.

De voorgangers van de minister hebben ongeveer 25 miljoen euro geïnvesteerd in verkeerslichtenbeïnvloeding voor 700 kruispunten. Daar zijn zelfs kruispunten bij waar er maar om het uur een bus voorbijkomt. Dat was een lineaire maatregel, met geen enkel bewezen resultaat. Waar zijn die middelen geïnvesteerd? Wat was het effect? Waarom worden er nu opnieuw middelen geïnvesteerd in verkeerslichtenbeïnvloeding? Gaat het om andere kruispunten?

Het verheugt de spreker dat de minister meerdere schoolomgevingen verkeersveiliger wil maken voor hetzelfde budget. Dat is de beroemde module 10. Kan de minister een overzicht geven van de kostprijzen voor veiligere schoolomgevingen? Wat is eigenlijk de bedoeling, wil de minister de kostprijs verlagen? Nu wordt eigenlijk door de studiebureaus gedirigeerd hoe duur een module 10 ingevuld wordt. Het is de ervaring van de spreker dat die aanpak veel te duur is.

Voor de bevoegdheid Mobiliteit moet de commissie nu al drie ministers uitnodigen: de minister van de Havens, de minister voor Mobiliteit en de minister van Openbare Werken. In Nederland is er één minister bevoegd, namelijk de minister voor Verkeer en Waterstaat, geholpen door een staatssecretaris. Hoe zit het nu met de overeenkomst met minister

Verwilghen in verband met ongevallencijfers? Wordt daar nog federaal over overlegd?

Hoever staat het met de regionalisering? Wat is de visie van de minister daarover? Hoe zit het eigenlijk met de 26 tarieven in de taxisector? De minister zou immers een aantal tariefkortingen doorvoeren. Hoe is de evolutie van het kostendeckingspercentage van De Lijn? De grootste bedreiging voor de financiering zit immers in de toenemende kostendaling. Vorige week is deze commissie in Nederland geweest en heeft ze de benchmark tussen Vlaanderen en Nederland besproken. Het mooiste voorbeeld is Nederland, daar heeft basismobiliteit een kostendeckking van 45 percent, terwijl Vlaanderen 10 tot 12 percent haalt. Daarmee is bewezen dat de reiziger bereid is om te betalen voor een goed aanbod. De spreker maakt zich zorgen over de negatieve spiraal waarin de kostendeckking terechtgekomen is. Hij vreest dat die nog niet stopgezet is.

2.1.4. *Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke*

De eerste vraag van de heer *Joris Vandenbroucke* gaat over het netmanagement 2007-2008. Op bladzijde 9 van de beleidsbrief staan de beleidsprioriteiten beknopt opgesomd, onder andere de modale verschuiving van de auto naar het openbare vervoer met speciale aandacht voor woon-werkverkeer. Dat moet volgens de spreker de belangrijkste beleidsprioriteit zijn. In de Vlaamse Ruit is dat geen probleem maar wel in de provincies Limburg en West-Vlaanderen. Duizenden Limburgers en West-Vlamingen moeten dagelijks naar Brussel en Antwerpen, ze nemen daarvoor niet de bus maar wel de trein. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat De Lijn haar rol als voortransporteur kan waarmaken? De spreker heeft de indruk dat de meeste reizigers met de auto naar het station rijden. Dat noopt tot immense investeringen in parkings. In Diest is de parking bijna verdubbeld, maar hij staat weeral vol. Vaak zijn de bussen die aan het station toekomen niet helemaal vol. De Lijn kan in West-Vlaanderen en in Limburg nog een grotere rol spelen als voortransporteur van de forenzen. Is er overleg gepland met de NMBS om dat netmanagement waar te maken?

De spreker is een voorstander van autodelen. Dat zorgt immers voor een maximale invulling van de mobiliteitsbehoefte. Het biedt mensen zonder auto een alternatief voor specifieke activiteiten waarvoor een auto nodig is. Doordat de vaste kosten worden

gedeeld, zijn de kosten minimaal. Op 15 februari 2007 mocht Cambio de duizendste klant verwelkomen. Is dat veel of niet? Wat is de beleidsdoelstelling op dat vlak?

In een studie van de VAB leest de spreker dat autodelen een goed alternatief is voor gezinnen zonder auto en voor gezinnen die jaarlijks minder dan 10.000 kilometer met de auto afleggen. In Antwerpen gaat dat om ongeveer 70.000 gezinnen. Als dat vergeleken wordt met het klantenbestand, lijkt het aantal klanten beperkt. Welke initiatieven zal de minister nemen om die grote groep gezinnen warm te maken voor autodelen? De spreker denkt dat de huidige klanten een gelijkaardig profiel hebben: jong, hoogopgeleid, stedelijk. Het gaat om zeer goed geïnformeerde mensen die de prijs van de mobiliteit goed kennen. Allicht kennen de modale gezinnen minder de weg naar het autodelen, terwijl zij eigenlijk het meeste baat erbij kunnen hebben.

Op bladzijde 26 van de beleidsbrief staat dat het project 'on the road' een aanvullende halve dag opleiding biedt aan jongeren die net een rijbewijs hebben gehaald. Het is de bedoeling om deelnemers te laten genieten van een korting bij de autoverzekering. Zijn er al afspraken gemaakt met de verzekeringsnemers? Hoe groot is dergelijke korting?

In de Verkeersbarometer staat dat het probleem van de verkeersonveiligheid zich concentreert op de autosnelwegen. Daar stijgt het aantal dodelijke en letselongevallen. Een goed handhavingsbeleid en camera's op de autosnelwegen zijn nodig. In de beleidsnota staat dat de digitalisering van camera's het mogelijk maakt om niet alleen op snelheid te controleren, maar ook op het pechstrookrijden, het afstandhouden, het respecteren van het inhaalverbod. Is het de bedoeling om die camera's ook daarvoor in te zetten? Wat zullen de digitale camera's op de autosnelwegen precies controleren?

Op pagina 34 van de beleidsbrief is er sprake van een proefproject voor aanvullende wegmarkering die aan de bestuurder extra informatie geeft over het snelheidsregime van de weg. Het proefproject heeft uitgewezen dat het leidt tot een stijging van de gemiddelde snelheid. Zullen verdere experimenten stopgezet worden? Of hebben de aanvullende wegmarkeringen ook positieve gevolgen?

Het Vlaams Parlement heeft een resolutie goedgekeurd over het medegebruik van vrije busbanen voor

collectief woon-school- en woon-werkverkeer. In de beleidsbrief wijst de minister erop dat er daarvoor federale initiatieven nodig zijn. In de resolutie stond trouwens dat het parlement aan de Vlaamse minister voor Mobiliteit vroeg om haar federale collega ertoe aan te zetten om de nodige initiatieven te nemen om het medegebruik mogelijk te maken. Wat is de stand van zaken? Heeft de federale minister van Mobiliteit inderdaad een aanzet gegeven om de vrije basisbanen open te stellen voor collectief woon-school- en woon-werkverkeer?

2.1.5. *Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux*

De heer *Eloi Glorieux* deelt de vaststelling van de heer Peumans dat de prognoses erop wijzen dat het de slechte richting uitgaat met de modal shift. De beleidsbrief en de nieuwe initiatieven voor 2008 geven de spreker de indruk dat deze minister zich daarbij neerlegt. Dat falen bewijst in de eerste plaats dat de vijf sporen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, namelijk het recht op mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en de milieuaspecten, niet efficiënt worden ingevuld. De instrumenten en de mechanismen zijn op dit ogenblik onvoldoende om de modal shift te realiseren of ook de andere doelstellingen zoals verkeersveiligheid te verwezenlijken.

De spreker vindt fietscampagnes zoals *Mobiel4real* en de Week van de Zachte Weggebruiker, de Aardig-op-wegweek positief. Die zullen op zich de modal shift niet realiseren. Daarvoor zijn er meer structurele maatregelen nodig, zoals een structureel fietspaden-netwerk tussen de centrumsteden en de randgemeenten. Dergelijke maatregelen zijn er te weinig. De afstand van de centra van gemeenten als Dilbeek, Grimbergen en Overijse tot het centrum van Brussel bedraagt meestal 10 tot 15 kilometer. Met een netwerk van functionele en veilige fietspaden zouden vast meer automobilisten de fiets nemen. Daaraan kunnen nog andere maatregelen gekoppeld worden zoals kilometervergoedingen voor fietsers, het stimuleren van de installatie van douches op het werk enzovoort. Er zijn dus nog heel wat meer initiatieven nodig om het fietsaandeel te verhogen.

Er zou een inhaaloperatie voor functionele fietspaden aan de gang zijn en dat zou tegen 2016 gerealiseerd zijn. Is die datum haalbaar? Toenmalig minister Stevaert wou de gevaarlijke punten op vijf jaar wegwerken, maar ook dat is met ettelijke jaren opgeschoven.

In zeven NMBS-stations zijn fietspunten geopend. Dat is een positief initiatief. Het zou de bedoeling zijn dat er nog anderen geopend worden. Welke extra stations zullen in 2008 dergelijk fietspunt krijgen?

Het is de bedoeling om 1000 kilometer extra trage wegen aan te leggen. Wat is de huidige stand van zaken? Hoeveel zijn er al gerealiseerd? Wanneer zullen de 1000 kilometer klaar zijn?

De knelpunten die aan het meldpunt fietspaden gemeld worden, worden automatisch overgemaakt aan de wegbeheerder, de provincie, het gewest of de gemeente. Die is dan verantwoordelijk voor de afhandelingen. Is er een zicht op de verhouding tussen het aantal meldingen en de acties die daaruit voortvloeien? Zijn er daar structuren voor? Over welke middelen beschikt de minister om gemeenten te verplichten iets te doen aan de gemelde fietsknelpunten?

Het valt op dat slechts twee schamele pagina's van de beleidsbrief gewijd zijn aan het onderdeel over het verminderen van de milieu- en de natuurhinder. Verkeer is een van de belangrijkste oorzaken van de uitstoot van broeikasgassen. De emissies stijgen nog en zullen dat allicht blijven doen. In welke mate heeft de minister gehoor gegeven aan de voorstellen van de klimaatconferentie inzake mobiliteitsbeleid? Waarom staan een aantal van die voorstellen niet in de beleidsbrief? Dat staat in schril contrast met de aanpak van het START-plan dat niet alleen zal zorgen voor een verdere industrialisering van de groene gordel in de Vlaamse Rand, maar ook bestaat uit een aantal megalomane projecten die voornamelijk de automobilititeit en het gebruik van de auto zullen stimuleren. De spreker denkt aan de extra logistieke bedrijventerreinen. Dat zal nog veel meer vrachtvervoer over de weg genereren. Een verdubbeling van het aantal rijstroken op de noordelijke ring kost veel geld, elke milieu- en mobiliteitseconoom is het erover eens dat die extra stroken binnen de kortste keren ook zullen dichtslibben. In de beleidsbrief staat dat het beter is te voorkomen dan te genezen, maar het START-plan zal het tegenovergestelde teweegbrengen.

De schonere brandstoffen van De Lijn zijn een goede zaak. De spreker vindt het desalniettemin nodig om duurzaamheidscriteria te koppelen aan het gebruik van biomassa voor energiedoeleinden. Het voorstel van resolutie daarover is jammer genoeg verworpen, maar in de media blijven er alarmerende berichten opduiken over het telen van biomassa voor energie-

gebruik. Dan gaat het niet alleen over de impact op milieusystemen zoals het regenwoud, maar ook over de impact op de voedselprijzen. Daarnaast rijst ook de vraag naar de effectieve milieuwinst van sommige van deze biobrandstoffen. Het is zeker nodig dat De Lijn niet alleen voort werkt aan schonere brandstoffen, maar het is even noodzakelijk dat de vervoersmaatschappij een aantal duurzaamheidscriteria hanteert.

De minister sprak over de noodzaak om een push te geven aan hybride bussen. Ook daarmee is de spreker het eens. Hoeveel hybride bussen zullen in 2008 worden aangekocht?

In 2007 namen slechts 4000 mensen deel aan de workshop over 'ecodriving'. Nochtans is dat een heel interessant en belangrijk middel om elke chauffeur te laten bijdragen aan de reductie van het brandstofverbruik en van de emissies. Waarom komt er geen opleiding voor alle ambtenaren en gemeentepersoneel en zeker voor diegenen die beroepshalve met de wagen rijden? Dat is niet alleen goed voor het milieu maar zal de overheidsdiensten ook heel wat geld besparen.

De heer Glorieux betreurt de weerstand van de minister tegen de ecologisch gemoduleerde kilometerheffing voor vracht- en personenverkeer. Het is een stap in de goede richting dat de regering het wegenvignet wil inruilen voor een slimme kilometerheffing. Het is belangrijk om gefaseerd, eerst het vrachtvervoer maar daarna ook het personenvervoer in het systeem betrekken, samen met Nederland en Luxemburg. Alle milieu- en mobiliteitseconomen zijn het erover eens dat het de meest efficiënte manier is om winst te boeken zowel op milieuvlak als om verkeerscongesties tegen te gaan.

2.1.6. *Tussenkoms van de heer Johan Sauwens*

De heer *Johan Sauwens* heeft twee bedenkingen en twee vragen. Hoeveel staat het met het Spartacusplan? De minister heeft een aanpassing van het tarievenbeleid, namelijk de hervorming van het derdebetalerssysteem gepland voor 1 januari 2007. Vanaf dan zouden alle derdebetalerssystemen afgerekend worden tegen werkelijk gebruik. Een bedrijfsabonnement of een doorgeefabonnement op naam van een bedrijf of organisatie zouden eveneens op 1 januari van start gaan. Wat zijn de effecten en de resultaten daarvan?

CD&V is bekommerd om het decreet Basismobiliteit, ook omdat de partij niet betrokken was bij de opstel-

ling ervan. Vlaanderen investeert in verhouding veel in openbaar vervoer. In welke mate worden de doelstellingen gerealiseerd en worden de gelden efficiënt besteed?

De Lijn is een verzelfstandigd bedrijf dat sterk aangestuurd wordt door het kabinet. De vervoersontvangsten per reiziger zijn tussen 1999 en 2006 meer dan gehalveerd. Dat fenomeen is voornamelijk te verklaren door de verschuiving van de vroegere ticketverkoop naar de verkoop van abonnementen. De vervoersontvangst per reiziger was in 1999 53 eurocent en is nu nog 26 eurocent. Als de vervoersontvangsten per reiziger van 1999 vermenigvuldigd worden met het aantal geraamde reizigers in 2006, dan zouden de vervoersontvangsten 245 miljoen euro bedragen, meer dan het dubbele van de effectieve inkomsten in 2006. Het tarievenbeleid leidt onder meer tot een verlaagde dekkingsgraad.

In 1999 gebruikte 38 percent van de reizigers een biljet of een kaart. Dat leverde 59 percent van de ontvangsten op. In 2006 gebruikte nog slechts 12 percent van de reizigers een biljet of een kaart en dat leverde 45 percent van de ontvangsten op. Het aantal reizigers met biljet of kaart daalde dus met 33 percent tussen 1999 en 2006. De toename van het aantal reizigers vertaalde zich vooral in het aantal abonnementen. In 2006 gebeuren 76 percent van de geraamde verplaatsingen met een abonnement. Dat leverde maar 45 percent van de ontvangsten op.

De kostprijs per reiziger is in dezelfde periode licht gedaald van 1,8 euro naar 1,7 euro. Hoewel het aantal reizigers is verdubbeld is dus de kost per reiziger weinig gedaald. Dat wijst erop dat de schaafeffecten eerder gering zijn, ook wegens de uitbreiding van het aanbod, ook in landelijke gebieden. Aangezien het aantal reizigers fors overschat is, zijn volgens CD&V de werkelijke kosten per reizigers gestegen. De vraag is hoelang zo'n beleid bedrijfseconomisch gehandhaafd kan worden.

De reizigerstellingen zijn volgens de spreker niet echt betrouwbaar. De kost en de opbrengst per aangeboden kilometer kunnen wel berekend worden. Die cijfers zijn daarenboven internationaal vergelijkbaar. In 2006 was de kostprijs per aangeboden kilometer 3,86 euro, de ontvangsten per aangeboden kilometer bedroegen 59 eurocent. Voor de TEC (Transport en Commun en Wallonie) zijn de kosten per kilometer met 3,77 euro lager dan in Vlaanderen en zijn de ontvangsten per kilometer 75 eurocent. Hoelang is dergelijk beleid te handhaven?

De spreker vervolgt met de efficiëntie van de ingezette middelen. In de beleidsbrief van november 2005 schreef de minister dat openbaar vervoer moet leiden tot een modal shift in het woon-werkverkeer van 15 percent in 1998 naar 20 percent in 2010. Dat is een duidelijke doelstelling die nu echter niet meer terug te vinden is in de beleidsbrief. Wat is het effect van de investeringen?

De minister is bezig met een studie over het verplaatsingsgedrag. De heer Sauwens heeft gegrasduind in de Stadsmonitor (Stadsmonitor voor leefbare en duurzame Vlaamse steden). Destijds is er een wetenschappelijke monografie gemaakt per stad. In 2006 werd een vraag gesteld aan een representatief staal van inwoners uit elke Vlaamse centrumstad: hoe verplaatst u zich meestal van en naar het werk of de school? De mogelijke antwoordcategorieën waren: te voet, met de fiets, met de moto of bromfiets, met het openbaar vervoer, met de auto als passagier en met de auto als bestuurder. Ook het leerlingenvervoer maakt er deel van uit. De respondent kon slechts één antwoord geven.

In de stad Antwerpen, met hoogwaardig openbaar vervoer, neemt 19 percent van de Antwerpenaren het openbaar vervoer, 20 percent de fiets, 7,9 percent gaat te voet en 52 percent met de wagen. In Kortrijk is het openbaar vervoer goed voor 8,8 percent, in Brugge 10 percent. De auto is in Kortrijk goed voor 54 percent, in Brugge voor 47 percent. In Hasselt, met zijn gratis busvervoer, gebruikt slechts 9,3 percent, scholieren inbegrepen, het openbaar vervoer, 18 percent neemt de fiets, 6 percent gaat te voet, 64,6 percent met de auto. Het gaat wel degelijk om een wetenschappelijke enquête.

Als minister van Mobiliteit is mevrouw Van Brempt te braaf en te bescheiden. Voor minister Crevits en minister-president Peeters geldt hetzelfde. Vlaanderen moet absoluut een mobiliteitsplan hebben dat eindelijk de grote verkeers- en vervoersstromen in kaart brengt vanuit een no-nonsensebenadering. Het verkeersinfarct dat zal ontstaan bij uitbreiding van de havens, kan slechts vermeden worden door de capaciteit van het primaire wegennetwerk te versterken.

Er is een ambitieuze minister van Mobiliteit nodig die duidelijke prognoses wil maken voor de goederenstromen, het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. Het beangstigt de heer Sauwens dat de Vlaamse Regering geen orde op zaken stelt. Het verkeer loopt vast. In de beleidsbrief wordt amper gesproken over

files. De spreker is blij dat de minister, in tegenstelling tot vorig jaar, bereikbaarheid opnieuw in de beleidsbrief vermeldt. Voorheen werd dat weggemoffeld. Het ging enkel over verkeersveiligheid en de versterking van het openbaar vervoer en de binnenvaart. Er moet dringend een algemeen verkeers- en vervoersplan komen. Openbaar vervoer is belangrijk maar kan, wegens de spreiding in tijd en vooral in ruimte, onmogelijk een alternatief bieden. Een aantal mensen kunnen jammer genoeg alleen maar met de auto geraken waar ze moeten zijn. Eens dat zo is zijn er drastischer maatregelen nodig. Dan rijst de vraag of de middelen van De Lijn correct besteed worden om de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid te kunnen halen.

2.1.7. Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* zegt dat op het einde van 2006 bleek dat 90 percent van de doelstellingen van het decreet Basismobiliteit vervuld waren. Vooral op het platteland was er nog wat achterstand. De minister wou die achterstand door netmanagement inhalen. Heeft de minister vooruitgang geboekt, want ze heeft immers stevig geïnvesteerd? Of heeft ze het gevoel dat ze ter plaatse trappelt? Het decreet Basismobiliteit bepaalde trouwens niet dat er 100 percent dekking moest zijn. Nu het decreet bijna gerealiseerd is, is het hoog tijd om het te evalueren. Dat was trouwens vorig jaar al gevraagd door de leden van de meerderheid. Dat staat niet in de beleidsbrief 2008. De spreker heeft de indruk dat de minister dus helemaal niet luistert naar het parlement en stelt voor dat in het voorjaar 2008 op de agenda te plaatsen.

Wat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer betreft, stelt De Lijn dat ze sinds 2004 enkel bussen en trams met lage vloer aankoopt. Tegen 2018 zouden alle Antwerpse trams toegankelijk zijn en tegen 2022 alle Gentse. Voor personen met mobiliteitsbeperkingen is dat te lang. De spreker vraagt meer innoverende initiatieven om openbaar vervoer gemakkelijker en goedkoper toegankelijk te maken. Het moet toch mogelijk zijn om de huidige bussen toegankelijker te maken. Het is blijkbaar wel mogelijk om, onder het mom van het Kyotoprotocol, steeds milieuvriendelijkere bussen aan te kopen.

De minister is bezig aan een inhaalbeweging voor de fietspaden. In 2007 werd er een overeenkomst afgesloten met de vijf provincies waarbij voor elke euro

die door de provincie werd geïnvesteerd in fietspaden langs gemeentewegen, ook het Vlaamse Gewest een euro zou bijpassen. Oogst dit project succes? Wie zal het bovenlokale fietsroutenetwerk financieren? Als een provincie een fietspad wil aanleggen, moet de gemeente bijpassen. Een tweede probleem is de veiligheid. Bovenlokale fietsroutenetwerken zijn niet toegankelijk voor hulpdiensten. Paaltjes houden gemotoriseerd verkeer tegen maar beletten ook de doorgang voor de hulpdiensten. Vaak beschikken de gemeentediensten of de politiediensten niet over de sleutels om het fietspad te betreden. Bij de aanleg van een fietspad moet ook de veiligheid een zorg zijn.

Het meldpunt fietspaden is een goede zaak, maar het is als een dief in de nacht opgericht. Dit meldpunt verdient meer aandacht ondanks de opstartproblemen. Een klacht wordt doorgegeven aan de wegbeheerder, maar wordt het probleem opgelost en wordt de klager ervan op de hoogte gebracht?

Waarom heeft men voor de campagne over het collectieve en duurzame vervoer, niet gewacht op de resultaten van het onderzoek dienaangaande?

Het Cambioproject gaat van start in Antwerpen. Hoeveel mensen nemen eraan deel? Wat is het aandeel van de overheid in het project Autopia? Voert de overheid enkel de promotie? Is het een privéproject? Niet enkel de steden maar ook kleinere Antwerpse gemeenten zoals Lint en Nijlen zijn erbij betrokken. Kan de minister dat meer uitleggen?

De proefprojecten voor het leerlingenvervoer. De minister moet natuurlijk het fietsgebruik ook bij de schoolgaande kinderen stimuleren. Het zijn wel de ouders die bepalen naar welke school de kinderen gaan. Het project van de minister biedt geen oplossing voor het feit dat verschillende schoolnetten met eigen busjes rijden. De spreker heeft in verschillende persartikelen gelezen dat gemeenten de busjes niet meer kunnen financieren en dus geen leerlingenvervoer meer kunnen aanbieden. Dat is een groot hiaat. De spreker vraagt om een degelijk gesprek daarover met de minister van Onderwijs te voeren.

Wat de verkeersveiligheid betreft, wil de spreker focussen op de campagnes. Dokter Beaucourt maakt jongeren met choquerende beelden bewust van het gevaar van onveilig rijgedrag. Onder een degelijke begeleiding zullen zulke campagnes meer effect hebben dan andere. De spreker is tegen affiches langs de snelwegen. Dergelijke affichecampagnes leiden

de chauffeurs af en veroorzaken onveilige situaties. Het beste voorbeeld zijn de borden met de mededeling 'Hier werkt men aan een ecologische berm'. De meeste files ontstaan als er een auto, zelfs langs de kant van de weg, in panne staat, als er werken zijn op de middenberm. Te veel campagnes langs grote snelwegen leiden de aandacht af.

De minister heeft het over een vademecum voor de zwarte punten. Zij wil de ervaringen over de aanpak van die problemen aan de gemeentebesturen bezorgen. Het zou beter zijn die vademecums te overhandigen aan de studiebureaus. Daar wringt immers het schoentje. Telkens als er een nieuwe gemeentelijke weg wordt aangelegd, houden de studiebureaus weinig rekening met de ruimte voor de bussen enzovoort. De gemeentebesturen luisteren vooral naar die bureaus.

Het flitspalenbeleid mag geen 'rondje Vlamingen pesten' zijn, de verkeersveiligheid moet het uitgangspunt blijven. De flitspalen moeten vooral ontradend en niet bestraffend werken. Als de inkomsten van de flitspalen in het verkeersboetefonds zouden terecht komen en voor Vlaanderen alleen aangewend worden, zouden heel wat meer maatregelen voor verkeersveiligheid mogelijk zijn.

De wegen slibben verder dicht. De spreker is niet tegen vrije busbanen, maar vindt wel dat ze geen wegcapaciteit mogen afnemen van andere weggebruikers of de doorstroming belemmeren. Het beste voorbeeld is de N1 in Mortsel.

De diensturen van De Lijn zijn op vele plaatsen niet goed op elkaar afgestemd waardoor reizigers voor 15 kilometer soms meer dan twee uur onderweg zijn.

Het hoofdstuk over milieu- en natuurhinder is inderdaad heel beperkt. Geluidshinder staat niet vermeld. Geluidsschermen zijn een belangrijke opdracht. Dat is een gedeelde verantwoordelijkheid, de minister zou daarover met haar collega Crevits moeten overleggen. In een resolutie over mobiliteitsconvenanten heeft het parlement trouwens unaniem een aantal aanbevelingen geformuleerd. De spreker vraagt om de kosten van een aantal modules waar uiteindelijk de Vlaamse overheid voor bevoegd is, niet langer door te schuiven naar de lokale overheden, en dus de afschaffing van de module 5 over geluidsschermen.

Over het beleid voor een betere doorstroming van het wegverkeer staat weinig of niets in de beleids-

brief. Enkel in hoofdstuk 4, Leefbaarheid verbeteren, wordt over de studie over de zuidostrand van Antwerpen gesproken. De studie is blijkbaar het voorbeeld voor het mobiliteitsbeleid voor het wegverkeer in heel Vlaanderen. Het lid benadrukt dat de studie nog prenataal is, er zijn nog geen concrete visie en nog geen concrete plannen. De studie gebruiken als baken voor het mobiliteitsplan en voor het doorstromingsbeleid van het wegverkeer is onaanvaardbaar en oneerlijk. Zoals steeds zitten er in een beleidsbrief goede en minder goede elementen. De spreker hoopt dat de minister rekening zal houden met een aantal kritische bemerkingen.

2.1.8. *Tussenkoms van de heer Jul Van Aperen*

De heer *Jul Van Aperen* is tevreden dat de slimme kilometerheffing in Beneluxverband besproken zal worden. Hij is blij dat de invoering de concurrentiepositie van de transportsector en logistieke sector niet mag aantasten. De spreker verwijst naar zijn berekeningen. Een transportbedrijf betaalt momenteel 1250 euro aan eurovignet en 1000 euro verkeersbelasting. Als een vrachtwagen jaarlijks ongeveer 140.000 kilometer rijdt, is de kostprijs 0,01875 euro per kilometer. In Duitsland is het tarief 13 eurocent per kilometer. De invoering van een gelijkaardig tarief zou de kosten voor de sector verzesvoudigen. Uiteindelijk zou een slimme kilometervergoeding slechts 1,8 eurocent per kilometer mogen kosten.

Het verheugt de spreker dat de exploitanten ongeveer evenveel kilometers rijden als De Lijn zelf. De Lijn heeft een personeelsbestand van bijna 6500 loontrekken, hun loonkost is gelijk aan het totaalbedrag in 2007 voor de exploitanten. Daarin is dan nog geen rekening gehouden met de bussen, het onderhoud, de verzekering, het verbruik. Worden de middelen dan wel efficiënt genoeg ingezet? Het is duidelijk dat de exploitanten veel lagere kosten rekenen dan De Lijn zelf. Open Vld heeft al eerder de idee gelanceerd om De Lijn op te splitsen in een regelgevende instantie om de beleidslijnen van de regering te concretiseren en in een exploitatiebedrijf dat de concurrentie aangaat met de privésector. Wat is de juiste kostprijs van de exploitanten en van De Lijn? Dat is belangrijk om het openbaar vervoer betaalbaar te houden.

2.1.9. *Tussenkoms van de heer Flor Koninckx*

De heer *Flor Koninckx* zal enkel vragen stellen over de verkeersveiligheid. De inleiding van de beleids-

brief is niet correct. In de beleidsbrief staat dat de cijfers aantonen dat Vlaanderen, wat verkeersveiligheid betreft, op koers zit. Dat was zo maar is niet meer het geval. Er is inderdaad met resultaat gewerkt aan verkeersveiligheid. Sinds 1999 daalt het aantal slachtoffers echter niet continu. De spreker vraagt een actualisering van de paragraaf.

Wanneer zal het Verkeersveiligheidsplan door de regering goedgekeurd worden? Voor de uitvoering is 4,4 miljoen euro vrijgemaakt. Wat is de juiste bestemming van dat bedrag?

Op pagina 29 staat een passage over wat men in Nederland een incident management team noemt. Het komt erop neer dat de minister er terecht voor wil zorgen dat de afhandeling van incidenten op het primaire wegennet sneller gebeurt. Daarvoor is overleg nodig met de wegbeheerder maar ook met het parket. De haalbaarheid van een proefproject zal worden onderzocht. Wie zal daarvan de leiding nemen? Waar zal dat proefproject plaatsvinden, met welke actoren enzovoort?

Wat houdt de testfase met VITO om innovatie en ICT voor een veiliger mobiliteit te garanderen precies in? Hoe zal dat onderzoek verlopen? Hoever staat het met de modelgoedkeuring van de digitale camera's? Zullen de camera's ingezet worden voor meer dan snelheidshandhaving op autosnelwegen?

In 2007 was er een budget van 2,5 miljoen euro voor het flitspalenbeleid. Dat wordt dit begrotingsjaar verhoogd met 5 miljoen euro. Is er in 2008 7,5 miljoen euro beschikbaar of 5 miljoen? De spreker pleit ervoor om de bevoegdheden in verband met verkeersveiligheid zoveel mogelijk naar Vlaanderen over te hevelen. Op pagina 37 staat dat in geval van een wijziging een implementatieplan zal worden opgesteld om de nieuwe bevoegdheden zo snel en adequaat mogelijk in te zetten. Is het niet mogelijk om dat implementatieplan al klaar te maken?

2.1.10. *Tussenkoms van mevrouw Cindy Franssen*

Mevrouw *Cindy Franssen* wil het hebben over het fietsbeleid. Een algemene opmerking is dat er voor het fietsbeleid zoveel plannen zijn, zoveel betrekken, zoveel verschillende middelenstromen en verschillende begrotingsartikelen, en zoveel kanalen dat het moeilijk wordt om door de bomen het bos nog te zien. Kan de minister een schematisch overzicht geven?

Voor het ‘totaalplan fiets’ verwijst de minister naar een screening door de fietsmanager. Wat is de stand van zaken daarvan? Wat waren de werkzaamheden van de stuurgroep fiets? Voor de investeringen in een kwaliteitsvolle en comfortabele fietsvoorzieningen verwijst de minister naar de provincies. Wat is hun rol in het bovenlokale fietsroutenetwerk? Wat zijn de realisaties tot nog toe?

Zullen alle fietspaden aangepast worden aan de eisen van het vademecum fietsvoorzieningen? Wat zal dat kosten? De spreker zal die vragen ook stellen aan minister Crevits. Wat zal er gebeuren met de fietspaden langs de nog over te dragen provinciewegen? Oost-Vlaanderen heeft de meeste provinciewegen. Zijn de problemen, de ‘missing links’ en de fietspaden in kaart gebracht?

De beleidsbrief heeft het kort over de verkeersveiligheid van fietsers op rotondes. Wat waren de resultaten van het vermelde onderzoek? Waarom is een vervolgonderzoek nodig? Wat houdt dat in? Wanneer zullen de resultaten van het vervolgonderzoek bekend zijn?

Uit een recente VAB-enquête is gebleken dat de Belgen geen raad weten met de fietssuggestiestrook. VAB en de fietsersbond willen ervan af. Welk standpunt zal de minister innemen en verdedigen bij haar federale collega? Leidt de suggestiestrook tot verhoogde onveiligheid?

2.2. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden

2.2.1. Antwoorden van de minister

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt vast dat er veel kritiek geuit werd door leden die nu echter wanneer zij wil antwoorden op die kritiek, niet aanwezig zijn. Zo werd er enorm veel kritiek geuit op De Lijn.

Er wordt in de commissie overeengekomen dat er alleen geantwoord wordt op vragen van leden die aanwezig zijn.

De minister zegt dat ze voor het beoordelen van de ‘modal split’ wacht op de resultaten van het (nieuw) derde onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Dat zal voor eind 2008 een goed inzicht in de stand van zaken geven. Toch heeft de minister gezocht naar bijkomende cijfers. Interessant zijn de cijfers van het Vlaams Kenniscentrum Statistiek. De modal split is

niet substantieel veranderd maar toch gewijzigd in de goede richting. Dat gaat in tegen een Europese trend. In 2005 was de modale verdeling op het vlak van personenkilometers 81,2 percent voor personenwagens, 11,3 percent voor bussen en autocars en 7,5 percent voor het treinvervoer. In het Vlaams Gewest is sinds 2000 het aandeel van de personenwagens in het aantal personenkilometers gedaald met 3,45 percent. Het aandeel van de bus is gestegen met 18,95 percent en van treinen met 17,9 percent. Het aandeel van het openbaar vervoer verbetert duidelijk, het aandeel van de automobility daalt licht.

Uit de EU-15-cijfers blijkt voor dezelfde periode een stijging van het aandeel personenwagens en een daling van het bus- en het treinverkeer. Vlaanderen gaat dus in tegen de trend naar verdere automobility. Het is geen spectaculaire afwijking. Het bewijst wel dat dankzij goed beleid een kleine regio tegen de trend kan ingaan. Dat beleid verdient versterking.

Minder goed nieuws is dat het aantal voertuigkilometers met auto, vrachtwagen en bus nog steeds groeit, maar de groei vertraagt en is kleiner dan de economische groei. Op het vlak van het vrachtverkeer scoort Vlaanderen niet goed. Het aantal voertuigkilometers tussen 2000 en 2005 is gegroeid met 3,76 percent. Maar dat is minder dan een derde van de groei opgetekend tussen 1995-2000 en 1990-1995. De stijging is dus duidelijk aan het aftoppen. De trend is dus positief, zeker vergeleken met eenzelfde periode ervoor. De huidige groei is slechts een tiende van de groei in de periode 1985-1990.

Het vrachtverkeer stijgt met 7,14 percent terwijl het aantal kilometers voor het personenvervoer stijgt met 0,83 percent. De cijfers gelden enkel voor de autosnelwegen. Dezelfde positieve trend geldt dus niet voor het goederenvervoer. Een van de belangrijkste doelstellingen, namelijk het loskoppelen van de economische groei van de mobiliteitsgroei, wordt zeker gehaald voor de personenvoertuigkilometers.

De cijfers zijn bescheiden maar belangrijk omdat Vlaanderen een andere trend optekent dan de EU-15. Een betere en fijnere analyse valt te verwachten na het derde onderzoek verplaatsingsgedrag en het eerste vijfjaarlijkse rapport van de MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen).

Mevrouw *Kathleen Van Brempt* zegt dat de uitvoering van het decreet Basismobiliteit op 14 april 2006 door deze commissie geëvalueerd werd. Het decreet

is geen afgesloten geheel maar een dynamisch gegeven. Het aanbod van het decreet Basismobiliteit is continu in evaluatie. De Lijn maakt een toegepaste analyse van het aanbod van haar diensten in elke Vlaamse gemeente. De uitgangspunten die bij die analyse worden gehanteerd, zijn de criteria en de normen basismobiliteit: halteaccomodatie, loopafstand, frequentie, bedieningstijden. Die criteria staan in het decreet en de uitvoeringsbesluiten. Het resultaat van de werking van basismobiliteit werd dan ook nog eens op Vlaams niveau geëvalueerd.

Er is ook een permanente evaluatie. Voor alle projecten basismobiliteit zijn er projectevaluaties en gebiedsevaluaties. Die gebeuren met alle betrokken partners in het platform van de mobiliteitsconvenants, meer bepaald in de openbaarvervoerscommissie (OVC). Zo wordt elk project voor de start en na het eerste en tweede exploitatiejaar voorgelegd aan die commissie. In die commissie zijn naast De Lijn ook de departementen Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Openbare Werken, het agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de betrokken gemeenten en provincies en de NMBS vertegenwoordigd. De OVC bespreekt niet alleen de netopbouw, lijnvoering, frequenties of aansluitingen, maar evalueert ook het gebruik van het aanbod en het gebruik van de middelen. Bij elke evaluatie wordt het gebruik van de betrokken openbaarvervoerlijnen nagegaan en waar nodig worden de lijnen bijgestuurd. De evaluaties van De Lijn gaan niet alleen over de projecten basismobiliteit maar over het volledige aanbod.

Er is ook een constante screening van het volledige aanbod. Indien het project zowel na het eerste als het tweede jaar positief wordt geëvalueerd, dan wordt het project opgenomen bij de zogenaamde gebiedsevaluaties. Jaarlijks worden per provincie twee gebieden (regio's) geëvalueerd. Elke provinciale entiteit is opgedeeld in drie gebieden (regio's), zodat het volledige aanbod minstens om de drie jaar besproken. De Lijn steekt daar veel tijd in, de minister denkt niet dat er veel agentschappen zijn die hun aanbod zo constant evalueren als De Lijn.

Het oprichten van de provinciale mobiliteitspunten en het overleg dat loopt tussen de vervoersmaatschappijen in het kader van 1-Ticket, zal de samenwerking tussen de NMBS en De Lijn zal versterken. De Lijn wordt een belangrijke partner in de provinciale mobiliteitspunten. De doelstelling is een complementair aanbod tussen De Lijn en de NMBS.

Ook de oprichting van een gemeenschappelijk platform voor het uitgeven van een gemeenschappelijke smartcard, zal de vervoersmaatschappijen dichter bij elkaar brengen. De mooiste voorbeelden zijn de totale mobiliteitsplannen Spartacus en Neptunus. In tegenstelling tot Pegasus houden de plannen wel rekening met het aanbod van de NMBS en de terechte verzuchtingen van lokale besturen over een groter aanbod van de NMBS. De minister tracht samen met haar collega's de impact van Vlaanderen op de NMBS te vergroten. Voorheen gebeurde het zelfs dat De Lijn de dienstregeling in de krant vernam. Nu wordt De Lijn van in het begin betrokken, het komt erop aan nog meer impact te krijgen. De evolutie is in ieder geval positief.

Op dit ogenblik (15 november 2007) telt Cambio autodelen Vlaanderen 1443 ingeschreven klanten. Dat komt ongeveer overeen met wat er in het meerjarenplan van cambio is vooropgesteld. Ter vergelijking: in Brussel, waar Cambio een jaar eerder startte, lag het aantal klanten deze zomer op 2200. Op dit ogenblik werkt Cambio Vlaanderen vooral verder aan de uitbreiding van zijn aanbod in de zeven Vlaamse steden waarin het al actief is, met hoofddacten op Antwerpen, Gent en Leuven. Volgend jaar wordt uitbreiding naar nieuwe regionaalstedelijke gebieden onderzocht. Het beleid dienaangaande staat nog maar in de kinderschoenen.

In vergelijking met bijvoorbeeld Zwitserland en Duitsland, waar georganiseerd autodelen al veel langer bestaat, is een bestand van 1450 klanten inderdaad nog bescheiden. Maar een doelstelling van 10.000 klanten over een periode van de volgende vijf, zes jaar moet tot de mogelijkheden behoren. Onderzoek wijst uit dat elke autodeel-auto zowat zes of zeven privé-auto's kan vervangen. Het effect op de auto- en parkeerdruk in de betrokken steden is dus significant. Vlaanderen ondersteunt de promotie van autodelen via De Lijn, hoofdaandeelhouder van cambio Vlaanderen, die voor de eerste vijf werkingsjaren van Cambio Vlaanderen een voor autodelen geoormerkt promotiebudget ter beschikking stelt. De besteding ervan wordt in overleg met Cambio-partners Taxisstop en VTB-VAB bepaald.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen busbanen en overrijdbare beddingen. De reglementering betreffende het medegebruik verschilt. De minister zou dat graag anders zien en daaraan wordt gewerkt. In beide gevallen heeft de federale overheid

de afgelopen regeerperiode het standpunt ingenomen dat de categorieën van voertuigen die deze busbanen en beddingen reeds mogen volgen toch al vrij ruim is, en dat een verdere uitbreiding binnen de perken moet blijven teneinde het oogmerk van die banen niet uit te hollen.

Busbanen zijn een afgebakend deel van de openbare weg. Op busbanen zijn in beginsel enkel het geregeld openbaar vervoer, de schoolbussen en de taxi's toegestaan. De wegbeheerder kan ook fietsers en bussen woon-werkverkeer toestaan door het verkeersbord met een specifiek symbool aan te vullen. Vooral de bussen voor woon-werkverkeer zijn voor Vlaanderen belangrijk. De minister wil daarvoor een gericht beleid voeren.

In tegenstelling tot de busbanen, maakt de bijzondere overrijdbare bedding geen deel uit van de rijbaan. De bijzondere overrijdbare bedding staat ook bekend onder de naam vrije busbaan. Het is het deel van de openbare weg dat wordt voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. In beginsel is enkel het geregeld openbaar vervoer toegestaan. De wegbeheerder kan ook taxi's, fietsers en bussen woon-werkverkeer toestaan door dat specifiek in de verkeerssignalisatie op te nemen. De minister hoopt met de volgende federale regering te evolueren naar algemene afspraken over het gebruik ervan. Dat is belangrijk voor de verkeersvereenvoudiging.

De Vlaamse Regering heeft in een advies van 4 mei 2007 aan de federale regering te kennen gegeven dat volgende voertuigen op deze busbaan moeten worden toegelaten: voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer; schoolbussen, met name voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen; prioritaire voertuigen mits ze zwaailicht en sirene gebruiken; taxi's; bussen en busjes, kortom voertuigen met meer dan acht passagiers voor woon-werkverkeer.

De evaluatie van de werking van de verkeerslichtenbeïnvloeding maakt onderdeel uit van het overleg tussen De Lijn en AWW dat op provinciaal niveau plaatsvindt. Een conclusie die overal getrokken wordt, is dat verkeerslichtenbeïnvloeding het best werkt in combinatie met infrastructurele maatregelen ten voordele van het openbaar vervoer. Het Vlaams systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding wordt immers in werking gesteld op het ogenblik dat een bus of tram wordt gedetecteerd op enkele honderden

meter van het kruispunt met verkeerslichten. Staat een bus echter aan te schuiven in een file dan wordt de bus niet aangemeld en kan het systeem niet in werking treden. Zoals vermeld in de beleidsbrief, zijn er 25 openbaar vervoerassen geselecteerd, waar de programmering van de verkeerslichten verder zal worden geoptimaliseerd met de bedoeling de vertraging van het openbaar vervoer op deze assen te halveren. De minister is zich ervan bewust dat een en ander niet snel genoeg vooruitgaat.

Er zijn geen duurzaamheidscriteria gekoppeld aan het gebruik van biobrandstoffen door De Lijn. Het is niet aan De Lijn om de leiding te nemen in de discussie. Dat is wel de opdracht van de Vlaamse en de federale regeringen. Als die tot andere inzichten komen, zal De Lijn zich daaraan aanpassen.

Vooropgesteld wordt om in 2008 vijftien dieselelektrische hybride bussen aan te schaffen, waarvan vijf citybussen, vijf standaardbussen en vijf gelede bussen. Die vijftien passen in een programma van vijftig hybride bussen waarvan de aankoop in de periode 2008-2010 is gepland. De realisatie van die doelstelling hangt af van de vorderingen van de constructeurs.

Vorige week heeft de regering een Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen goedgekeurd met 33 maatregelen. De absolute prioriteit voor minister Van Brempt in dat plan is de verkeerseducatie. De bestemming van 4,5 miljoen euro wordt verder gedetailleerd, maar een belangrijk aandeel zal gaan naar verkeerseducatie. Een niet onbelangrijk deel gaat naar het rijbewijs op school.

Het plaatsen van flitspalen is het meest controversiële onderdeel van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, maar het is slechts één onderdeel. De flitspalen zullen geplaatst worden op zwarte punten of zwarte zones, binnen het gewestwegennet, inclusief autosnelwegen. De flitspalen zullen natuurlijk niet geplaatst worden op punten zonder problemen. Tegen eind dit jaar zal het programma voor 2008 geconcretiseerd worden.

Uit Brits onderzoek is gebleken dat het gebruik van camera's, om de snelheidsovertredingen en het negeren van het stoplicht te signaleren en te beboeten, een positieve invloed hebben op het aantal verkeersslachtoffers. Een vierjarige evaluatie bij 3800 camera's gaf de volgende resultaten. De gemiddelde snelheid van voertuigen bij snelheidscamera's daalde met 6 per-

cent. Het aantal lichtgewonden daalde met 22 percent, het aantal ernstig gewonden en verkeersdoden daalde met 42 percent.

Vlaanderen heeft ook eigen onderzoek uitgevoerd. De beste schatting van het effect van de Vlaamse onbemande camera's is een significante reductie van alle ongevallen, inclusief ongevallen met uitsluitend materiële schade, met 20 tot 21 percent. Die reductie sluit aan bij de internationale cijfers.

Digitale camera's hebben het voordeel dat ze multifunctioneler zijn dan gewone camera's. Met de digitale camera's is het op termijn, van zodra de federale wetgeving het toestaat, de bedoeling om ook het inhaalverbod en pechstrookrijden te handhaven.

Door digitale camera's kunnen beelden rechtstreeks naar de politiediensten doorgestuurd worden. Digitale camera's zijn duurder in aankoop, maar goedkoper voor de verwerking. Tevens is het de bedoeling dat die digitale beelden automatisch gekoppeld worden aan de DIV-databank (Dienst voor Inschrijving van Voertuigen) waardoor een rechtstreekse identificatie van de overtreder mogelijk is.

Voor de digitale camera's is de modelgoedkeuring van een leverancier reeds in orde. Een tweede wordt nog dit jaar verwacht. De eerste volledige opstelling, op de E17 in Gentbrugge, is operationeel. Begin december zal die geactiveerd worden.

Het project 'on the road' kan een belangrijke trekkersrol vervullen. Jonge mensen, vooral jongens, zijn brokkenmakers op de weg. Het behalen van een rijbewijs biedt geen enkele garantie dat de chauffeur een veilige bestuurder is. Het project zal bijkomende lessen geven aan jongeren. Voor het project zijn alle verzekeringsmaatschappijen aangeschreven. Een aantal verzekeraars is bereid om een korting toe te kennen. Bij één verzekeraar kan de korting oplopen tot 200 euro per jaar. Een aantal verzekeringsmaatschappijen ziet dus brood in het initiatief. Bij uitbreiding zullen ze daar allicht meer in investeren.

De discussie over de herkenbaarheid van een snelheidsregime is niet nieuw. Veel weggebruikers klagen over het feit dat ze niet meer weten hoe snel ze op welke locatie mogen rijden. Dat is trouwens een belangrijk aspect van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Een oplossing is alle wegen herinrichten waardoor het snelheidsregime herkenbaar wordt. Dit is echter onbetaalbaar. Daarom werd een proefpro-

ject opgesteld om te onderzoeken op welke manier via bijkomende wegmarkering, het snelheidsregime ondersteund kan worden. Binnen het onderzoek heeft men verschillende wegsegmenten voorzien van bijkomende markering, namelijk een 7 geschilderd op regelmatige afstanden. Dat werd aangekondigd met een bord bij het begin van de proefopstelling. Tijdens de proeffase heeft de administratie met lussen gemeeten wat de gemiddelde snelheid was. Resultaat was dat er een stijging waargenomen werd van de gemiddelde snelheid.

De gegevens laten echter niet toe om na te gaan of bijvoorbeeld iedereen mooi 70 reed tijdens de proeffase en ervoor een aantal chauffeurs 50, en andere 90. Daarom kunnen we stellen dat bijkomend onderzoek aangewezen is. Eenduidige conclusies zijn vooralsnog niet mogelijk.

Momenteel loopt er nog een proef bij de VAB (Vlaamse Automobilistenbond) met een simulator. De gegevens zijn nog niet bekend. De resultaten worden verwacht tegen eind dit jaar. Dit onderzoek werd geïnitieerd vanuit AWW, de minister geeft een klein budget voor het onderzoek met de simulator van de VAB.

Het VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) maakt deel uit van het steunpunt mobiliteit en Openbare Werken spoor verkeersveiligheid. Het steunpunt heeft bepaald dat het VITO een aantal testen zal uitvoeren met proefpersonen, om te meten wat de impact is van technologische vernieuwingen in de wagen op het rijgedrag. Steeds meer nieuwe technologieën worden in voertuigen ingebouwd, met verschillende mogelijke doelstellingen: de verbetering van het rijcomfort, het vergemakkelijken van de rijtaak, het voorkomen van verkeersongevallen, het verminderen van de letselernst bij ongevallen enzovoort. Die technologieën en hun effectiviteit werden uitgebreid bestudeerd in het steunpunt verkeersveiligheid 2001-2006. Dergelijke technologieën kunnen echter gewilde of ongewilde effecten op het rijgedrag en op de verkeersveiligheid hebben. In vele gevallen ontbreekt wetenschappelijke kennis over de werkelijke effecten van deze technieken, rekening houdend met mogelijke fenomenen als risicocompensatie.

De verkeersomstandigheden in Vlaanderen kunnen van dien aard zijn dat de effecten van sommige technologieën aanzienlijk kunnen verschillen van die in andere landen. De potentieel positieve effecten van nieuwe voertuigtechnologieën kunnen slechts gereaa-

liseerd worden voor zover die hulpmiddelen compatibel zijn met de functionele en cognitieve capaciteiten van bestuurders, maar ook voor zover zij effectief aanvaard en correct gebruikt worden en beantwoorden aan eisen inzake gepercipieerde relevantie en gebruiksgemak.

De doelstelling van dit project is bijgevolg de parametrisatie van het rijgedrag in relatie tot verkeersveiligheid en de datacollectie en -analyse van de relatie tussen rijgedrag, voertuigtechnologie en verkeersveiligheid, specifiek voor de Vlaamse context. Daaruit kunnen aanbevelingen geformuleerd worden over de verhoging van de verkeersveiligheid door correct om te gaan met voertuigtechnologie en de juiste infrastructuurmaatregelen. Voorts laten de nieuwe data ook toe om de relatie tussen rijgedrag en emissies verder te onderzoeken en zo de relatie tussen verkeersveilig en milieuvriendelijk rijgedrag te analyseren.

Het project bestaat uit drie afzonderlijke fasen. De eerste fase bestaat uit een wetenschappelijk literatuuronderzoek. In de tweede fase wordt een pilootgroep van 10 tot 20 personenwagens uitgerust met meetapparatuur voor bepaling van positie en relevante motorparameters. In de derde fase wordt de impact van bepaalde voertuigtechnologieën op het rijgedrag bepaald.

De gemiddelde raming voor de vastgelegde projecten tussen 2000 en 2006 bedraagt 316.654 euro per module 10. De uitgevoerde projecten, maar die zijn beperkt in aantal en dus niet representatief, kosten gemiddeld 308.147 euro. Het is inderdaad de bedoeling om met minder middelen meer schoolomgevingen aan te pakken. De ervaring leert dat de oude module 10 soms werd gebruikt om, met grootschalige ingrepen, de volledige schoolbuurt herin te richten en te verfraaien. Daarom werden in de vernieuwde module 10 extra bepalingen opgenomen. De herinrichting moet gerealiseerd worden zonder het parkeeraanbod te verruimen en mag geen ingrepen bevatten die in hoofdzaak het wegbeeld verfraaien of vooral de commerciële context verbeteren. Het moet gaan om gerichte, relatief kleinschalige ingrepen. Inrichtingen zoals het volledig vervangen van de wegconstructie, ingrijpende wijziging van het volledige lengteprofiel, wijziging van het volledige tracé van de weg enzovoort worden niet als gerichte, kleinschalige ingrepen beschouwd. Er zijn nog geen projecten ingediend met die wijzigingen, dus het effect is nog onbekend.

Het heeft met twee aspecten te maken. De nieuwe module is enkel van toepassing voor projecten die

na de publicatie van het ministerieel besluit zijn opgestart. De gemeenteraadsbeslissing geldt hierbij als referentiepunt. Dus alle projecten waarvan de gemeenteraadsbeslissing dateert van vóór 15 april 2007 verlopen nog volgens de oude procedure, projecten waarvan de gemeenteraadsbeslissing dateert van na 15 april 2007 verlopen volgens de nieuwe procedure. Doordat de periode tot aan vastlegging is verschoven van start- naar projectnota worden de eerste projecten volgens de nieuwe procedure pas volgend jaar verwacht.

Het is niet praktisch om nu al vooruit te lopen op de organisatie van eventuele nieuwe bevoegdheden in het domein van de mobiliteit. Het stoort de minister dat er niet meer gepraat wordt over de mobiliteit en verkeersveiligheid bij de onderhandelingen over een staatshervorming. Het gaat vooral over arbeidsmarktbeleid. Vlaanderen is klaar voor de regionalisering van de mobiliteit. Het adviseert al over de federale wetgeving.

De ongevalcijfers van minister Verwilghen voor 2006 zijn nu al beschikbaar. Dit is een immense verbetering ten opzicht van vroeger, toen er drie jaar of meer achterstand was.

Het gewest betaalt 100 percent van de reële kostprijs voor fietspaden langs gewestwegen die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFFN). Enkel de aanleg van niet-prioritaire fietspaden wordt slechts voor 80 percent gesubsidieerd via de module 13. Via het Fietsfonds wordt de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen gesubsidieerd als ze deel uitmaken van het BFFN. Daarbij betaalt de gemeente 20 percent de provincie 40 percent en het gewest 40 percent. Voor provincie en gewest geldt het 1-euro-voor-1-europrincipe.

Fietsfondsprojecten kunnen door het Vlaams Gewest tot midden december worden vastgelegd. Het is dus nog te vroeg om een overzicht van alle vastgelegde projecten te bezorgen. Het aantal vastgelegde Fietsfondsprojecten zal dit jaar eerder beperkt zijn, en zeker niet goed voor 10 miljoen euro. Reden is dat de vastlegging verschoven is van het begin van het project naar de effectieve uitvoering. De minister verwacht dat het Fietsfonds op volle snelheid zal zijn in 2008.

Momenteel is een overleggroep actief in het agentschap Wegen en Verkeer (centraal met de verschillende buitenafdelingen) die een voorstel uitwerkt over welke provinciewegen door de Vlaamse overheid overgenomen zullen worden en welke door de

gemeenten en hoe de overname gefaseerd zal verlopen. De afdeling BMV (Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid) is onrechtstreeks bij dit overleg betrokken via de buitenafdelingen. Van zodra het resultaat van de oefening bekend is, kan ook nagegaan worden óf en in welke mate die wegen met fietspaden zijn uitgerust. In het BFFN zijn er circa 500 km provinciewegen opgenomen. Daarvan zijn er 137 km waar er nog geen fietsinfrastructuur of een problematische fietsinfrastructuur aanwezig is. Het is echter nog niet duidelijk hoeveel daarvan naar de Vlaamse overheid komen.

Via een eerste overeenkomst (1999-2000) heeft het Vlaamse Gewest samen met de vijf Vlaamse provinciebesturen een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk afgebakend. Die afbakening vond plaats met een uniforme werkwijze op provinciaal niveau. Een tweede overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de vijf Vlaamse provincies had tot doel om de realisatie en het gebruik van het fietsroutenetwerk op een versnelde en gecoördineerde manier te laten verlopen. De huidige overeenkomst loopt over een termijn van drie jaar (2005-2008) en geeft de volgende opdrachten aan de provincies: het opstellen van een behoeftanalyse over de noodzakelijke infrastructuurle maatregelen op het BFFN, het beheer en de evaluatie van wijzigingen aan het BFFN, de afstemming van het BFFN op (inter)nationale, recreatieve en lokale fietsnetwerken, de kwaliteitsbewaking van het BFFN op basis van het vademecum Fietsvoorzieningen, de oplossing van de ruimtelijke knelpunten op het BFFN, het informeren en sensibiliseren van de gemeenten, de optimalisatie van investeringsmiddelen, de advisering inzake randinfrastructuur, de jaarlijkse rapportage van de voortgang van de realisaties op het BFFN. Het aantal opdrachten van de provincies neemt gestaag toe.

De provincies investeerden in fietspaden op hun eigen wegen en op de gemeentewegen. Naast het subsidiëren van die projecten geven zij meestal ook technische ondersteuning bij het uitwerken van de fietsprojecten. In de periode 2000-2004 zijn er op die manier 200 km aangelegd, bovenop de 1520 km die al in orde zijn. Wat de realisaties betreft moet daarnaast vooral gewezen worden op de ondersteuning die de provinciale steunpunten fiets leveren en de investeringen in het BFFN die sinds 2006 via het Fietsfonds verlopen.

Bij het bepalen van de prioritaire fietsinvesteringen werd gesteld dat alle aandacht moet gaan naar de stukken gewestwegen waar helemaal nog geen fietspaden aanwezig zijn. Op de gewestwegen binnen het

BFFN gaat het om 649 km. Rekening houdend met een gemiddelde kostprijs van 500.000 euro per km, is daarvoor een budget van een 324,5 miljoen euro nodig. Jaarlijks krijgt de module 13 30 miljoen euro. Als alle module-13-middelen op de bewuste 649 km ingezet worden dan heeft binnen de tien jaar, dus tegen 2016, elk stuk gewestweg in BFFN een fietsvoorziening.

Daarbij wordt echter geen rekening gehouden met de noodzaak om vele kilometer fietspaden langs gewestwegen op het BFFN te verbeteren. Ongeveer 1970 km fietsinfrastructuur is niet conform het vademecum.

Het meldpunt Fiets kreeg tot 6 november iets meer dan 200 meldingen. Die meldingen werden automatisch doorgestuurd naar de bevoegde wegbeheerder. Het is niet vastgelegd dat het Vlaams Gewest gemeenten zal verplichten om op te treden. Het is immers de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om op te treden na melding. Het meldpunt vervult eerder een functie als postbus om ervoor te zorgen dat knelpunten op fietspaden onmiddellijk aan de verantwoordelijke wegbeheerder worden gemeld. Het beleidsdomein BMV houdt wel een overzicht bij van alle meldingen bij en heeft een zicht op de eerste reacties van de wegbeheerder. Als een reactie uitblijft, zal het meldpunt wel contact nemen met de wegbeheerder om na te gaan of er problemen zijn.

De stuurgroep Fiets is een viertal keer samengekomen in 2007. Alle fietspaden die via de modules 11, 12 en 13 worden aangelegd of verbeterd moeten voldoen aan de richtlijnen en aanbevelingen uit het vademecum Fietsvoorzieningen. Die voorwaarde is expliciet opgenomen in de vernieuwde moduleteksten. Ook in de samenwerkingsovereenkomst over het Fietsfonds is voorzien dat aan te leggen fietsinfrastructuur moet voldoen aan deze richtlijnen. De provinciale auditcommissie (PAC) ziet daarop toe. Ook fietspaden die in kader van TV 3V-projecten (tijdelijke vennootschap 'Veilig Verkeer Vlaanderen' (TV 3V)) worden aangelegd door het gewest worden getoetst aan de richtlijnen van het vademecum. Uiteraard kan het gewest de gemeenten en provincies die met eigen middelen fietspaden aanleggen langs gemeentewegen, respectievelijk provinciewegen, niet verplichten om de richtlijnen van het vademecum te volgen. Als het gewest niet rechtstreeks subsidieert, wordt dat wel aanbevolen.

In het vademecum Fietsvoorzieningen wordt aandacht besteed aan de sociale veiligheid en de toegankelijkheid van fietspaden.

Fietssuggestiestroken zijn niet opgenomen in het verkeersreglement. Er gelden dus geen specifieke regels. Dat is een groot probleem, de minister kan niet van de gebruikers verwachten dat ze het verschil kennen tussen een fietspad en een fietssuggestiestrook. Er is nochtans een groot verschil. Het ene maakt deel uit van het verkeersreglement met duidelijke rechten en plichten en het andere niet.

In het vademecum Fietsvoorzieningen wordt wel aandacht besteed aan de fietssuggestiestrook. Daarbij worden de voor- en nadelen behandeld. Ook wordt op een aantal gevaren gewezen, zoals het feit dat een fel rode suggestiestrook te veel refereert aan een fietspad en dus best vermeden wordt. Gezien de kennis van fietsers over de voorrangsregels, zeker op fietssuggestiestroken, heeft de minister de opdracht te geven om het concept te herdenken. Dat zal gebeuren in het kader van de actualisering en de aanvulling van het vademecum Fietsvoorzieningen.

Er is geen specifieke termijn voor de doelstelling 1000 km extra trage wegen vooropgesteld. Het is wel de bedoeling om die doelstelling samen met de Vlaamse steden en gemeenten in de komende jaren te realiseren. Op 15 november 2007 waren er in zeven gemeenten 5,314 km trage wegen bijgekomen. Er zijn drie parlementaire initiatieven dienaangaande neergelegd. De minister wil die wel coördineren. De trage weg is het zachtste deel van de mobiliteit maar zeker in landelijk gebied kunnen snelle verbindingen voor zachte weggebruikers nuttig zijn.

De minister vervolgt met het mobiliteitsmanagement. Het capaciteitsverlies ten gevolge van ongevallen en andere incidenten, bijvoorbeeld verloren ladingen, zorgt vooral op autosnelwegen voor tijdsverlies en economische schade. Daarom zal bij dergelijke incidenten een algemeen organisatieplan worden toegepast om de hinder bij incidenten snel en doeltreffend aan te pakken. Dat organisatieplan is gebaseerd op de volgende pijlers: het snel opmerken, juist lokaliseren, en inschatten van de ernst van het incident; het snel afhandelen; het zo snel mogelijk verwijderen van de hindernis; het beveiligen van de betrokken plaatsen in afwachting van het weer vrijmaken; het aanbieden van alternatieve routes zolang de hinder, en de gevolgen ervan, blijven bestaan.

Het verkeerscentrum zet haar onderzoek naar de real-time-inzet van automatische meetgegevens voor de aansturing van het rijstrooksignalisatiesysteem voort teneinde de performantie van dit systeem ver-

der te verhogen. Opzet is de beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en het blokrijden om de doorstroming van het verkeer en dat van het openbaar vervoer te bevorderen. Het verkeerscentrum voorziet in een eerste operationele koppeling tussen de meetgegevens over de snelheid en de bezettingsgraad afkomstig van de camera's met automatische incidentdetectie en de aansturing van de rijstrooksignalisatie.

Het doel van de excuuscampagnes is het onder de aandacht brengen van bepaalde thema's over openbare werken of mobiliteit. Elk jaar worden er zes excuuscampagnes gehouden, waarbij drie thema's gekozen worden door de minister van Openbare Werken, en drie door de minister van Mobiliteit. Ruim op voorhand worden afspraken gemaakt over de thema's en het tijdstip waarop elk van de door de ministers gekozen thema's via de excuuscampagnes in de aandacht worden gebracht. Voor 2007 lag het format al vast in december 2006: de campagnes rond de thema's van de minister van Mobiliteit waren gepland voor mei over het zacht weggebruik, voor september over de duurzame vervoersmodi en voor november over het afstand houden. De eerste twee van deze excuuscampagnes zijn bovendien gekoppeld aan respectievelijk de Heen-en-weerweek (de vroegere Week van de Zachte Weggebruiker) en de Aardig-op-wegweek (de vroegere Week van Vervoering). De Heen-en-weerweek stond dit jaar in het teken van het woonwerkverkeer. In de tweede week lag het accent dit jaar op de lokale mobiliteit. Beide weken promoten een duurzame mobiliteit. Er wordt dan ook getracht om met de excuuscampagnes tijdens die periodes de meer duurzame vervoerswijzen maximaal in de spotlight te plaatsen. In samenspraak met Komimo (Koepel Milieu en Mobiliteit), die de belangrijkste mobiliteitsverenigingen zoals Taxistop, promotor van carpoolen, omvat en die trouwens de beide campagneweken organiseert, werd overeengekomen dat de excuuscampagne van september in het teken zou staan van carpoolen als duurzame verplaatsingswijze. Andere vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer en de fiets kwamen in de excuuscampagnes van 2006 aan bod. De bewuste excuuscampagne over carpoolen liep van 27 augustus tot 23 september.

Autopia, het Vlaams Steunpunt voor Particulier Autodelen is een vzw die als doel heeft om duurzame, mens- en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen. De rol van de overheid bestaat erin dat het Vlaamse Gewest aan Autopia de opdracht heeft gegeven om

autodelen te promoten en om particuliere autodeelgroepen te creëren en verder te begeleiden. Deze opdracht heeft een looptijd van anderhalf jaar.

Het Taxidecreet geeft duidelijk de bevoegdheid aan de gemeenten om de prijzen te bepalen. Het aantal taxitarieven is dus functie van die autonomie. De sector vraagt om de gemeenten enkel nog maximumtarieven te bepalen. Anderzijds zijn er technische moeilijkheden om complete transparantie van het decreet te realiseren. De minister werkt samen met de administratie en de sector aan een haalbaar en realistisch scenario voor na september 2008. Dat is het einde van de overgangsperiode in huidig decreet. Dat scenario mag de mogelijkheid van de gemeenten om de mobiliteit via taxi's te sturen niet afremmen en anderzijds moet het de maximale transparantie met de huidige middelen waarborgen. Het Taxidecreet is moeilijk uit te voeren, de minister werkt aan een aanpassing.

De heer *Jan Peumans* vindt de doelstellingen van het decreet heel goed omdat er voor bepaalde doelgroepen aangepaste tarieven konden gelden. Hij vindt het spijtig dat het idee nu begraven is.

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat geluid onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu valt. Dat betekent niet dat de minister de kwestie links laat liggen. Zo werden onder meer de afgelopen jaren de geluidsnormen bij de aankoop van nieuwe bussen sterk naar beneden gehaald en ook het experiment met het prototype van brandstofcelbus en de angekondigde aankoop van de hybride bussen passen daarin.

De Klimaatconferentie vraagt een omvattende visie op mobiliteit. Duurzame mobiliteit doorloopt daarbij de volgende hiërarchie: locatiekeuze, rationeel verplaatsingsgedrag, duurzaam verplaatsingsmiddel, milieuvriendelijk rijgedrag.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt geactualiseerd en er wordt een decretale onderbouwing voor het mobiliteitsbeleid voorbereid. Eerder dit najaar werd ook de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) opgericht.

Een studie locatiekeuze is in uitvoering. De minister verwijst voor de rest naar de rapportering in de beleidsbrief over de realisatie 2007 en de planning 2008 van doorstromingsprojecten openbaar vervoer en de planning van de tramprojecten. Specifiek voor

het woon-werkverkeer verwijst ze naar de rapportering en planning in verband met het Pendelfonds.

De Klimaatconferentie heeft het ook over het openbaar vervoer. In het klimaatplan wordt er aandacht gevraagd voor capaciteit en de adequate combinatie van frequentie en aangeboden plaatsen, prijszetting enzovoort. Voor capaciteitsuitbreidingen verwijst de minister naar het onderdeel netmanagement in de beleidsbrief en naar de planning van de tramprojecten. Voor de moderne ticketing en verhoging van het betaalcomfort op het openbaar vervoer verwijst ze naar het voorverkoopnet van De Lijn, intussen ongeveer 4000 locaties en naar de opstart van sms-ticketing in Antwerpen en Gent. Voor de zogenaamde pushmaatregelen, onder meer de variabilisering van kosten van autogebruik, verwijst de minister naar het overleg tussen de kabinetten Mobiliteit, Financiën, Leefmilieu en Openbare Werken in verband met de geplande aanpassingen in de verkeersbelasting en de belasting op ingebruikstelling van voertuigen.

Voor de stimulering van fietsgebruik werd het Fietsfonds opgericht. Er werd een fietsmanager aangesteld. In de fietsinfrastructuur werd bijkomend geïnvesteerd.

Ter stimulering van het milieuvriendelijke rijgedrag steunde de minister het project ecodriving. De resultaten hebben aangetoond dat ecodriving het verschil kan maken. Aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werd de opdracht gegeven om het landschap van de diverse initiatieven in het kader van ecologisch rijden in kaart te brengen. Met steun van middelen uit mobiliteit ontwikkelde vzw Ecolife rijsimulators die vandaag overal in Vlaanderen worden ingezet bij opleidingssessies.

Volgende aspecten van de Klimaatconferentie zijn gedeelde bevoegdheden. Het goederenvervoer kan op drie terreinen bijdragen aan het klimaatbeleid: het verbeteren van de vervoersefficiëntie; het realiseren van de modale verschuiving naar de binnenvaart of het spoor; het verminderen van de voertuigemissies. Bovenstaande items kregen een prominente plaats in Vlaanderen In Actie (VIA).

Hetzelfde geldt voor de verbetering van de vervoersefficiëntie. De minister verwijst ook naar het standpunt van de Vlaamse Regering over de kilometerheffing. Het verminderen van de emissies is vooral de bevoegdheid van minister Crevits.

Wat de slimme kilometerheffing betreft, worden de studies die in het kader van het wegvignet gedaan zijn, geüpdatet. Het gaat om het in kaart brengen van de vrachtwagenstromen, een financiële inschatting, een analyse van de betreffende wetgeving enzovoort. De resultaten van de studie moeten dus herbekeken worden en aangepast aan de nieuwe doelstelling. Die korte check zal het mogelijk maken om een werkbaar scenario te definiëren op basis waarvan overleg kan gevoerd worden met het Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest en daarna met de andere Benelux-landen.

De impact op de concurrentiepositie is eveneens onderwerp van de te bestuderen aspecten van het dossier. Het is te vroeg om daar uitspraken over te doen. De minister kan wel al meegeven dat een verhoging van de kosten van het wegtransport niet noodzakelijk een vermindering van de concurrentiepositie met zich meebrengt. Veel heeft te maken met het level playing field. Daarom is de samenwerking in de Benelux belangrijk.

Het is wel degelijk de bedoeling om bij de afronding van het proefproject Ecodriving, waar al enkele diensten van de Vlaamse overheid hun medewerking aan verleenden door een aantal personeelsleden de opleiding te laten volgen, voor een vervolg binnen de administratie te zorgen. Er werden daarover ook al gesprekken met minister Bourgeois gevoerd. Eerst zou ingezet worden op de chauffeurs die in de Vlaamse overheidsdiensten voor professioneel gebruik beroep doen op dienstwagens. Vervolgens zou de opleiding ecodriving een plaats moeten krijgen in het algemene opleidingsaanbod voor ambtenaren. De Vlaamse overheid neemt momenteel geen initiatief naar gemeenten wat dit betreft, maar er zijn wel gemeenten die zelf al initiatief genomen hebben. Zo start Antwerpen met een opleiding ecodriving voor stedelijke ambtenaren.

2.2.2. *Replieken van de leden*

De heer *Jul Van Aperen* herhaalt zijn vraag over het efficiënte gebruik van de middelen, toevertrouwd aan De Lijn waarop hij geen antwoord kreeg. In 2007 rijden De Lijn en haar exploitanten ongeveer evenveel kilometers. Het budget van de exploitanten is lager dan de loonkosten van De Lijn. De kostprijs per kilometer, gereden door De Lijn, is dus veel hoger dan de kostprijs per kilometer, gereden door de exploitanten. Uiteindelijk bieden beide dezelfde service. Worden de middelen dan juist besteed? Zou het niet beter zijn om De Lijn uit elkaar te trekken in een regelgevende

instantie en een exploitatiebedrijf, dat in concurrentie treedt met de huidige exploitanten?

De heer *Jan Peumans* hoort dat de 25 miljoen euro voorheen besteed aan verkeerslichtenbeïnvloeding nutteloos geweest is. Nu worden 25 vakken aangepakt. Hij vraagt de vergelijking tussen de reeds geïnvesteerde middelen en de nieuwe. Niemand lijkt te weten wat de investeringen tot nog toe opgeleverd hebben. Dat is dus gemeenschapsgeld over de balk gooien. Hij vermoedt dat er geknoeid is met gemeenschapsgelden. Hij hoort zelfs dat de trammen op de Antwerpse leien trager rijden dan voorheen. Kan de minister alsnog op die vragen antwoorden?

Wat de digitale camera's op de autosnelwegen betreft, verwijst de minister naar een Britse studie. De heer *Jan Peumans* wil dan ook graag deze studie inzien. In antwoord op een schriftelijke vraag werd ooit verwezen naar een studie uit Australië. Uiteindelijk was het antwoord dat men de effecten van digitale camera's niet kende. Hij hoopt dat de digitale camera's het aantal zware verkeersongevallen zullen verminderen. De spreker is daar niet zeker van. De digitale afhandeling bestaat al jaren in Nederland. Binnen de 24 uur krijgt een overtreder een boete. Het is goed dat het ook hier ingevoerd wordt.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een zinvolle aanpak, alleen vraagt de spreker hoe het plan gecontroleerd zal worden. De inspectie van Financiën stelt dezelfde vraag. Hij hoopt dat het plan niet beperkt is tot deze regeerperiode.

Ondanks het door de heer *Landuyt* met veel bravoure beloofde incidentmanagement is er geen verbetering merkbaar. Het is voornamelijk een federale bevoegdheid, Vlaanderen is alleen verantwoordelijk voor het schoonmaken van de weg. Wat is de stand van zaken van het incidentmanagement?

Hetzelfde lid is blij dat de minister met dezelfde middelen meer module-10-projecten zal aanpakken. Het zijn de studiebureaus en niet meer de ingenieurs van openbare werken die bepalen wat er in de projecten gebeurt. Dat wijst op de privatisering van de openbare werken. De studiebureaus hebben daarenboven de gewoonte de kosten op te drijven. Het is dus goed met hetzelfde geld meer te doen. In ontzettend veel schoolomgevingen zijn immers ingrepen nodig.

De heer *Eloi Glorieux* reflecteert kort op de antwoorden van de minister. De Vlaamse Regering wil de logistieke sector ontwikkelen. Dat zal de negatieve evolutie van het vrachtvervoer alleen maar bevorderen. Ook andere beleidsmaatregelen zoals het toe-

staan van monstertrucs zullen de omgekeerde modal shift, namelijk van trein en schip naar vrachtwagen veroorzaken. De spreker mist relevante maatregelen om die evolutie te keren.

Dezelfde spreker is blij dat het besef groeit dat duurzaamheidscriteria voor de biobrandstoffen van De Lijn nodig zijn. Heeft de regering concrete plannen om een lijst van criteria samen te stellen? Het parlement heeft al een poging ondernomen, die destijds afgeblokt is door toenmalig minister Kris Peeters.

De nog geplande werken voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk beloven duurder te zijn dan de reeds uitgevoerde. Daarom is het niet mogelijk om de huidige verwezenlijkingen zomaar te extrapoleren naar 2016. Het jaarlijkse onderhoud van de aangelegde fietsinfrastructuur verzwaart trouwens de kosten. Daarom was het lid sceptisch over 2016, maar hij hoopt natuurlijk dat de datum gehaald wordt.

Het zou goed zijn de werking van het verkeerscentrum uit te breiden, bijvoorbeeld naar de Brusselse ring. Dat zou een realistischer alternatief zijn voor de verkeersdoorstroming maar ook voor de verkeersveiligheid, dan de megalomane plannen van het START-plan zoals het verdubbelen van bepaalde stukken van de noordelijke ring.

De heer Glorieux stelt zijn vragen over de klimaatconferentie aan elke minister. Hij vraagt welke van de 365 aangekondigde maatregelen opgenomen zijn in het beleid. Het interesseert hem waarom bepaalde voorstellen niet gehandhaafd zijn. Hij vraagt een gedetailleerd overzicht per beleidsdomein. Investerings van de NMBS zijn gebonden aan de 60/40-verhouding. Geldt dat ook voor fietspunten in stations?

De heer *Flor Konickx* is blij met het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. In de perscommentaren bij de installatie van de eerste digitale camera in Brussel staat dat de camera's 1000 in plaats van 400 foto's kunnen trekken. Hij hoopt dat de digitale camera's in Vlaanderen ook foto's zullen doorsturen voor verwerking.

In de beleidsbrief openbare werken wordt gesproken over een verkeerscentrum in de regio Gent en Brussel. Welke minister is er nu eigenlijk bevoegd? In de beleidsbrief openbare werken is er ook sprake van faciliteren bij capaciteitsbeperkende maatregelen en het FAST-plan (Files Aanpakken door Snelle Tusenkost). Moet het incidentmanagement nu bespro-

ken worden met de minister van Mobiliteit of die van Openbare Werken? De spreker wil dubbel werk vermijden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt of vooraf onderzocht wordt of de uitbreiding van vrije busbanen de mobiliteit van het andere vervoer niet in het gedrang brengt. Weet iemand van de parlementsleden welke campagne voor carpoolen er gevoerd is? Heeft deze campagne resultaat gehad? De minister is niet dieper ingegaan op de studie daarover.

Zal de minister de plaats van de digitale flitscamera's met verkeersborden aanduiden? Het is immers de bedoeling om de verkeersveiligheid te verhogen en niet louter automobilisten te pesten. Camera's met verkeersborden zijn efficiënter want meer automobilisten zullen hun snelheid minderen.

Het meldpunt fietspunten is een positief initiatief. De minister zegt wel rekening te houden met de opmerkingen over de veiligheid en het toezicht op de fietspaden. De spreker wil graag meer duidelijkheid over de bereikbaarheid van fietspaden voor de hulpdiensten.

Geluidshinder valt niet onder de bevoegdheid van de minister maar ze is wel bevoegd voor module 5 van de mobiliteitsconvenant die de financiering van de geluidsschermen regelt. De spreker vindt dat de minister haar verantwoordelijkheid moet nemen.

Ook mevrouw *Cindy Franssen* looft het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Hoe ver staat het met de screening van het 'totaalplan fiets' door de fietsmanager? Wat waren de resultaten van het onderzoek naar de verkeersveiligheid van fietsers op rotondes? Waarom is er een vervolgonderzoek nodig?

De heer *Frans Peeters* heeft begrepen dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen geactualiseerd en decretaal verankerd wordt. Gebeurt dat deze regeerperiode? Ook hij vraagt meer concrete gegevens over de Britse studie die de relatie tussen digitale camera's en ongevalen nagaat. Hij dacht dat de minister verwezen had naar een eigen studie die getoetst werd aan de Britse studie. Is het mogelijk ook over die studie te beschikken?

De *voorzitter* wijst op het vast gebruik om het meerjareninvesteringsprogramma van De Lijn op het einde van de begrotingsbesprekingen aan de commissie te verstrekken.

2.2.3. *Antwoorden van de minister en replieken van de leden*

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat de vergelijking tussen De Lijn en de exploitanten onwaarschijnlijk moeilijk is. Er is geen consensus over noch in de regering, noch in de raad van bestuur van De Lijn. De overheadkosten zijn moeilijk te definiëren. De minister discuteert daarover ook met De Lijn. Ze geeft De Lijn heel wat bijkomende taken die passen in het bredere mobiliteitsmanagement. Daarvoor heeft de maatschappij extra budgetten nodig. Voorts zijn er allerlei aspecten die te maken hebben met opdrachten van zowel De Lijn als vervoersmaatschappij als de exploitanten. Die is beter vergelijkbaar, hoewel er ook afbakeningsproblemen zijn. De controle op de bussen of trams is gemakkelijk af te bakenen. Het veiligheidsplan genereert heel wat extra budgetten voor De Lijn voor investeringen maar ook voor personeel. Er zijn heel wat bijkomende controleurs aangeworven tot een totaal van 357. De extra personeelsleden zijn dus vaak controleurs.

Een ander voorbeeld is de dispatching die trouwens ook uitgebreid is door het veiligheidsplan. Dispatching wordt belangrijker, hij moet zorgen voor constant radiocontact. Ook dat vergt heel wat meer personeelsleden, enkel en alleen van De Lijn. De Lijn is ook verantwoordelijk voor de evaluatie en bijsturing van het systeem, exploitanten rijden alleen met de bus.

Het aantal personeelsleden van De Lijn en de exploitanten samen bedraagt 9.668 VTE op het einde van 2006, 1.213 ervan zijn bedienden, dus een percentage van 12,73 percent. Het is niet juist om dat overheadkosten te noemen. De bedienden voeren immers ook heel wat andere opdrachten uit. Stel dat de controleurs uit de bediendengroep gelicht worden bedraagt het percentage 8,85. De overheadkosten van een exploitant zijn heel wat lager, maar de percentages zijn niet vergelijkbaar omdat De Lijn heel wat andere opdrachten uitvoert.

De minister houdt zich aan de afspraken over de verdeling tussen regie en exploitanten. Er is een belangrijk verschil, dat ook te maken heeft met de kostprijs per kilometer. Om historische redenen worden de stedelijke, duurdere lijnen, vaak in eigen regie gereden. Door het decreet Basismobiliteit zijn er heel wat lijnen op het platteland bijgekomen. Zij worden vaak uitgebaat door exploitanten.

In 2005 bedroeg de kostprijs van de MIVB 9,50 euro per kilometer, van de TEC 3,77 euro per kilometer en van De Lijn 3,81 euro per kilometer. Die cijfers bewijst de grotere kosten van stedelijk vervoer. De kostprijs per kilometer is dus zeker een factor in de kostenvergelijking tussen De Lijn en de exploitanten. De Lijn ziet rigoureus toe op de kosten bij de toewijzing van de contracten aan de exploitanten. Dat zet een druk op de kosten in eigen regie.

Voor de periode 1999-2006 is de kostprijs per kilometer gestegen 3,18 naar 3,90 euro per kilometer. Die prijsstijging van 23 percent wordt verklaard door de indexering van de lonen en door de stijgende dieselprijs. De indexering van de lonen voor die periode bedraagt 16 percent. De dieselprijs is met 64 percent gestegen. Kortom, de stijging is perfect verklaarbaar. De kostprijs bij de exploitanten stijgt in dezelfde periode met 30 percent.

De minister denkt niet dat een splitsing van de vervoersmaatschappij efficiënter werk mogelijk maakt. De ervaringen van de NMBS, hoewel heel anders van aard, bewijzen trouwens dat een opsplitsing nefaste gevolgen kan hebben. Zij vindt het huidige model een goede formule.

De heer *Jul Van Aperen* repliceert dat hij gewoon voortgaat op de cijfers. De exploitanten krijgen in 2007 voor 100 miljoen kilometer voor 291 miljoen euro, dus ongeveer 3 euro per kilometer. De Lijn besteedt 3,9 euro per kilometer. De vergelijking gaat enkel op als bepaald wordt hoeveel De Lijn precies uitgeeft voor een gelijk aantal bussen en een gelijk aantal kilometers als de exploitanten. Een organisatie als De Lijn moet op dat vlak in concurrentie durven treden met haar exploitanten en die cijfers bekendmaken. Pas dan kan bepaald worden of de gemeenschapsgelden efficiënt gebruikt worden of er verbeteringen mogelijk zijn. Een andere afweging betreft het mobiliteitsaanbod. De spreker stelt voor na te gaan of alternatieven beter en goedkoper zijn. Zo kan het op sommige plaatsen voordeliger zijn om de belbus te vervangen door een taxicheque. Gemeenschapsgeld moet op de meest efficiënte manier besteed worden. De spreker pleit niet voor privatisering op zich.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat de laatste opmerkingen van de heer Van Aperen een andere discussie vergen, vandaar trouwens de vele evaluaties.

De minister engageert zich om de verschillende studies over de digitale camera's aan de commissie te bezorgen. Vlaanderen zal de meest moderne digitale camera installeren. De verwijzingen naar de diverse studies worden op 21 november bezorgd aan de leden van de commissie.

De minister wou absoluut dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen door de volledige regering goedgekeurd werd. Zo kon de volledige regering zich achter de doelstellingen scharen. Andere ministers moeten ook bepaalde aspecten uitvoeren. Als coördinerend minister zal mevrouw Van Brempt ervoor zorgen dat de maatregelen ook uitgevoerd worden. Minstens eenmaal per jaar zal de regering de stand van zaken bespreken. De minister zal de uitvoering vaker beoordelen.

Wat betreft de opmerkingen over de studiebureaus vermeldt de minister dat de Vlaamse Regering een absolute fetisj heeft en geen bijkomend personeel wenst aan te werven in de eigen administraties. Dat heeft als implicatie dat er waanzinnig veel geld uitbesteed wordt op vele beleidsdomeinen aan studiebureaus. De minister is het eens met de opmerking van de leden over deze waanzinnige transfer van gemeenschapsmiddelen en steunt elk debat daarover.

Het FAST-plan valt onder minister Crevits, voor het verkeerscentrum is ook minister Van Brempt bevoegd. De uitbreidingen naar Gent en Brussel zijn gepland.

Niet elke promotiecampagne kan geëvalueerd worden. Dergelijke onderzoeken kosten vaak tien keer meer dan de campagne zelf. De campagneborden langs de weg hebben effect, maar niet blijvend. De boodschappen moeten voortdurend herhaald worden. Afhankelijk van de situatie kunnen verkeersborden de plaats van de flitspalen aangeven. De minister heeft daar op zich geen problemen mee, misschien is het ook mogelijk verkeersborden te plaatsen die een flitspaal aankondigen die er niet is. Dat bespaart geld en vergroot het effect.

Binnen haar eigen bevoegdheden bekampt de minister wel degelijk de geluidsoverlast.

De minister is helemaal niet euforisch over de modal shift. Ze heeft alleen de juiste cijfers geciteerd. Vlaanderen scoort bescheiden maar beter dan de omliggende landen. Volgens de minister moet er nog veel meer gebeuren. Vrachtvervoer komt wel degelijk aan

bod in de beleidsbrief. De kilometerheffing is een van de belangrijkste maatregelen op middellange termijn. Een groot deel van dat beleid hoort echter niet tot de bevoegdheid van minister Van Brempt. Dat wil niet zeggen dat ze zich er niet mee bezighoudt. Dat zal trouwens blijken uit de afspraken over VIA. Ze is tegen bijkomende logistieke ontwikkeling zonder duidelijkheid over in hoeverre de wegen dat aankunnen en in hoeverre de ontwikkeling duurzaam is.

De 60/40-verhouding geldt niet voor de fietspunten. De minister engageert zich om dat nog een na te kijken en dit aan de commissie te melden. Het kabinet van de minister meldde op 4 december 2007 dat voor de fietspunten de 60/40-regeling niet van toepassing is. De NMBS geeft het fietspunt een vast bedrag per niet beveiligde plaats/maand en een vast bedrag per dag/per gebruikte betaalde plaats.

De screening van het 'totaalplan fiets' loopt nog. De minister engageert zich de antwoorden over fietsveiligheid op rotondes schriftelijk te bezorgen en als bijlage toe te voegen aan het verslag.

De minister wil het Mobiliteitsplan Vlaanderen deze regeerperiode nog decretaal verankeren. De aanpassing van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is echter voor de volgende regeerperiode. De voorbereidingen daarvoor lopen nu al. Zo zal het onderzoek verplaatsingsgedrag een heel belangrijk instrument zijn om de evoluties te beoordelen. Ook de vijfjaarlijkse evaluatie van de MORA wordt heel belangrijk. De minister respecteert het CD&V-standpunt, maar het Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt deel uit van het regeerakkoord, over de uitvoering ervan is er binnen de regering geen discussie. Meer investeren in het autosnelwegennet maakt daar geen deel van uit.

De heer *Frans Peeters* wijst erop dat de logistieke functie waarover de minister zonet bedenkingen formuleerde toch een pijler is van Vlaanderen In Actie, dat toch ook door de regering goedgekeurd werd. De herziening van het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft te maken met de veranderende omgevingsfactoren. Hoe rijmt de minister dat met haar uitspraken dat een logistieke ontwikkeling de draagkracht van de wegen niet mag aantasten? CD&V wil beide factoren aanpakken. Mobiliteitsbeleid vergt een integrale benadering. De bevoegdheidsversnippering houdt het gevaar in dat er niet optimaal ingezet wordt op een toekomstgericht mobiliteitsbeleid. De spreker heeft het niet enkel over wegen, maar over alle vervoersmodi. Hij is het eens met het STOP-principe, maar

hij vindt het Mobiliteitsplan Vlaanderen achterhaald. Actualisering is dringend, ook om de plannen van de regering te realiseren. Het is niet nodig te wachten op de nieuwe regeerperiode, beleid is een dynamisch gegeven en overschrijdt dus de regeerperiode. Zonder bijsturing stevent Vlaanderen allicht af op een verkeersinfarct.

De heer *Jan Peumans* verwacht een omstandig schriftelijk antwoord op zijn vraag over de doorstroming. Een van de voorgangers van de minister, de heer *Stevaert* heeft 25 miljoen euro geïnvesteerd voor verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer. Directeur-generaal *Rochtus* (van de ondersteunende diensten van het departement) heeft 700 kruispunten lineair uitgerust met dergelijke beïnvloeding. De spreker heeft al verschillende malen via schriftelijke vragen gevraagd wat de effecten van die maatregel zijn. Hij krijgt geen antwoord omdat er geen effect is. Er is dus 25 miljoen euro over de balk gegooid. Daaraan heeft deze minister geen schuld, maar waarom wordt er nu opnieuw geïnvesteerd in verkeerslichtenbeïnvloeding?

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat er de laatste jaren bijna niet meer extra geïnvesteerd is in verkeerslichtenbeïnvloeding. Ze is wel van plan die inspanningen te hervatten. De heer *Peumans* refereert aan voorgaande investeringen. Ze kent deze bijzonder goed omdat ze zich met de tram verplaatst in Antwerpen. In Antwerpen zijn heel veel lussen maar slechts een op de twintig werkt. De reden is dat sluitende afspraken met de stad en het gewest ontbreken.

Die uitspraak zet de heer *Jan Peumans* aan om over het zogenaamde stoepenplan te beginnen. De stad Antwerpen heeft ook daarvoor van voormalig minister *Stevaert* een pak geld (ordegrootte zeven tot acht miljoen) gekregen maar de stad komt zijn afspraken niet na. Consequent beleid voeren, betekent dat het effect van maatregelen en de uitvoering ervan wel degelijk meetellen bij beslissingen.

Het kabinet van de minister bezorgt op 5 december 2007 een schriftelijk antwoord omtrent de problematiek van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Het antwoord wordt toegevoegd als bijlage.

De heer *Peumans* dringt aan dat de minister een overzicht geeft van alle investeringen in fietspaden? Op 4 december wordt een overzicht van de investeringen bezorgd. Het is opgenomen als bijlage.

Kan de minister ook voorbeelden geven van waar de modal split positief gewerkt heeft? Minister *Crevits* heeft het in haar beleidsbrief over Prognos. Alle

prognoses voor modal split zijn negatief. Minister *Van Brempt* zegt in de inleiding van haar beleidsbrief dat die verschuiving niet plaatsvindt. Dat is een spijtige ontwikkeling.

De voorzitter sluit de bespreking over de beleidsbrief Mobiliteit en het luik Mobiliteit van de begrotingsbesprekingen 2008 af en herinnert de minister aan de vaste afspraak om het meerjareninvesteringsprogramma van De Lijn neer te leggen.

De minister *Kathleen Van Brempt* engageert zich om nu een voorlopige versie te bezorgen. Die versie wordt nog aangepast en in december behandeld door de raad van bestuur van De Lijn. Nadien zal een definitieve versie aan de commissie worden bezorgd.

2.3. Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Mobiliteit worden er moties uitgaande van Vlaams Belang en Groen! aangekondigd door de heren *Penris* en *Glorieux*.

II. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF OPENBARE WERKEN

1. Algemene toelichting door mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Minister *Hilde Crevits* presenteert vandaag haar eerste beleidsbrief als minister van Openbare Werken. De beleidsbrief geeft vanzelfsprekend uitvoering aan enerzijds het regeerakkoord en anderzijds de beleidsbrief zoals door haar voorganger in 2004 neergelegd.

De toelichting is geënt op de structuur van de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009 en zal focussen op de prioriteiten tijdens het komende jaar op het vlak van investering in wegen, waterwegen en het garanderen van de toegankelijkheid van economische poorten en knooppunten.

Bij de invulling van regeerakkoord en beleidsnota wil de minister vanzelfsprekend ook een aantal eigen accenten leggen. Een daarvan is het verdere overleg met alle betrokken partners en actoren. De minister wil in het komende jaar en tijdens de rest van de regeerperiode heel wat aandacht besteden aan minderhinderaspecten bij openbare werken, het verder wegwerken van de gevaarlijke punten en het besteden

van de nodige middelen aan structureel onderhoud van het wegennetwerk. Vanzelfsprekend blijft ook de verwezenlijking van de missing links een kerndoelstelling in het beleid Openbare Werken. Het is de bedoeling om in 2008 te starten met de overname van het provinciale wegennet.

Voor de waterwegen vertrekt de minister van de ambitie om het transport via de waterweg op een duurzame wijze verder te verhogen. Vanzelfsprekend moet dat gepaard gaan met investeringen en stimulerende initiatieven, maar daarnaast moet voldoende aandacht besteed worden aan het multifunctionele karakter van de bevaarbare waterwegen waarbij het integraal waterbeleid en de waterbeheersing prioriteiten zijn.

Vooreerst wil de minister stilstaan bij de BBB-hervorming (Beter Bestuurlijk Beleid) die stilaan in de plooiën valt. Deze herschikking heeft heel veel energie gevraagd van de leidende ambtenaren en de medewerkers. De verschillende agentschappen hebben hard gewerkt aan de respectieve beheersovereenkomsten. De beheersovereenkomsten van het agentschap Wegen en Verkeer, van de nv De Scheepvaart en van nv Waterwegen en Zeekanaal werden intussen aan deze commissie voorgelegd. Daarin worden klare doelstellingen opgenomen die een betere sturing moeten waarborgen en een meer resultaatgericht beleid mogelijk maken. Het resultaat van de hervormingen binnen de Vlaamse administratie en in het bijzonder in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) moet in de volgende jaren duidelijk worden.

Ten gevolge van BBB verschilt de begrotingsstructuur 2008 voor alle beleidsdomeinen – en dus ook voor MOW – nogal van die van de voorbije jaren. De programmastructuur wordt immers aangepast aan de nieuwe BBB-structuur en krijgt een nieuwe codering. In het beleidsdomein MOW zijn er negen programma's en verschillende verzelfstandigde entiteiten.

De minister zal vanzelfsprekend enkel die programma's en entiteiten in beschouwing nemen die onder haar bevoegdheid vallen. Wat de begroting betreft zal ze enkel die zaken aanhalen die een substantiële wijziging ten opzichte van 2007 inhouden. Op verhogingen in het kader van loonindexatie en ander technische kredietverhogingen zal ze niet verder ingaan en evenmin op kredietherschikkingen van louter technische of budgettaire beperkte aard. Alle detailinfo per begrotingsartikel is natuurlijk terug te vinden in de memorie van toelichting.

De eerste rubriek is het investeren in wegen. Het agentschap Wegen en Verkeer staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen. Voor 2008 zijn de beleidsprioriteiten in uitvoering van het regeerakkoord, de beleidsnota en huidige beleidsbrief net zoals in 2007 gefocust op de volgende vijf sporen: het wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten, het onderhoud en beheer van de infrastructuur, het wegwerken van de gevaarlijke punten, minder hinder en de multifunctionele benadering.

De minister heeft het eerst over het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten. Werken aan een aantal knelpunten zoals de tweede Scheldebrug te Temse, de verkeerswisselaar Lummen en de Noordelijke Ontsluiting zijn gestart en zullen in 2008 ook op het terrein vorm krijgen.

Met het aanpassen van de N74 in functie van meer veiligheid en een betere doorstroming zal in 2008 ook de eerste fase starten van de Noord-Zuidverbinding Limburg. Voor de uitvoering van de definitieve oplossing wordt het MER-rapport afgewerkt en zal in overleg met alle betrokkenen het verdere beslissingproces worden voorbereid.

Voor de aanpak van de capaciteitsbeperkende knelpunten die via een PPS-constructie gepland zijn, zoals de Noord-Zuidverbinding Kempen, de aanleg van de R4 Zuid en de omleiding van de N60 te Ronse, zullen via Via-Invest de onderhandelingen voor de DBfM-contracten gespreid over het jaar 2008 opgestart worden. Voor de financiering van die projecten wordt een extra kapitaalsparticipatie van 18 miljoen euro gepland in de nv Via-Invest op artikel CC8081B, uitgaven voor het nemen van participaties. De middelen zijn afkomstig uit de valorisatie van de Indaver-aandelen.

Met betrekking tot de realisatie op het terrein van Masterplan Antwerpen kijkt de minister uit naar de start van de werken aan de Noorderlaanbrug én, indien de onderhandelingen succesvol verlopen, de langverwachte start op het terrein van de Oosterweelverbinding. Ook voor het START-project voor de reconversie van de luchthavenregio dienen eveneens de eerste werkzaamheden op het terrein zichtbaar te worden.

Naast die infrastructurele aspecten wordt werk gemaakt van de verdere uitbouw van de diensten van

het verkeerscentrum. De herhuisvesting van het verkeerscentrum Antwerpen is gepland en in 2008 start de eerste fase van de uitbouw van het verkeerscentrum Gent. De besprekingen met het Brussels Gewest over een Brussels verkeerscentrum worden voortgezet.

Belangrijk voor een efficiënt verkeersbeheer is de uitbouw op het terrein van een dynamisch verkeersmanagement. In 2008 zullen dynamische verkeersborden worden geïnstalleerd voor de busbanen langs de E19-Noord. Daarnaast zal, in het kader de verhoging van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming, dynamische signalisatie worden geplaatst op de E313 vanaf Geel in de richting van Antwerpen. Bij die installatie komen er eveneens ‘monitoring’ en sturingssystemen voor het dynamisch verkeersmanagement op deze as.

Om de beschikbare capaciteit beter te benutten, heeft de minister de intentie om, in overleg met de federale minister bevoegd voor Mobiliteit en in uitvoering van de resolutie van het Vlaams Parlement, een proefproject voor Ecocombi's in te voeren.

In 2008 wil de minister ook, in samenwerking met de collega bevoegd voor mobiliteit, inspanningen leveren in een betere handhaving en een verbeterde doorstroming voor het openbaar vervoer. Voor 2008 wordt voor investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer en de uitvoering van het flitspalenbeleid, roodlicht- en snelheidscamera's, 20.229.000 euro beleidskredieten begroot om de geplande projecten uit te voeren.

Het volgende onderwerp is het onderhoud en het beheer van de infrastructuur. Het opvolgen van de toestand van het Vlaamse wegennet wordt, jaarlijks uitgevoerd aan de hand van visuele inspectie en metingen en vergeleken met het gewenste minimale kwaliteitsniveau. De inspanning om de achterstand betreffende het structureel onderhoud terug te dringen worden prioritair gesteld bij de opmaak van het programma. In 2008 wordt hiervoor 80 miljoen euro begroot, waar dat bij de aanvang van deze legislatuur nog slechts 30 miljoen euro was. Het budget voor structureel onderhoud zal prioritair worden besteed aan wegvakken waarvan de opgemeten veiligheidsparameters zoals stroefheid en spoorvorming, aangeven dat het structureel onderhoud noodzakelijk is.

Op de administratieve begroting is de meest in oog springende wijziging ten opzichte van 2007 dat de uit-

gaven met betrekking tot het beheer van het wegennet in het kader van het gewoon onderhoud voor 2008 met bijna 10 miljoen euro verhoogd werd. Naast de indexerings van deze uitgaven werd 5.000.000 euro extra gereserveerd voor gewoon onderhoud, dus de maai- en veegwerken en de signalisatie, van de gewestwegen en 3.300.000 euro extra voor de gestegen onderhoudskosten door de overname van de provinciewegen door de Vlaamse overheid.

Ook op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) is voor 2008 het krediet voor investeringsuitgaven in gewestwegen opgetrokken met meer dan 17 miljoen euro of 13,7 miljoen euro exclusief index. Daarvan is 7 miljoen euro uitgetrokken voor het wegwerken van de structurele onderhoudsachterstand van de gewestwegen en 6,7 miljoen euro extra voor de noodzakelijke structurele infrastructuurwerken bij de overname van de provinciewegen door de Vlaamse overheid. Het indicatieve meerjareninvesteringsprogramma voor de wegen periode 2008-2010, dat hieraan uitvoering geeft, zal voor de eindstemming van de begroting 2008 aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt.

Op het VIF worden de ontvangsten voor schadevergoedingen betaald door derden met 2 miljoen euro opgetrokken. Die ontvangsten bestaan hoofdzakelijk uit schadevergoedingen betaald door derden als gevolg van beschadigingen aan eigendommen van het Vlaams gewest door ongevallen, vandalisme enzovoort. Ze zijn sterk afhankelijk van de uitspraken van rechtbanken en gerechtshoven en fluctueren daardoor van jaar tot jaar. Voor 2006 bedroegen de reële ontvangsten 9.918.000 euro. Voor 2008 kunnen de ontvangsten dan ook realistisch worden geraamd op 10.000.000 euro.

Tot slot zal in 2008 geïnvesteerd worden in veiligere schoolomgevingen en de vervollediging van de fietsroutenetwerken. De 60 miljoen euro voor investeringen in fietspaden wordt gespreid gerealiseerd via eigen investeringswerken, ongeveer 20 miljoen euro, en de subsidies voor de aanleg van fietspaden.

In 2008 wordt in het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’ het eerste hoofdstuk afgerond. Begin 2008 zal immers voor elk van de 800 gevaarlijke punten die in dit project werden opgenomen een voorontwerp uitgewerkt zijn. Volgend jaar zullen ook een 125-tal punten aanbesteed worden. Daardoor zal eind 2008 ongeveer 75 percent van het totale aantal projecten aanbesteed

zijn en zal ongeveer 40 percent van het totale aantal projecten uitgevoerd zijn. Een extra krediet van 100 miljoen euro voor het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) zal bij de budgetcontrole 2008 worden besproken.

Wat minder hinder betreft, zullen vanaf eind 2007 de provinciale coördinatiepunten Wegenwerken operationeel zijn. In eerste instantie beginnen zij met de coördinatie van alle werkzaamheden van het gewest zelf. Intussen loopt ook het overleg met alle betrokken partijen om de aanpak te vertalen naar de andere betrokkenen en aannemers op zowel gewest- als andere wegen. De trapsgewijze benadering moet toelaten de nodige instrumenten en procedures uit te bouwen om geleidelijk aan in een latere fase ook werken op andere wegen en van andere initiatiefnemers te coördineren. Een coördinatie van de werken aan gewest- en lokale wegen kan extra hinder vermijden.

Voor steeds meer infrastructuurprojecten zal er aandacht besteed worden aan het beperken van de hinder door onder andere alternatieve werkwijzen te onderzoeken. Bij de voorbereiding van werken worden minderhinderbepalingen in de bestekken opgenomen en bij de planning van werken waarbij grote verkeershinder te verwachten is, wordt aandacht besteed aan de periodes waarin gewerkt zal worden. Zo zal het onderhoud aan de E17 zo veel mogelijk tijdens de zomermaanden gebeuren. Het spreekt ook voor zich dat dergelijke ingrijpende werken ook ruim en vooraf gecommuniceerd zullen moeten worden.

Daarnaast wordt de bereikbaarheidsadviseur betrokken bij diverse projecten waarbij de bereikbaarheid van voornamelijk zelfstandige ondernemers, maar tegelijk ook andere aangelanden beïnvloed wordt. In 2008 wordt het proefproject voor de calamiteitenroute in Oost-Vlaanderen gefinaliseerd. Voor de vier andere provincies zal het leveren en plaatsen van de benodigde signalisatie aanbesteed worden.

Met betrekking tot FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen) wordt in 2008 worden gestreefd naar een betere en meer gestructureerde communicatie met de diensten betrokken bij ongevallen zoals het agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum, de brandweer, de parketten, de civiele bescherming en andere betrokken actoren. Zo moet de weg bij niet-geplande incidenten bijvoorbeeld verkeersongevallen en ladingsverlies nog sneller vrijgemaakt worden.

Wat de multifunctionele benadering betreft is er het streven van het agentschap Wegen en Verkeer om tijdens de studie- en ontwerpfase de natuurtechnische aspecten meer in rekening te nemen en vooral ontsnipperingsmaatregelen te integreren in de ontwerp-fase.

Het investeren in geautomatiseerd materieel voor het strooien van zout ten behoeve van de winterdienst zal niet enkel het verbruik van dooimiddelen doen dalen, maar ook de veiligheid van de bestuurder en het beheer van de winterdiensten meer standaardiseren en vereenvoudigen.

De geluidsbelastingsskaarten in het kader van de uitvoering van de eerste fase van de Europese richtlijn 2002/49/EG met betrekking tot evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï, zullen medio 2008 beschikbaar zijn. Het agentschap Wegen en Verkeer start in de tweede helft met de opmaak van actieplannen op basis van de geluidsbelastingsskaarten en de vast te leggen normen.

In 2008 zal opnieuw veel aandacht worden besteed aan een milieuvriendelijke inrichting en beheer van de waterwegen en aan de integratie van de verschillende functies ervan. Concreet betekent dit dat bij investeringen voor waterafvoer, scheepvaart, recreatie en ecologie aandacht aan de onderlinge samenhang van deze functies zal worden besteed.

Vanuit die multifunctionele benadering kunnen de investeringen in de waterwegen geclusterd worden in een aantal domeinen: de capaciteitsuitbreiding op het waterwegennet, het onderhoud van de bestaande infrastructuur, het stimuleren van het transport via de waterweg, de waterbeheersing, milieu en omgeving, integraal waterbeleid, recreatie.

Om de binnenvaart nog meer te kunnen profileren als een volwaardig alternatief voor het vervoer van goederen over de weg zijn nieuwe investeringen gericht op een capaciteitsuitbreiding van de waterwegen, nodig. Er zijn belangrijke investeringen gepland op het hoofdwaterwegennet, dat wordt uitgebouwd als een volwaardig onderdeel van het Trans-Europese Netwerk (TEN) van waterwegen.

In het kader van het Seine-Scheldeproject, dat op de lijst van TEN-T prioritaire projecten staat, wordt in 2008 2,6 miljoen euro uitgetrokken voor de bouw van de nieuwe sluis te Evergem en 12,65 miljoen euro voor de verruiming van de Leie in Kortrijk.

De haalbaarheidsstudie over de ontsluiting van de kusthavens voor de binnenvaart, het project Seine-Schelde West, die vertrekt vanuit een multifunctionele benadering, zal samen met de planMer als basis dienen voor een beslissing van de Vlaamse Regering over die problematiek in 2008. In Temse wordt de bovenbouw van de tweede Scheldebrug gemonteerd en afgewerkt. Daarvoor is een budget uitgetrokken van 9,5 miljoen euro.

Met de realisatie van de nieuwe Boulevardbrug te Willebroek en de bouw van een zwaaikom zal een belangrijke stap gezet worden voor de toegankelijkheid voor 10.000-tonschepen op het kanaalvak Willebroek-Puurs van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Daarvoor is 5,7 miljoen euro uitgetrokken.

Het agentschap Waterwegen en Zeekanaal krijgt voor het realiseren van de missing links op haar grondgebied 3 miljoen euro extra ter beschikking in 2008, het agentschap De Scheepvaart krijgt voor haar missing link in 2008 5 miljoen euro extra.

De modernisering van het Albertkanaal tot een volwaardige klasse VIb-waterweg gaat in 2008 onverminderd door. Een aantal bruggen worden herbouwd: de brug in Ham zal worden voltooid in 2008, de werken aan de brug van Vroenhoven en aan de Noorderlaanbrug (Masterplan Antwerpen) worden voortgezet en er zal worden begonnen met de herbouw van de IJzerlaanbrug en van de spoorbruggen (Masterplan Antwerpen).

In het kader van 'tracking & tracing' en voor de berichten aan de scheepvaart worden de nodige stappen genomen binnen de Europese River Information Services, de RIS-richtlijn. In Vlaanderen werd het geheel van te nemen maatregelen ondergebracht in één project: het Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS) waarvan de realisatie van het RIS en van de eenloketfunctie, van digitale vaarkaarten, van de berichten aan de schipperij en van de gemeenschappelijke verrekenkamer van de scheepvaartontvangsten, de onderdelen vormen.

Ook andere aspecten van het GWS zoals de automatisatie, de centrale bediening, de op afstandbediening, de telemetrie en de vaarwegsinalisatie om tot een optimale scheepvaartbegeleiding en scheepvaartafwikkeling te komen, zijn in volle ontwikkeling. In 2008 wordt voor RIS/GWS ruim 4 miljoen euro uitgetrokken.

Investerings in onderhoud vormen een belangrijk element van het waterwegenbeleid. De onderhouds-

kosten zijn sterk stijgend omdat de meeste kunstwerken op de bevaarbare waterwegen meer dan 50 jaar oud zijn.

Om de budgettaire middelen optimaal in te zetten, blijft het inspectiegeleid onderhoud belangrijk. Zo wordt ondermeer de Sint-Annabrug in Aalst herbouwd. Dit is trouwens één van de 45 bruggen op het lijstje van de dringend te herstellen of te vervangen bruggen.

In 2008 blijft het zoeken naar oplossingen voor de baggerspecieproblematiek een belangrijk issue. Bijzondere aandacht zal daarbij gaan naar bergingsruimte. Het agentschap De Scheepvaart krijgt in 2008 3 miljoen euro extra voor bijkomende baggerwerken. In het kader van maatregelen voor de waterbeheersing in het IJzerbekken werd 1.250.000 euro extra begroot voor NV Waterwegen en Zeekanaal.

In het kader van Vlaanderen in Actie (VIA) werd het FISN (Flanders Inland Shipping Network) opgericht binnen de structuur van Flanders Logistics. Samen met de binnenvaartsector worden ook in 2008 verschillende nieuwe acties geïnitieerd voor het verder uitbouwen van de binnenvaart als een volwaardige modus. Daarnaast worden lopende acties voortgezet om het transport via de waterweg blijvend te stimuleren.

De bouw van kaaimuren in het kader van de publiek private samenwerking blijft gelijke tred houden met de voorgaande jaren, namelijk 10 miljoen euro. Vier miljoen euro zal worden ingezet voor het inschakelen van transportdeskundigen die bedrijven ondersteunen bij hun logistieke keuze, voor de realisatie van de estuaire vaart vanuit Zeebrugge en voor het beschikbaar maken van watergebonden bedrijventerreinen met als belangrijkste projecten Forges de Clabecq in Vilvoorde, 't Eilandje in Zwijnaarde en verschillende initiatieven in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal.

Voor palletvervoer worden implementatietrajecten bekeken. Voor het vervoer van huishoudelijk afval in Vlaams-Brabant zullen geschikte containers worden aangekocht. Ook worden concrete maatregelen genomen om het transport van lege containers te beperken, namelijk het Centraal Boekingsplatform (CBP).

Belangrijke aandacht gaat ook naar de waterbeheersing en de beveiliging tegen overstromingen. Vanuit een multifunctionele benadering zal het Sigmaplan geconcretiseerd worden, onder andere met de werken voor de realisatie van het gecontroleerde over-

stromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde. Voor het Sigmaplan wordt het budget voor 2008 met 6,1 miljoen euro opgetrokken tot 52 miljoen euro. Samen met de realisatie van projecten op het terrein wordt tegelijk aandacht besteed aan flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandrecreatie.

De waterhuishouding op het Albertkanaal en op de Kempense kanalen wordt door middel van het uitgebreide peil- en debietmeetnet geoptimaliseerd. Op de Boven-Schelde worden de oude stuwen en sluizen, die dateren uit de jaren '20 van de vorige eeuw, geleidelijk aan vervangen en/of gesplitst. In 2008 zullen de metalen onderdelen en de elektromechanische uitrusting van de stuw te Asper worden geïnstalleerd. Daarvoor is 1,96 miljoen euro begroot.

In het kader van de waterbeheersing wordt wetenschappelijk onderzoek verricht dat vertaald wordt naar bruikbare en maatschappelijk nuttige instrumenten voor beleids- en beheersdoelstellingen. Het gaat hier onder andere om de voorspellingsmodellen van het Hydrologisch Informatiecentrum, waarvan het nieuwe gemeenschappelijke getijmodelinstrumentarium voor de kust en het getijgebied van de Schelde zal worden afgewerkt. Het Waterbouwkundig Laboratorium en het agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen stellen de ontwikkelde methodiek om overstromingsgegevens in kaart te brengen op punt. Het inschakelen van helikopters bij wateroverlast wordt verder uitgebouwd zodat quasi onmiddellijk en zeker binnen enkele uren de eerste digitale overstromingskaarten via geavanceerde GIS-infrastructuur ter beschikking kunnen worden gesteld aan de betrokken instanties.

Specifieke investeringen in milieu en omgeving zijn de 1 miljoen euro in het project rivierherstel Leie, dat mede met Europese ondersteuning verder wordt gerealiseerd. In 2008 zullen ook bijkomende fauna-uitstapplaatsen worden aangelegd langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Naast specifieke projecten wordt uiteraard elke investering getoetst aan haar impact op milieu en omgeving.

In het kader van het integrale waterbeleid zal het beleidsdomein Openbare Werken in alle bekkensecretariaten en in alle ambtelijke overlegstructuren actief aanwezig zijn. Zowel bij het finaliseren als bij de concretisering van de bekkenbeheerplannen is er een belangrijke rol weggelegd. Eveneens in dit kader zal in 2008 gewerkt worden aan een voorkomingsbeleid voor sedimentaangroei en voor waterbodempluim-

lende stoffen afkomstig van onvoldoende gereinigde afvalstromen en zijrivieren.

Het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen omschrijft in haar twaalfpuntenplan verschillende opdrachten die ook in 2008 zullen worden omgezet in concrete acties. Ze zullen worden gecoördineerd door het Overlegplatform waterrecreatie, -sport en -toerisme. Het gaat onder andere om de bouw van veer- en recreatiesteigers, het onderhoud van jaagpaden en de verbetering van afmeervoorzieningen aan sluizen en bruggen. In 2008 trekt de minister daar ruim 6 miljoen euro voor uit. Specifiek voor het beter toegankelijk houden van jaagpaden wordt 500.000 euro extra ter beschikking gesteld.

De minister is zich bewust van de impact van een aantal dossiers, bijvoorbeeld het Sigmaplan, Seine-Schelde, Seine-Schelde West, aanpassingswerken aan het Albertkanaal. Met die dossiers worden belangrijke maatschappelijke doelstellingen zoals veiligheid tegen overstromingen, mobiliteit, leefbaarheid, nagestreefd. Om het maatschappelijke draagvlak te bekomen en te bestendigen, zullen in 2008 extra inspanningen geleverd worden en nadruk gelegd worden op een correcte en doelgerichte communicatie.

Het derde onderdeel van de beleidsbrief gaat over investeren in economische poorten en knooppunten, met name de luchthavens en de spoorwegen. Voor het toekomstig beheer van de luchthavens Brugge-Oostende en Kortrijk-Wevelgem wordt een structuur opgezet waarbij het eigendom van de basisinfrastructuur in handen komt van een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en de commerciële exploitatie onder de verantwoordelijkheid valt van een Luchthavenexploitatie maatschappij (LEM). De veiligheidstaken blijven opdracht van de overheid. Voor de luchthaven Antwerpen worden de onderhandelingen met het geselecteerde consortium met het oog op het oprichten van een publiek private partner voortgezet. De luchthavencommissie wordt eveneens betrokken bij de verdere procedure tot verzelfstandiging van de Vlaamse regionale luchthavens.

De luchthavens krijgen in de nieuwe structuur voor 2008 de middelen die nodig zijn om de infrastructuur verder in stand te houden en te moderniseren, de exploitatie voort te zetten en te beantwoorden aan de steeds strengere regelgeving op het vlak van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt opnieuw ondersteund

voor de financiering van haar veiligheidstaken, voornamelijk de werking van de luchthavenbrandweer. Op deze wijze wordt een 'level playing field' tussen de regionale luchthavens bewerkstelligd, waarbij elke luchthaven kansen heeft om in de eigen luchtvaart-niche de best mogelijke resultaten te bereiken. Dat impliceert dat ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als regionale toegangspoort erkend wordt.

In 2008 komt er een extra kapitaalbreng in de op te richten luchthavenontwikkelingsmaatschappijen van de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem en de publiek-private samenwerking voor de luchthaven Antwerpen.

De eigenlijke kapitaalsparticipatie van de Vlaamse overheid zal worden gefinancierd via artikel CC8081B, uitgaven voor het nemen van participaties in participatievennootschappen – valorisatie Indaver-participatie. Van de 50 miljoen euro op dit artikel, is 22 miljoen voor participatie in de luchthavens bestemd. De overige begrotingsartikelen met betrekking tot de luchthavens blijven grosso modo constant om de continue bedrijfsvoering te verzekeren.

De verbeterde ontsluiting via weg en spoor van de luchthaven van Zaventem zal vorm krijgen door de start van het Diaboloproject en de noordelijke weg-ontsluiting van de luchthaven.

Tot slot behandelt de minister de spoorwegen. De investeringsuitgaven in het kader van co- en prefinanciering door het Vlaams gewest van spoorwerken uitgevoerd door de NMBS worden opgetrokken met 1,5 miljoen euro. Het totale krediet bedraagt voor 2008 dan ook meer dan 16,5 miljoen euro. Die middelen worden aangewend voor de uitvoering van het contract betreffende de prefinanciering van de te realiseren spoorweginfrastructuren in de haven van Zeebrugge, de bijdrage voor de realisatie van de PPP Liefkenshoekspoorverbinding te Antwerpen en de bijdrage voor de realisatie van een spoorverbinding van de industriezone te Lanaken naar de lijn 20 op Nederlands grondgebied.

Op 17 september 2007 zijn de werken gestart voor de reactivering van de spoorlijn Lanaken-Maastricht, zes kilometer waarvan vier kilometer op Nederlands grondgebied en twee kilometer – in zeer slechte staat – in België. De middelen komen van een cofinanciering door de Nederlandse en de Vlaamse Regering en met een ondersteuning van 3 miljoen euro door EFRO. De spoorlijn is onder meer belangrijk voor de papierproducent Sappi, die een vestiging heeft in Lanaken en in Maastricht.

2. Algemene bespreking

2.1. *Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden*

2.1.1. *Tussenkoms van de heer Flor Koninckx*

De heer *Flor Koninckx* vraagt waarom de "voortzetting van de opmetingen van de doorrijhoogte van de bruggen boven de gewestwegen door de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (sectie topografie) in opdracht van de afdeling Verkeerskunde" tussen de missing links staat.

Weet de minister al waar de verkeerscentra Antwerpen en Gent gehuisvest zullen worden? Het verkeerscentrum Gent zal bevoegd zijn voor de grootstedelijke regio Gent. Kan de minister hun grondgebied meer gedetailleerd omschrijven? Is het ook mogelijk om het grondgebied van het op te richten verkeerscentrum Brussel af te bakenen?

De minister heeft het over rijstrooksignalisatie voor het beveiligen van files en het opleggen van snelheidsbeperkingen en over variabele tekstuele borden. Gaat het om automatische signalisatie? Door dynamische wegmarkeringen zal het aantal rijstroken aangepast kunnen worden aan de verkeersvraag. In Amerika zijn er zelfs verplaatsbare middenbermen. Kan de minister wat meer informatie geven over het waar, wanneer en hoe van de dynamische wegmarkeringen?

Tevens zullen de snelheidsbeperkingen op de snelwegen bij smogepisodes duidelijker worden gesignaleerd, onder meer door het gebruik van specifiek daarvoor aangebrachte variabele borden. Welke borden zullen dat zijn, automatisch of manueel aanpasbare?

In 2007 worden 124 gevaarlijke punten weggewerkt, in 2008 zijn er 125 gepland, goed voor een budget van 100 miljoen euro. Dat zijn nog maar 250 van de 800 gevaarlijke punten. Hoe zit het met de 550 andere? De werken aan de noordelijke wegontsluiting van Zaventem zijn volgens de beleidsbrief in oktober begonnen. Klopt dat en hoe zullen de werken voort verlopen?

Wat bedoelt de minister precies met de optimalisatie van de R0-zone Zaventem, van de R0-Noord en van de R0-Oost en wanneer is die gepland?

2.1.2. *Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke*

De heer *Joris Vandenbroucke* is voorstander van dynamisch verkeersmanagement, niet alleen voor het optimaliseren van het weggebruik maar ook voor de verkeersveiligheid. Het zal worden uitgebreid naar het volledige hoofdwegennet in het stedelijke gebied Antwerpen, de regio Gent, de as Antwerpen-Gent en de as Brussel Gent. Is het de bedoeling om op termijn de E17 tussen Antwerpen en Gent en de E40 tussen Brussel en Gent uit te rusten met portieken en dynamische signalisatieborden?

Voor Brussel zal een plan van aanpak gemaakt worden. Op 17 april sprak de toenmalige minister Peeters over een studie dynamische signalisatie die hij samen met Brussels minister Smet liet uitvoeren. Is de studie klaar en biedt ze voldoende grond voor een plan van aanpak? Wanneer begint de uitvoering van het plan? De spreker dringt er ook op aan om de maximumsnelheid op de Brusselse ring te verlagen naar 100 kilometer per uur zoals op de Antwerpse ring het geval is.

Waarom kunnen op de bestaande signalisatieborden nog geen reistijden vermeld worden? Bij de dynamische wegmarkeringen om het aantal rijstroken aan te passen aan de verkeersvraag wordt verwezen naar Nederland. Worden de spitsstroken bedoeld? Voor de 150 kilometer spitsstroken heeft Nederland de spoedwet wegverbreding aangenomen en 380 miljoen euro geïnvesteerd. Daarbovenop kwam nog 80 miljoen euro voor flankerende maatregelen, onder meer voor het incidentmanagement. Waar wil de minister een proefproject realiseren?

Het indicatieve investeringsprogramma 2008 zal bij de begrotingsbesprekingen aan de parlementaire commissie worden overgemaakt. Is dat onder vorm van het rollende meerjarenprogramma?

Het is vreemd dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen niet vermeld is in de beleidsbrief van de minister. Kunnen beide bevoegde ministers dat plan in deze commissie toelichten? Waar en wanneer zal het proefproject trajecthandhaving uitgevoerd worden?

De centrale vraag bij de waterwegen is hoe bevaarbaar ze zijn. Vlaanderen kampt met een enorme achterstand voor het uitbaggeren van de binnenvaartwegen. Het sectorale uitvoeringsplan bagger- en ruimingspecie is opgemaakt om de achterstand weg te werken tegen 2036. Zijn de resultaten van het open-

baar onderzoek al bekend? Wanneer wordt het uitvoeringsplan definitief goedgekeurd en uitgevoerd?

2.1.3. *Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux*

De heer *Eloi Glorieux* zegt dat de Vlaamse statistieken over verkeersveiligheid niet al te flatterend zijn. Ook het wegwerken van de zwarte punten is vertraagd. De afname van het aantal verkeersslachtoffers is gestopt. Om die trend te keren, zijn er structurele maatregelen nodig, informatiecampagnes zijn onvoldoende. De spreker denkt onder meer aan de herinrichting van de schoolomgevingen. Om de snelheidsbeperking in de zone-30 af te dwingen, zijn flexibele borden onvoldoende maar moet de infrastructuur zo gewijzigd worden dat automobilisten verplicht zijn zich aan de snelheidsbeperking te houden. Een andere belangrijke maatregel is de snelheidsbeperking op de ringwegen, 100 kilometer per uur voor personenwagens en 90 kilometer per uur voor vrachtwagens.

Het is een illusie om Vlaanderen uit te bouwen tot een transitland, om de reden dat het niet mogelijk is dat op een duurzame manier te doen. Het aantal vrachtwagens op de weg heeft een maximum. In Vlaanderen is er niet veel ruimte meer voor extra wegen en het huidige wegennet is zo goed als verzadigd. Nieuwe maatregelen zoals superlange trucks, verdubbeling van ringwegen, zijn schijnoplossingen die de problemen die ze claimen op te lossen, alleen maar zullen vergroten. De spreker denkt aan de CO₂-uitstoot, het fijn stof, veiligheid, verkeersleefbaarheid.

Wat is het concrete kostenplaatje van de aanpassingen aan de weginfrastructuur nodig voor het proefproject supertrucks? Hoeveel zou een veralgemeende invoering kosten?

Het gebruik van de waterwegen hangt samen met de aanwezigheid van watergebonden bedrijven. De spreker vertelt een anekdote waarbij een medewerker van de nv Zeekanaal in het bos van Aa te Zemst liever watergebonden bedrijven wou dan een natuurgebied. Ze moest echter toegeven dat minder dan 20 percent van de bedrijven langs het kanaal watergebonden zijn. Het is dus belangrijk het gebruik van de waterwegen te stimuleren, maar dan moeten de bedrijven langs de kanalen watergebonden zijn.

Tegen 1 januari zullen er twee estuaire schepen tussen Zeebrugge en het binnenland varen. De uitbaters betreuren dat de eerste en de laagste bruggen van het Albertkanaal nog niet verhoogd zijn. Dat

was beloofd tegen dit jaar. Ze zullen hun schepen dus moeten uitrusten met voldoende ballast. Het is positief dat de Vlaamse overheid mee investeert in de estuaire vaartuigen, maar ze moet er dan wel voor zorgen dat ze op een efficiënte manier kunnen varen.

De Vlaamse Regering wil de luchthavens complementair uitbouwen met als uitdaging het verzoenen van de economische ontwikkeling met levenskwaliteit. Het START-plan heeft vier pijlers: de optimale groei van de luchthaven en het vliegverkeer, de toegankelijkheid, een Flanders airport region en de levenskwaliteit. Geen enkel van de concrete projecten heeft betrekking op de vierde pijler. Hoeveel percent van de middelen gaat naar de economische ontwikkeling van de regio en hoeveel naar de levenskwaliteit of het herstellen van het ecologische draagvlak? Er zijn bijvoorbeeld weinig maatregelen om de lawaaihinder te bekampen.

Het verdubbelen van de noordelijke delen van de ring kost enorm veel maar de effecten op middel-lange termijn worden door alle mobiliteitseconomen in vraag gesteld. Is het niet beter om alles te zetten op de uitbouw van de verkeerscentrum Brussel om de mobiliteitsstromen van de Brusselse ring beter te organiseren? Dat zal betere effecten hebben op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. Het zou daarenboven op kortere termijn gerealiseerd kunnen worden.

In het START-plan komt er voor de ontsluiting van de luchthaven via de weg een nieuw viaduct over de N21, zodat Brucargo rechtstreeks verbonden is met de E19. Ten noorden van dat nieuw complex komt er een fietsbrug. Een fietsbrug tussen al dat beton voor auto's zal de lente niet maken. Waarom niet streven naar een gewestelijk expresnet voor zachte weggebruikers dat alle Vlaamse randgemeenten rechtstreeks met het centrum van Brussel verbindt? Dat zou heel wat pendelaars overtuigen om de afstand van een tiental kilometer met de fiets af te leggen. Wat denkt de minister daarover?

Volgens de circulaire windenergie moeten windturbines bij voorkeur op industrieterreinen en langs lijninfrastructuur, dus kanalen, spoorwegen, autowegen geplaatst worden. Buiten een paar uitzonderingen is daar nog niet zo veel van te merken. Minister Stevaert kondigde ooit aan op alle parkings langs autowegen windturbines te plaatsen. Wat is de visie

van de minister? Is ze bereid om bijkomende inspanningen voor hernieuwbare energie op die plaatsen te doen?

2.1.4. *Tussenkoms van de heer Rudi Daems*

De heer *Rudi Daems* heeft berekend dat de missing links gepland voor 2008, al dan niet in een PPS-constructie, meer dan de helft van het budget van de minister opslorpen. De missing links krijgen dus volgens de spreker te weinig aandacht in de beleidsbrief. Is het mogelijk om een stand van zaken op te maken? De Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) heeft daar uitgebreide nota's over.

Sommige missing links zijn algemeen aanvaard, andere zorgen voor heel wat contestatie. De minister wil de onderhandelingsprocedure voor de Noord-Zuidverbinding Kempen in 2008 starten. Wat bedoelt ze dan juist? De Noord-Zuidverbinding loopt immers van de Nederlandse grens tot Aarschot. Over wat zal worden onderhandeld, over een bepaald deel van het traject, over de 'fly-over', over de nieuwe weg ten zuiden van Kasterlee? In een bijlage bij het verslag staat dat de studies nog niet klaar zijn. Het MER is voor de tweede keer terug naar af. Waarover kan dan al worden onderhandeld?

In de beleidsbrief staat de E313 niet onder dynamisch verkeersmanagement. Het is allicht pas een groot probleem geworden nadat de beleidsbrief geredigeerd is. Nochtans is dynamisch verkeersmanagement ook daar belangrijk. Hoe denkt de minister over het debat over de extra rijstrook? Verschillende organisaties tot zelfs de VAB toe zeggen dat een extra rijstrook op de E313 nutteloos is. De vertegenwoordiger van het verkeerscentrum zei, weliswaar omfloerst, hetzelfde in deze commissie. Is het zinvol om daar studies aan te wijden als zowel de universiteit van Limburg, de administratie, het verkeerscentrum, de VAB en zelfs zijdelings Touring Wegenhulp de zin ervan betwisten? De echte bottlenecks, de samenvoeging Ranst en de Antwerpse Ring, moeten eerst in kaart gebracht worden.

Als alle bruggen over het Albertkanaal klaar zijn, kunnen de waterwegen een belangrijk alternatief zijn van de E313. Wanneer zal dat zijn?

In de beleidsbrief staat niets over het verhogen van de verkeersveiligheid voor de meest kwetsbare groep,

namelijk de motorrijders. De spreker vraagt aandacht voor die risicogroep.

Op pagina 24 staat dat een aantal PPS-projecten afgevoerd is wegens niet rendabel. Ze zijn vervangen door andere PPS-projecten. Wat zijn de criteria voor de rendabiliteit van een PPS? Waarom kan de Netebrug in Duffel er niet mee toe horen, maar N60 in Ronse plots wel?

Deze regering gaat meerjarenverbintenissen aan. Daarmee zijn flinke sommen geld gemoeid waarover er al jaren een welles-nietesdiscussie is met het Rekenhof. Deze middag heeft minister Van Mechelen in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting gezegd dat hij via een amendement op het begrotingsdecreet bereid is om een aantal meerjarenengagementen te vertalen in decretale machtigingen. In de beleidsbrief leest de spreker een aantal meerjarenengagementen. Voor de Liefkenshoekspoortunnel bijvoorbeeld zijn er engagementen tot 2012, in dat jaar zelfs 28 miljoen euro. Het is goed om ook voor het beleidsdomein Openbare Werken te bepalen welke meerjarenverbintenissen nodig zijn om de engagementen hard te maken.

Het wegenvignet wordt geschrapt. Er wordt nu gedacht aan een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en aan een modulering van de autofiscaliteit op basis van de ecoscore. Wanneer mag wat verwacht worden? Komt er deze regeerperiode nog iets van in huis?

Wat het geactualiseerde Sigmaplan betreft, is de minister altijd voorstander geweest van gelijktijdige natuurmaatregelen bij de verdieping van de Schelde. Het blijft echter bij een gecontroleerd overstromingsgebied in Kruibeke. Wordt de gelijktijdigheid ook gehandhaafd voor andere belangrijke flankerende projecten?

Hoe ver staat het met de wettelijke verankering van milieuvriendelijke criteria in bestekken voor openbare werken?

2.1.5. *Tussenkoms van mevrouw Agnes Bruyninckx*

Mevrouw Agnes Bruyninckx merkt op dat de Zeebrugse haven in volle expansie is. Het grootste deel van de vracht wordt nog via de weg verplaatst. Ondanks de gigantische sommen besteed aan het

openbaar vervoer, binnenvaart en estuaire vaart stijgt het vrachtvervoer via de weg nog steeds. Het is economisch noodzakelijk om het wegennet aan te passen. De ontsluitingswegen worden te traag gerealiseerd en heraangelegd, onder meer de verbindingsweg tussen de N49 en de N31, die nog te realiseren AX. Door de studietijd wordt de onderhandelingsprocedure voor de opstart van de AX niet meer voor het eind van 2008 gepland. Wat is er aan de hand?

Gedurende de vorige regeerperiodes hebben de socialistische voorgangers van de minister de dossiers voor zich uitgeschoven. Het gevolg is dat er een serieuze inhaalbeweging nodig is. Verder uitstel is dramatisch voor de haven en het hinterland.

Ook over de N31 zijn er veel beloftes gedaan, onder tunneling, insleuving van de kruispunten enzovoort. Nu legt men met de middelen van het FFEU een drietal kruispunten opnieuw aan. De werken komen veel te laat. De burgemeester van Brugge zou van de minister toezeggingen gekregen hebben dat de kruispunten van de N31 en de Lege Weg en de Zandstraat opnieuw aangelegd zouden worden. Dat staat niet in de beleidsbrief, noch in het AWV-programma 2007-2009. Wat is er van aan? Wat is de stand van zaken voor de N49? In Damme zal de aanleg van de parallelwegen pas starten in 2009.

De Vlaamse Regering heeft op 12 augustus 2005 afspraken gemaakt over de verbindingsweg Ieper-Veurne, de A19. De weg moet klaar zijn in 2013. Hoe ver staat het daarmee?

2.1.6. *Tussenkoms van de heer Jan Peumans*

De heer Jan Peumans vindt deze beleidsbrief bijna onleesbaar, dat in tegenstelling tot de beleidsbrief Energie. Dat heeft te maken met de Administratie, ingenieurs hebben blijkbaar niet de gave van klare taal. Hij verwijst naar de onverstanebare passage over de zogenaamde Boertienlocaties en de zogenaamde softwaretool LATIS. De spreker mist daarboven een langetermijnplanning.

De term 'Mobiliteitsplan Vlaanderen' staat maar één keer in de beleidsbrief. Klopt het dat er een mis-sing link in de stad Mechelen bijkomt namelijk de verbinding tussen de E19 en het Arsenaal? Het zou gaan om een investering van 90 miljoen euro door Via-Invest. De vorige minister heeft gezegd dat de

missing links beperkt waren tot de zes projecten. Nu wordt bijvoorbeeld de spoorwegbrug vervangen door een stuk omleiding van Ronse. Op welke basis gebeurt dat?

Kan de spreker de juiste situatie van de Noord-Zuid-verbinding in Limburg krijgen, maar dan van alle onderdelen, ook van de contacten van de minister met het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren?

Het Albertkanaal is gegraven van 1930 tot 1939. De verbreding van het kanaal is gestart in 1964. Er moeten nog 30 tot 40 bruggen aangepast worden, voor een bedrag van 20 tot 30 miljoen euro. De Administratie slaat er met de Franse slag naar want de brug in Vroenhoven is 40 percent duurder dan begroot. De modernisering van het Albertkanaal wordt planmatig voortgezet, aldus de beleidsbrief. Hoe ziet dat plan eruit? Hoe wordt het gefinancierd?

Minister Demotte heeft grote verklaringen afgelegd over het Albertkanaal. Zijn voorganger Di Rupo heeft een aantal mobiliteitsmaatregelen genomen en het voornemen uitgesproken om een vierde sluis te bouwen in Ternaaien. De vierde sluis zou Wallonië minder afhankelijk maken van Antwerpen en zorgen voor een snelle doorvaart naar Rotterdam. Wat is de waarde van die visie?

Is het mogelijk te beschikken over het organisatieplan bij capaciteitsbeperkende incidenten?

De spreker stelt nog altijd een degradatie van het wegnnet vast. Er is dringend een inhaaloperatie nodig. Hij hoopt alle onderdelen van de indicatieve driejarenprogramma's te krijgen en niet alleen van de wegen. Bestaat er een gelijkaardig rapport als voor het wegnnet (rapport Heleven) over de toestand van het waterwegennet, over de toestand van de sluizen, over de diepgang van de waterwegen?

Volgens 'Prognos European Transport Report' gaat het de verkeerde kant uit met het vervoer over water. De goederenmobiliteit zou binnen een bepaalde periode met 40 percent aan tonkilometer groeien, waarbij het vervoer via de weg stijgt van 72 naar 74 percent, de binnenvaart status quo blijft en het vervoer per spoor daalt.

Welke concrete logistieke actiepunten bevat Vlaanderen in Actie (VIA)?

Het zal de lokale bewindslui zeker interesseren hoe het met de rooilijnen zit. Die hebben tot nog toe alleen maar verkrotting langs gewestwegen veroorzaakt. Vaak wordt er geoordeeld op basis van KB's

van 1965. Toen zag men alles nog groot, maar dat is niet meer van deze tijd. Veel mensen zitten door de rooilijnen in de problemen.

Hoe zit het met de opvolging van de rapporten van het Rekenhof? De voorgangers van de minister zijn recordhouders op dat vlak. De rapporten in het beleidsdomein MOW gaan over het Deurganckdok, over de verrekeningen bij openbare werken, de schadedossiers, de verwijlintresten.

Op 19 juli 2007 stelde de heer Peumans een schriftelijke vraag over het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS. Hij ontving het antwoord vorige week, dus na vier maanden! Het antwoord is daarenboven onbevredigend. Hij wordt met een kluitje in het riet gestuurd: er wordt verwezen naar federale gegevens waarover men nog niet beschikt, een antwoord wordt later bezorgd. Toch zou hij echt graag weten welke investeringen in welke gewesten gebeurd zijn.

2.1.7. Tussenkoms van de heer Jul Van Aperen

De heer *Jul Van Aperen* merkt op dat de onderhoudsachterstand van de wegen licht gestegen is. Die formulering doet vermoeden dat er echt een probleem is. Er is een groot verschil tussen de vastgelegde middelen en de realisering van een aantal werken. In het derde trimester van 2007 zou maar 60 percent van de begroting gehaald worden. Waardoor wordt die achterstand veroorzaakt? Hoe wordt die weggewerkt? Als de achterstand blijft bestaan, bouwt Vlaanderen impliciete schuld op. Kan de minister een overzicht geven van de projecten die gerealiseerd worden? Welke maatregelen wil de minister nemen om de uitvoeringen beter in overeenstemming te brengen met de vastleggingen?

Voor de proefprojecten over ecocombi zijn geen aanpassingen nodig. Die zullen immers gebruik maken van de autostrades. Hoeveel staat het met de proefprojecten? Van welke wegen zullen ze gebruik maken? Wanneer denkt de minister van start te gaan? Heeft ze al contact gehad met de federale minister van Mobiliteit?

Er is een groot tekort aan parkings. Zal de regering daaraan verhelpen door parkings aan te leggen of uit te breiden? Er is ook heel wat te doen rond veiligheid en vrachtwagendiefstal op parkings. Samen met de federale overheid zouden er afspraken gemaakt worden over de betere beveiliging van bepaalde parkings. Hoeveel staat het met het uitbreiden van de parkings? Hoe staat het met de veiligheid? Zijn er proefprojecten daarover gepland?

Minister Peeters wou geen verruiming van laad- en losuren maar wel laden in de late voormiddag of in de vroege namiddag promoten. Dat is voor Open Vld een verplaatsing van het probleem, daardoor wordt de avondspits alleen maar langer. Om de laad- en losuren succesvol uit te breiden, moet een aantal voorwaarden vervuld zijn. Wat is het standpunt van de minister? Is ze bereid een proefproject over de betere benutting van de wegcapaciteit te starten?

Wat is de stand van zaken van het overleg met de federale overheid over het inhaalverbod van vrachtwagens? Hoeveel inhaalstroken zijn er al afgebakend? Welke aanpassingen zijn er eventueel nodig?

De sector van het uitzonderlijk vervoer vraagt om de maximale hoogte op te trekken van 4 meter naar 4,3 meter. Is dat technisch mogelijk? Wat is de visie van de minister? Zijn er trajecten die in aanmerking komen voor die 4,3 meter?

Zal de timing van de Liefkenshoektunnel gehaald worden?

2.1.8. *Tussenkoms van de heer Frans Peeters*

De heer *Frans Peeters* verwijst naar de eerste pagina van de beleidsbrief. Daar wordt verwezen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Spijtig genoeg klopt dat niet, het is een ontwerpplan dat nooit goedgekeurd is door de Vlaamse Regering. Door het weinig transparante karakter van het geheel verwijzen ministers erover vragen voortdurend door naar andere ministers. Als ze dan toch antwoorden, zijn sommige uitspraken, bijvoorbeeld over de logistieke functie, zelfs ronduit tegenstrijdig. Het wordt hoog tijd voor een definitief Mobiliteitsplan Vlaanderen, met prioriteiten en met naast strategische en tactische doelstellingen ook operationele doelstellingen. Ook het ambitieniveau van die operationele doelstellingen moet duidelijk zijn, zowel qua uitvoering als qua tijd. Als dat niet gebeurt, stevent Vlaanderen af op een verkeersinfarct. De ongevallen zijn opnieuw aan het stijgen. De verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid maar ook de doorstroming, waar trouwens een economisch maar ook ecologisch aspect aan is, komen in het gedrang.

De Noord-Zuidverbinding in de Kempen is spijtig genoeg noodzakelijk. Inwoners van Geel hebben evenveel tijd nodig om een bepaald traject van drie kilometer af te leggen als om tot in Antwerpen te

geraken. Dat is de harde realiteit. Dezelfde spreker pleit ervoor dat er gestaag voort gewerkt wordt aan alle missing links. Het is daarenboven ook verstandig om op geregelde tijdstippen, bijvoorbeeld jaarlijks, in deze commissie te rapporteren over de projecten van Via-Invest.

Twee jaar geleden heeft de spreker opgemerkt dat het budget voor het wegenonderhoud schandalig laag was. Nu verhogen de kredieten van 30 naar 80 miljoen euro. Dat is een goed begin. In het zogenaamde rapport Heleven wordt ook gewezen op het structurele tekort aan onderhoud van de gewestwegen. De middelen komen nu op het niveau van 2002. Zijn de middelen recurrent? Zal de overheid zich engageren om gedurende een aantal jaren bepaalde middelen vrij te maken? Een op de zes verkeersongevallen heeft te maken met een structureel gebrek van de weg. De spreker pleit dus voor een bijkomende verhoging van het budget.

Jaagpaden langs de Kempense kanalen staan in de begroting. De Kempense kanalen hebben een economische maar ook een recreatieve functie. Komt er een kwaliteitslabel van de fietsvoorzieningen? Misschien is het goed dat het onderhoud voldoet aan de voorwaarden van het fietsvademeccum.

Er wordt wel degelijk werk gemaakt van de capaciteitsuitbreiding van het hoofdwatwegennet en de modernisering van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen. De vraag is hoe lang het nog zal duren vooraleer de laatste brug verhoogd is.

Alle besturen hebben problemen met de rooilijnen. Welke oplossingen zal het nieuwe decreet aanbrenge?

De streefbeeldstudies van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn gestart in 2002, maar heel wat studies zijn nog niet afgerond. Studiebureaus slagen er jaarlijks in een overlegvergadering te houden waarbij ook de lokale besturen betrokken zijn, de AWV, de cel Mobiliteit van het agentschap Infrastructuur. Om de haverklap komen er andere voorstellen. De studies gaan allemaal over megaprojecten. Volgens de heer Peeters zijn die nooit betaalbaar. Het is hoog tijd om de streefbeeldstudies, het opzet en de doelstellingen te evalueren. Hoeveel streefbeeldstudies zijn klaar? Wat zijn de resultaten ervan? Hoeveel erelonen zijn er al betaald aan de studiebureaus? Wanneer zullen alle studies afgelopen zijn? De grote frustratie van de lokale besturen is dat de studiebureaus soms voor-

stellen doen die regelrecht indruisen tegen de lokale mobiliteitsplannen. Hoe zit het trouwens met de toetsing aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Kortom, de heer Peeters vraagt een duidelijke visie, een geactualiseerd onderbouwd Mobiliteitsplan Vlaanderen, gebiedsgerichte regionale mobiliteitsplannen en lokale beleidsplannen. Slechts zo kan er een goede afstemming zijn en geen tegenstrijdigheid. Tot slot wil hij weten wie het geheel bewaakt. De lokale besturen staan machteloos tegenover de diensten op provinciaal niveau en de studiebureaus. Ze merken dat het hun bezwaren geen effect hebben.

2.1.9. *Tussenkomst van de heer Jos De Meyer*

De heer *Jos De Meyer* vindt het belangrijkste inhoudelijke kenmerk van de beleidsbrief continuïteit. Dat is niet abnormaal. De brug van Temse is belangrijk voor het Waasland, de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen. De spreker rekent erop dat met dezelfde ijver aan het dossier voort gewerkt wordt.

De spreker pleit om bij baggerwerken voldoende aandacht te hebben voor de onbevaarbare waterlopen. In de Durme te Hamme moet een boot bijvoorbeeld permanent in het water roeren opdat de aanpalende waterlopen nog verder kunnen lozen in de Durme. Die werkwijze is onverantwoord op lange termijn.

In zijn regio heeft het Sigmaplan nog steeds geen draagvlak. Over de wijze van implementatie stellen politici uit alle partijen vragen: over of de plaats van de dijken, de gecontroleerde overstromingsgebieden en de gecontroleerde gereduceerde getijden wel verantwoord zijn. Mensen verstaan wel dat er gebieden moeten zijn die water opvangen, maar niet dat die gebieden ook twee maal per dag onder water moeten lopen.

2.1.10. *Tussenkomst van mevrouw Cindy Franssen*

Mevrouw *Cindy Franssen* zal een aantal van haar vragen omzetten in schriftelijke vragen. Voor het verkeerscentrum Gent wordt er verwezen naar een projectnota. Kan de minister de grote lijnen, het concept, het model daarvan bezorgen aan de parlementsleden? Hoe ver reikt het gebied van het verkeerscentrum? Over welke wegen gaat het? Waar zal het centrum gehuisvest zijn? Hoeveel personeelsleden zullen er worden tewerkgesteld?

Welke gewestwegen zullen er in 2008 onder handen genomen worden in de provincie Oost-Vlaanderen? Wat met de fietspaden langs de provinciewegen? Zal daar een inhaaloperatie nodig zijn? De spreker feliciteert de minister met de versnelde aanpak van de gevaarlijke punten. Welke wisselwerking is er tussen de zwartepuntenlijst en de gegevens over de verkeersveiligheid? Krijgen fietstunnels een plaats in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen?

Kan de minister het effect van het project Seine-Schelde op de werkgelegenheid in de provincie verduidelijken? Waar komt het coördinatiepunt minder hinder in Oost-Vlaanderen? Zal er de nodige aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid van de werven voor minder mobiele personen?

2.2. *Antwoorden van de minister*

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat zij uiteindelijk niet geopteerd heeft om de beleidsbrief in te delen per provincie. Een dergelijke aanpak zou misschien het geheel uit het oog doen verliezen. In de beleidsbrief staat inderdaad geen langetermijnplanning. Het is een brief voor één jaar, geënt op het regeerakkoord en de beleidsnota. Uiteraard komen er nog langetermijnprognoses.

De minister verontschuldigt zich voor het late en onvolledige antwoord op twee schriftelijke vragen van de heer Peumans. Ze heeft de vragen eerst teruggestuurd naar haar administratie omdat het voorgestelde antwoord onvoldoende was, maar uiteindelijk werd beslist om later te antwoorden.

De minister antwoordt eerst op de gestelde vragen van de heer Rudi Daems over een actuele stand van zaken van de missing links (Hoewel dit slechts één pagina uit de beleidsbrief is, gaat hier in de komende jaren heel veel geld naartoe. Hoe behoudt het parlement een overzicht op de stand van zaken?).

De minister antwoordt dat in het kader van deze besprekingen een actuele stand van zaken geven wellicht te ver leidt. Zij wil er ook op wijzen dat de bespreking van de missing links onderwerp uitmaakt van de regeling der werkzaamheden van deze commissie op woensdag 28 november. De minister zou daarbij willen voorstellen om een actuele stand van zaken en een informatieverstrekking over de controle op de alternatieve financieringen, op semesteriële basis en door middel van een omstandige toelichting

over alle projecten die in het kader van alternatieve financiering in uitvoering zijn of zullen uitgevoerd worden, aan het parlement in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting te geven. De minister zou aan de commissie Openbare Werken willen voorstellen om bij deze bespreking aan te sluiten voor wat het gedeelte missing links betreft. Dit komt overeen met de resolutie die ter zake op 30 mei 2007 in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.

Over de vragen over de Noord-Zuidverbinding Kempen antwoordt de minister dat de Noord-Zuid Kempen onderverdeeld wordt in twee deelprojecten, met name vernieuwen en het verbeteren van het verkeerscomplex Geel-West en de doortrekking van de N19g van de ring van Kasterlee tot de R14. In ieder geval is het niet de bedoeling om andere stukken aan te leggen of te vernieuwen. De voorbereidende studies zijn voor beide deelprojecten in eindfase, waardoor het mogelijk is om de onderhandelingen in de loop van 2008 te kunnen laten starten.

Op de vraag wat het inzicht van de minister is rond de door een aantal mensen gevraagde derde rijstrook op de E313 en of het zinvol is om dit zelfs maar te bestuderen als men ziet dat er vrijwel niemand voor gewonnen is, stelt de minister het volgende.

De minister antwoordt dat tijdens het actualiteitsdebat in plenaire vergadering over de verkeersveiligheid van de E313 in het Vlaams Parlement op 3 oktober 2007 is vermeld dat het duidelijk is dat hierover een studie moet worden uitgevoerd en dat de discussie over de totale verkeersafwikkeling van de E313 en de omgeving de Kempen moet gaan, waarbij in deze globale visie moet rekening gehouden worden met de maximale inzet van alle vervoersmodi.

De geplande studie van de administratie Wegen en Verkeer, in samenwerking met het Vlaams Verkeerscentrum over de mogelijke aanleg van een derde rijstrook op de E313 lijkt haar daarbij zinvol en verantwoord teneinde de relevantie en haalbaarheid van een dergelijke maatregel nader te onderzoeken en de mogelijke baten inzake verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming op de E313 te begroten. Het feit dat de meningen m.b.t. de aanleg van een derde rijstrook op de E313 verdeeld zijn, staft mede de noodzaak van een dergelijke studie. Het onderzoeken van de mogelijkheden en consequenties van de aanleg van een derde rijvak op de E313 is slechts één onderdeel van de te voorziene globale studie. Een discussie

over het verbreden van de E313 mag dan ook niet op zich staan, vermits er ook op andere plaatsen (recent nog in het Leuvense) vragen zijn om capaciteit van de bestaande infrastructuur te verhogen. De minister meent dan ook dat het aangewezen is om in dit verband het bestaande Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen te evalueren en indien nodig bij te sturen in deze zin.

Over de vraag wat de timing voor de realisatie van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is, antwoordt de minister dat met uitzondering van de bruggen in het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen alle bruggen over het Albertkanaal een minimum doorvaarhoogte van 7,00 m, de Europese norm voor drie-lagen-containervaart hebben. In het kader van het Masterplan Antwerpen zullen de bruggen in het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen worden herbouwd in de periode 2008-2015. Vanaf 2016 zouden dus ook deze bruggen beantwoorden aan de Europese norm.

Aangezien er beleidsmatig is voor geopteerd om de bruggen over het Albertkanaal geschikt te maken voor vierlagen-containervaart, worden deze bruggen meteen herbouwd met een doorvaarhoogte van 9,10 m, de Europese norm voor vierlagen-containervaart. Buiten het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen worden de bruggen die aan vervanging toe zijn sinds 1995 systematisch al met een vrije hoogte van 9,10 m herbouwd. Voor de verhoging van de resterende bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m is een onderzoek opgestart dat moet uitwijzen hoe de verhoging van deze bruggen dient te worden gefaseerd en kan worden gefinancierd, waarbij alternatieve financiering tot de mogelijkheden behoort.

Op de vraag welke initiatieven worden genomen om ook de verkeersveiligheid voor de motorrijder te verhogen en waarom hierover niets in de beleidsbrief staat, zegt de minister dat er duidelijke richtlijnen zijn opgesteld om de weginfrastructuur ook af te stemmen op de veiligheid van de motorrijders. Het gaat hier vooral om: wegmarkeringen, vangrails en onderbroken boordstenen die boven de wegverharding uitsteken. De aanpassing van de bestaande weginfrastructuur van de gewestwegen aan voormelde richtlijnen is in uitvoering en voor wat de gewestwegen betreft al opgeschoten. Voor alle nieuwe infrastructuur, evenals voor alle aanpassingen van de bestaande weginfrastructuur, wordt steeds rekening gehouden met voormelde richtlijnen. Een vademecum 'Motor-

rijders' dat voormelde richtlijnen verduidelijkt en ruim communiceert naar alle wegbeheerders is zo goed als klaar.

In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is tevens een maatregelfiche opgenomen specifiek gewijd aan de vervolmaking van motorrijders. Deze maatregelfiche beschrijft de manier waarop een bijkomende rijopleiding of training voor motorrijders in de praktijk georganiseerd kan worden. Het is de bedoeling om alle fiches in het Verkeersveiligheidsplan in de komende jaren verdere uitwerking te geven.

De tekst van de fiche uit het Verkeersveiligheidsplan over de vervolmaking van motorrijders wordt als bijlage gevoegd bij het verslag.

Op pagina 24 van de beleidsbrief leest de volksvertegenwoordiger dat een aantal PPS-projecten geen PPS-projecten meer zijn? Op basis van welke criteria wordt een project geselecteerd als PPS-project? Hoe is beslist om de Netebrug te vervangen door de N60? De minister verduidelijkt dat de bouw van de nieuwe spoorbrug over de Nete te Duffel, die aanvankelijk was geselecteerd als een potentieel PPS-project, uiteindelijk niet voor PPS in aanmerking werd genomen. Door de bouwheer Infrabel werd voor de Netebrug geoordeeld dat de kans om dit als een PPS-project te realiseren minimalistisch was, zodat deze piste werd verlaten. Tevens zou voor de toepassing van het PPS-concept een grondige herwerking van de reeds opgemaakte aanbestedingsbescheiden noodzakelijk zijn geweest, wat tot een aanzienlijke vertraging in de realisatie van het project zou hebben geleid.

Overeenkomstig het decreet betreffende publiek-private samenwerking van 18 juli 2003 is de basisvereiste voor de erkenning van een project als een PPS-project dat hierdoor zowel voor de publieke als de private sector een meerwaarde wordt gecreëerd. Deze meerwaarde situeert zich op het financiële, maatschappelijke en operationele vlak.

Bij de keuze van de wegenisprojecten werd de lijst met missing links zoals deze werd opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen als basis genomen. Om een verdere selectie te maken uit deze lijst met missing links, werd in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheid om binnen deze legislatuur effectief tot resultaten te komen. De stand van de individuele dossiers en de mogelijkheden om concrete situaties te verbeteren, waren hierin dus doorslaggevend. Voorts werden er projecten met een dergelijke financiële

impact geselecteerd, die met de reguliere kredieten moeilijk te realiseren zijn. Ten slotte dienden de projecten ook te kaderen in de beleidsdoelstelling om de bereikbaarheid van de economische knooppunten te waarborgen.

Het oorspronkelijke voorgestelde project m.b.t. de Scheldebrug N16 Temse-Bornem werd vervangen door het project van de Netebrug te Duffel. Dat laatste is een gecombineerd project met Infrabel. Na besprekingen bleek ook dit geen geschikt PPS-project te kunnen worden. De Vlaamse Regering heeft op 23 maart 2007 het project van de N60 te Ronse als een geschikt PPS-project toegevoegd aan de bovenstaande lijst.

Op de vraag van de heer Daems hoe de meerjarige engagementen (PPS-projecten, Liefkenshoekspoor-tunnel enzovoort) die in deze beleidsbrief getroffen worden, zullen gemachtigd worden en of hiervoor een decretaal initiatief voorzien wordt, antwoordt de minister het volgende.

In uitvoering van de resolutie betreffende de informatieverstrekking over en de controle op de alternatieve financieringen die op 30 mei 2007 door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd zal aan het parlement worden gerapporteerd over de aangekondigde alternatief te financieren infrastructuurwerken. Deze meerjarige engagementen zullen waar nodig ook worden opgenomen in de volgende meerjarenbegroting.

De pre- en cofinanciering van spoorwegprojecten van gewestelijk belang was reeds het voorwerp van een uitgebreide besluitvorming.

Op 22 maart 2002 keurde het Vlaams Parlement het decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goed met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS. Dit samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 regelde onder andere de wijze van prefinanciering door een gewest van projecten van gewestelijk belang op haar grondgebied. Daarbij werd de Liefkenshoekspoorverbinding als zo'n project aangeduid.

Op 26 november 2004 keurde de Vlaamse Regering het voorstel van de federale regering tot realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding en van het vormingsstation van Zeebrugge via een PPS-constructie

goed. De financiële middelen voor de pre- en cofinanciering werden voorzien op het artikel 73.43 (oud 363F7343) van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Op 11 oktober 2005 ging het Overlegcomité tussen de federale regering, de gemeenschaps- en gewestregeringen principieel akkoord met de realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding via een PPS.

Op 7 december 2005 heeft het Overlegcomité tussen de federale regering, de gemeenschaps- en gewestregeringen akte genomen van het ritme van de financiële inbreng van het Vlaamse Gewest in het project 'Liefkenshoekspoorverbinding' voor een totaal bedrag van 107 miljoen euro, waarvan 7 miljoen zou geïnvesteerd worden in 2007, 16 miljoen in 2008, 24 miljoen in 2009, 32 miljoen in 2010 en 28 miljoen in 2011.

De prefinancieringskost voor het vormingsstation van Zeebrugge werd vastgesteld op 13 miljoen euro. Met het oog op de cofinanciering van het project 'Liefkenshoekspoorverbinding' wordt thans een overeenkomst voorbereid tussen Infrabel en de bevoegde Vlaamse ministers, in uitvoering van de voormelde beslissingen.

De implementatie van de pre- en cofinanciering van beide projecten vergt dus geen afzonderlijk decreet, behalve wat opgenomen wordt in het decreet op de uitgavenbegroting.

De heer Daems vroeg naar een stand van zaken in het dossier van het wegvignet. De minister verklaart dat het onderzoek rond het wegvignet midden 2007 afgerond werd. Dit toonde aan dat een invoering onder de gestelde vorm niet haalbaar was wegens de bezwaren die de Europese Commissie hieromtrent maakte. De Vlaamse Regering is voorstander van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich daarbij te inspireren op wat in Duitsland tot stand is gekomen. De invoering mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. Dit impliceert ook dat afspraken nodig zijn voor een maximaal gelijktijdige invoering in bij voorkeur de volledige Benelux. Momenteel is een ambtelijke werkgroep opgestart die zich over deze kilometerheffing voor vrachtwagens zal buigen.

De heer Daems stelde dat de minister-president de start van de uitdieping van de Schelde nog dit jaar aangekondigd heeft. Hoe staat het met de beloofde

gelijktijdige aanpak van andere werken? Wat wordt er gerealiseerd op andere belangrijke plaatsen (Durme, Nete enzovoort) in het kader van het Sigmaplan? De minister stelt dat het Sigmaplan verder bouwt aan ruimte voor water. De werken aan het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde worden voortgezet. De voorbereiding voor de realisatie van het grensoverschrijdende overstromingsgebied Hedwige-Prosperpolder is gestart. Ook de studie van de Scheldekaaien te Antwerpen vordert gestaag.

Langs de Durme wordt conform de beslissing van de Vlaamse Regering het dijkenprogramma afgewerkt en worden een aantal natuurontwikkelingsprogramma's gerealiseerd (ontpoldering en wetland). In de vallei van de Grote Nete wordt conform de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 april 2006 een herinrichtingsplan opgesteld met als bedoeling via dijkverplaatsing voldoende veiligheid tegen overstroming te genereren en daarnaast 850 hectaren natuur te creëren.

Zowel de verdieping als de natuurprojecten zitten nog steeds op schema. Dat wil zeggen dat naast een start van de verdieping eind dit jaar, ook de bouwvergunning voor het noordelijk deel van de Prosperpolder en het Belgische deel van de Hedwigepolder eind dit jaar, uiterlijk in het voorjaar van 2008 bekomen kan worden. Ook de andere Sigmaplan-projecten kunnen nog steeds volgens planning uitgevoerd worden.

Op de vraag hoe de minister tegenover de verankering van milieuvriendelijke criteria in bestekken voor Openbare Werken staat en wat hier concreet aan wordt gedaan, antwoordt de minister het volgende.

Voor wat betreft milieuvriendelijke producten wordt er door projectingenieurs aandacht aan besteed dat er waar mogelijk milieuvriendelijke verven en dergelijke gebruikt worden. Er mogen, in het kader van het reductieprogramma chemische bestrijdingsmiddelen, geen chemische bestrijdingsmiddelen meer gebruikt worden en er wordt gezocht naar de meest efficiënte milieuvriendelijke bestrijdingstechnieken. In maai-bestekken wordt gemeld dat er geen klepelmaaiers meer mogen gebruikt worden. Voor het bestrijden van zwerfvuil wordt momenteel actie genomen om gemachtigde ambtenaren, bevoegd voor het vaststellen van overtredingen, aan te duiden na de BBB-hervorming. Voor wat betreft de criteria naar aannemers kunnen er concrete acties genomen worden waarbij er wel rekening dient gehouden te worden met een overgangsperiode, zodat aannemers bijvoorbeeld

maar machines moeten vervangen als ze afgeschreven zijn. Deze criteria dienen minstens op niveau beleidsdomein MOW bepaald te worden.

In samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en het agentschap Natuur en Bos worden er in de bestekken betreffende vernieuwen of herstellen van oevers maatregelen voorzien die het natuurlijke karakter van oevers in de mate van het mogelijke moeten herstellen. Er moet hier wel rekening gehouden worden met de economische activiteit op het kanaal. Zo is het duidelijk dat natuurlijke oevers beter kunnen op kleine kanalen en waterlopen dan op het Albertkanaal. Ook worden er afzonderlijke projecten uitgevoerd voor de aanleg van fauna uitstapplaatsen langs de waterwegen van nv De Scheepvaart.

Het agentschap Waterwegen en Zeekanaal heeft zich tot doel gesteld een duurzaam beheer van de waterweg te realiseren. De effecten die hieruit moeten resulteren betreffen in een breder kader 'het verbeteren van het leefmilieu' en 'het harmonisch inpassen van de diverse terreinontwikkelingen in het landschap'.

Dit wordt in de bestekken vertaald door o.m. voorschriften inzake de bouw van milieuvriendelijke oevers, het vervoer van bouwplaatsmaterialen over de waterweg en de aanwending van geattesteerde houtsoorten. In de bestekken voor groenonderhoud en maaiwerken langs de waterwegen wordt eveneens een post 'gebruik van milieuvriendelijke bestrijdingsmethodes' voorzien.

In het standaardbestek 250 van de wegen worden de materialen beschreven die kunnen aangewend worden bij wegenwerken. Het hergebruik van bouwmaterialen en het gebruik van secundaire grondstoffen is in ruime mate opgenomen in het standaardbestek van de wegen. In de beleidsbrief wordt er tevens een paragraaf besteed aan het milieuvriendelijk inrichten van de transportinfrastructuur. In het bijzonder wordt er aandacht besteed aan: het ecologische bermbeheer, het verminderen van het gebruik aan biociden, het automatiseren van de winterdienst met het oog op het reduceren van het verbruik van dooimiddelen, het uitvoeren van werken die de ontsnippering moeten bevorderen, het opmaken van concrete actieplannen tegen geluidoverlast langs de wegen, het invoeren van snelheidsmaatregelen tijdens smogperiodes.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Flor Koninckx.

Wat is de link van de aangekondigde meting van de vrije doorrijhoogte onder bruggen met de missing links?

De minister antwoordt dat er geen direct inhoudelijk verband is tussen de missing links en de opmeting van de doorrijhoogte van de bruggen op autosnelwegen. Wel werden ze beide bij het wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten opgenomen omdat ook het verzekeren van de maximale doorrijhoogte kan gezien worden als het wegwerken van een capaciteitsbeperkend knelpunt.

Op de vraag of er al een zicht op de locatie voor het verkeerscentrum in Antwerpen en wat de stand van zaken is, stelt de minister dat het verkeerscentrum inderdaad een nieuwe locatie in Antwerpen zoekt. Een bestek voor het huren van de benodigde ruimte en een nota voor de Vlaamse Regering zijn in voorbereiding. Momenteel is er nog niets beslist met betrekking tot mogelijke locaties.

Er zijn drie verkeerscentra gepland. Het werkingsgebied van elk verkeerscentrum wordt vastgelegd op basis van een logische indeling. Het Verkeerscentrum Antwerpen zal het verkeer op de R1 en al de invalswegen naar het grootstedelijk gebied Antwerpen beheeren. Eenzelfde strategie zal worden toegepast te Gent en te Brussel. Het Verkeerscentrum Antwerpen staat eveneens in voor de coördinatie tussen de drie centra en zorgt voor een eenvormig dynamisch verkeersbeheer op het volledige Vlaamse wegennetwerk.

Op de vraag of de geplande rijstrooksignalisatie automatisch zal werken in functie van verkeersstromen en incidenten of handmatig aangestuurd worden, antwoordt de minister dat er onderzoek zal worden verricht naar de 'real-time'-inzet van automatische meetgegevens voor de aansturing van de rijstrooksignalisatie. Het systeem heeft tot doel de verkeersoperatoren ondersteuning te bieden bij de bediening van de verkeersgeleidingssystemen, zodat sneller kan worden gereageerd op wijzigende patronen van verkeersdoorstroming. Het onderzoek zal ondermeer uitsluitsel geven in welke mate en onder welke omstandigheden de aansturing volledig automatisch, m.a.w. zonder tussenkomst van de verkeersoperator, kan gebeuren. Vandaag al geeft de softwareondersteuning van een rijstrooksignalering

steeds een voorstel voor de aanduidingen op de opeenvolgende portieken. In de regel kan de operator dan dit voorstel ofwel bevestigen ofwel aanpassen. Hetzelfde geldt voor de getoonde signalering in functie van de omstandigheden op het terrein.

De heer Koninckx vindt het idee van dynamische rijstrookmarkering zeer interessant. Graag kreeg hij meer informatie over het wat, het hoe en het wanneer van deze plannen. De minister stelt dat een dynamische rijstrookmarkering op het eerste zicht en volgens buitenlandse testen heel wat mogelijkheden biedt. Daarom werd in de beleidsbrief de intentie opgenomen om hier in de toekomst werk van te maken en alvast te starten met onderzoek naar de technische en economische aspecten van een dergelijke markering. Daarvoor kunnen de projecten in Nederland model staan. Vast staat ook nu al dat de uitbouw hiervan duur is en eventuele latere aanpassingen technisch ingewikkeld zijn.

De heer Koninckx kreeg graag een actuele stand van zaken voor de gevaarlijke punten? Zullen alle punten aanbesteed kunnen worden?

De minister verklaart dat de tabel met de gegevens over de aanbestedingen in 2007 geactualiseerd is:

Provincie	Planning aantal aanbestedingen in 2007 (per november 2007)			Planning aanbesteding bedragen in 2007 in euro (per november 2007)		
	1 ^e helft	2 ^e helft	Totaal	1 ^e helft	2 ^e helft	Totaal
Antwerpen	10	15	25	10.332.587	15.923.344	26.255.931
Limburg	17	9	26	7.758.588	17.407.285	25.165.873
Oost-Vlaanderen	3	17	20	2.512.805	10.778.255	13.291.060
Vlaams-Brabant	9	24	33	6.455.533	17.533.113	23.988.666
West - Vlaanderen	8	25	33	6.604.047	16.880.872	23.484.919
Totaal	47	90	137	33.663.580	78.522.869	112.186.449

Uit deze tabel blijkt dat er in 2007 over de vijf provincies heen 137 projecten aanbesteed zullen zijn voor een totale tegenwaarde van ruim 112 miljoen euro. Medio februari 2008 zal voor elk van de 800 gevaarlijke punten die in dit project werden opgenomen een voorontwerp uitgewerkt zijn. Er is voor 100 miljoen aan aanbestedingen gepland in 2008 welke ook effectief zullen plaatsvinden.

Op de vraag wanneer de Noordelijke wegontsluiting gerealiseerd zal zijn op het terrein en hoe het verloop van de werken eruit ziet, schetst de minister de timing. Volgens de geplande uitvoeringstermijn zouden de werkzaamheden voor 25 februari 2012 voltooid moeten zijn. Hoe ziet het verloop van de werken eruit? De werkzaamheden worden in synergie met de aanleg van de nieuwe Diabolo spoorverbinding van de nv Infrabel in verschillende fasen uitgevoerd, waarbij ten gevolge van de voorziene minderhindermaatregelen de capaciteitsreducties tijdens de uitvoering der werken tot een minimum worden beperkt.

Hierbij een eerste overzicht van de globale fasering. Tijdens fase 1 worden de voorbereidende werkzaamheden aan de rioleringen aangevat ter hoogte van het nieuwe uit- en toerittencomplex van de A1. Hierbij wordt ook het archeologisch onderzoek in voornoemde zone uitgevoerd. Deze werkzaamheden zullen vanaf november aanvatten, zonder impact op het verkeer. Eveneens zullen de voorbereidende werkzaamheden inzake de vertrekschacht van de spoor-tunnel op het domein van de luchthaven aanvatten per 29 oktober, evenwel zonder impact op het verkeer.

Tijdens fase 2 wordt de passage van de spoortunnel onder de Luchthavenlaan (tussen de bestaande uitrit en brug over A1) in drie fasen uitgevoerd. Deze werkzaamheden zijn voorzien van december 2007 tot en met oktober 2008. Het doorgaand verkeer op de Luchthavenlaan blijft evenwel mogelijk in beide richtingen volgens de huidige capaciteit van de Luchthavenlaan. In de loop van deze fase wordt eveneens de bestaande uit- en toerit van de A1 op de Luchthavenlaan (nr. 12) deels omgelegd, waarbij alle huidige verkeersbewegingen mogelijk blijven.

In de derde fase wordt het nieuwe uit- en toerittencomplex langs de noordwestelijke zijde van de A1 gerealiseerd en zullen de Bataviastraat en de Haachtsesteenweg ter hoogte van de ingang Brucargo omgelegd worden via een tijdelijke ontsluitingsweg. De uitvoering van deze fase is voorzien vanaf september 2008 tot en met mei 2009. Tijdens deze fase zal eveneens de A1 richting Antwerpen ter hoogte van het huidige uit- en toerittencomplex nummer 12 via een tijdelijke ontsluitingsweg omgelegd worden naar de huidige middenberm. Deze laatste zal dezelfde capaciteit hebben als de huidige A1 en is voorzien vanaf augustus 2008 tot en met mei 2010.

Tijdens de vierde fase zal de plaatsing van de stalen fietsbrug over de A1 uitgevoerd worden, dewelke is

voorzien rond december 2008. Hierna kan tijdens het voorjaar van 2009 het nieuwe fietstraject in dienst genomen worden.

In fase 5 wordt het nieuwe uit- en toerittencomplex langs de noordoostelijke zijde van de A1 gerealiseerd, alsook de zone Leuvensesteenweg-Bataviastraat.

Tegelijkertijd zal de constructie van het viaduct over de Luchthavenlaan aanvatten vanaf het voorjaar 2010 tot midden 2011. Tijdens deze fase zal de integrale Luchthavenlaan – alsook het kruispunt met de Haachtsesteenweg – via een tijdelijke ontsluitingsweg omgelegd worden vanaf de bestaande brug over de A1 tot in de Brucargozone van de luchthaven. Vervolgens zal de herinrichting van het gelijkgrondse niveau van de Luchthavenlaan uitgevoerd worden van begin tot oktober 2011.

Ten slotte zal de aangepaste uitrit van de A1 naar de Luchthavenlaan – en het viaduct – gerealiseerd worden van eind 2011 tot en met februari 2012.

De heer Koninckx vraagt wat men bedoelt met ‘optimalisatie’ van de R0. Wanneer worden deze werken gepland? De minister verduidelijkt dat onder ‘optimalisatie’ van de R0 verstaan wordt: “een oplossing bieden aan de structurele mobiliteitsproblemen op de R0 door de fysieke en functionele ontduubeling van de R0 door middel van de uitbouw van een parallelstructuur”. Dit principe is het resultaat van de studie die het studiebureau Tritel uitvoerde in samenwerking met de lokale en regionale overheden van het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Ruimtelijk Structuurplan stelt als kwaliteitseis voor de hoofdwegen (snelwegen) immers een doorstroomgarantie van 95%.

Het is de bedoeling om binnen het START-programma (Strategisch Actieplan voor de reconversie en de Tewerkstelling in de luchthavenregio) het bovenvermelde principe uit te werken voor de zone Zaventem en de R0 noord (E40/A10-E19/A1). Deze scheiding van het doorgaand verkeer (op de centrale as) van het lokaal verkeer (op de parallelwegen) zal resulteren in een optimalisatie van de verkeersafwikkeling op de R0, aangezien het vooral de vele weefbewegingen zijn die leiden tot het fileleed op de R0.

Concreet wordt er een parallelstructuur voor de zone Zaventem tussen de verkeerswisselaar met de A3/E40 in Sint-Stevens-Woluwe en de verkeerswisselaar met de A1/E19 in Machelen uitgewerkt. Anderzijds wordt

ook voor de zone R0 noord tussen de verkeerswisselaar met de A12 in Strombeek-Bever en de verkeerswisselaar met de A10/E40 in Groot-Bijgaarden aan een parallelle structuur gedacht. Voor de zone tussen het viaduct van Vilvoorde en de verkeerswisselaar met de A12 in Strombeek-Bever is de aanleg van een 4de rijstrook met 'permanente' in- en uitvoegstrook voorzien.

Wat betreft de uitvoering van de werken, zal de minister binnenkort aan de Vlaamse Regering een nota voorleggen met betrekking tot de uitwerking en uitvoering van de hierboven vermelde principes. In het START-programma is voorzien om in 2009 met de werken te beginnen.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Joris Vandenbroucke.

Is het de bedoeling om de hele E17 tussen Antwerpen en Gent en de E40 tussen Brussel en Gent met dynamische verkeerssignalisatie uit te rusten? De minister verklaart dat de scope van het project Gent in eerste instantie beperkt blijft tot de meest kritische wegsegmenten van de E40, E17, R4 en E34 in termen van verkeersveiligheid en -doorstroming. In een latere fase is het ook de bedoeling om dit ook verder uit te bouwen op de hele E17 en E40 tussen Gent en Antwerpen enerzijds en tussen Gent en Brussel anderzijds.

Voor het verkeersbeheer rond Brussel werd in het verleden gesteld dat er een studie bijna klaar was. Biedt deze studie een basis voor verder overleg en maatregelen? Wanneer mogen we hierin uitvoering op het terrein verwachten? De minister stelt dat deze studie geleid heeft tot een rudimentair inzicht omtrent een mogelijke organisatorische invulling voor een dynamisch verkeersbeheer op de autosnelwegen en belangrijkste invalswegen van het grootstedelijk gebied Brussel. De resultaten kunnen als ondersteunend element worden gebruikt om het overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verder te zetten.

In 1998 is een studieopdracht 'Verkeersstructuurschets Zone Zaventem' uitgevoerd. In samenwerking met de lokale en regionale overheden van het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk gewest werkte het studie-bureau Tritel een nieuwe structuur uit voor zowel het openbaar vervoer als het wegvervoer.

Daarnaast werd op de Provinciale Auditcommissie van Vlaams-Brabant op 8 mei de projectnota voor-

gesteld over de omvorming van het wegvak tussen de E40/A3 en de E19/A1. In het advies van de auditor wordt gesteld dat de opmerkingen m.b.t. de ruimtelijke invulling, de integratie van nieuwe kantoorontwikkelingen en de integratie van hoogwaardig openbaar vervoer aanvulling en opvolging verdienen. De interne communicatie tussen afdelingen/departementen van de Vlaamse overheid en met De Lijn zal op een hoger en intenser niveau gevoerd worden.

Er is verder ook nog een studieopdracht lopende betreffende ondersteunende simulatiestudies voor het hele START-project. Deze is gestart op 5 september 2007 en de looptijd is in totaal 161 prestatiedagen. De opzet is om in overleg tussen de betrokken administraties een instrument uit te bouwen dat zowel het agentschap Infrastructuur als het departement MOW ten goede komt. Het beoogde instrument moet uiteindelijk toelaten van de voorgestelde infrastructuure aanpassingen aan de Ring R0 om Brussel ook verkeerskundig door te rekenen.

Daarnaast is het ook de bedoeling om diverse scenario's met betrekking tot de R0 door te rekenen, onder meer met het oog op het bepalen van de nodige/gewenste verkeersleemata-instrumenten en het evalueren van de te verwachten effecten ten gevolge van specifieke verkeersmaatregelen, al dan niet gebruikmakend van deze instrumenten.

Concreet voorziet het project enerzijds in een modellering van de referentietoestand (anno 2007) van de infrastructuur en de toekomstige situatie (anno 2020). Over de geplande investeringswerken is er echter nog geen beslissing genomen. De minister zal binnenkort een nota aan de Vlaamse Regering voorleggen, waarin mogelijke maatregelen en de bijhorende consequenties beschreven zijn. In afwachting van een beslissing daaromtrent ligt de studie voor wat betreft de geplande situatie momenteel stil.

Ten slotte is er ook nog een studie geweest in 2006 over het dynamisch verkeersbeheer rond Brussel in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze studie werd opgevolgd door het Verkeerscentrum.

Op de vraag waarom er een verschil is tussen snelheidsbeperkingen op de verschillende ringwegen en waarom er in Antwerpen maar 100 km/u gereden mag worden en in Brussel 120 km/u, antwoordt de minister dat het verkeer op de R1, in vergelijking met andere ringwegen, gekenmerkt wordt door een in ver-

houding veel groter aandeel aan vrachtwagens en de vele weefbewegingen en de voorsorteerbewegingen, zowel door vrachtwagens als personenwagens, die er plaats vinden op korte afstand van elkaar. Met een beperking van het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens draagt men bij tot de verbetering van de verkeersveiligheid op de R1.

Op een gedeelte van de Antwerpse ring waar de toegangscomplexen en knooppunten zeer dicht bij elkaar gelegen zijn is er sedert geruime tijd een snelheidsbeperking tot 100 km/u omwille van deze vele in- en uitweefbewegingen in combinatie met het hoge aandeel vrachtwagens.

Oorspronkelijk was deze snelheidsbeperking statisch aangeduid, was slecht zichtbaar en werd daardoor slechts beperkt opgevolgd. Door de recent gerealiseerde dynamische signalering zijn voormelde punten grotendeels opgelost.

Op de Brusselse ring is er thans al een snelheidsbeperking op het viaduct van Vilvoorde en zijn toegangen. Op andere plaatsen van de Noorderring is er ook een korte opeenvolging van toegangscomplexen en knooppunten hetgeen eenzelfde snelheidsbeperking als op de Antwerpse ring rechtvaardigt. Op deze weggedeelten met hoofd- en langswegen, is er momenteel echter nog geen dynamische signalering zodat een statische snelheidsbeperking er dezelfde problemen zou opleveren als destijds op de Antwerpse ring. Wanneer een dynamische rijstrooksignalering zal gerealiseerd zijn op de Brusselse Noorderring kan, op basis van de dan beschikbare Antwerpse ervaring, worden uitgemaakt waar welke snelheidsbeperking desgevallend aangewezen is.

Op de vraag waarom de bestaande dynamische borden niet gebruikt worden om reisinformatie, zoals rijtijden, aan te kondigen, verklaart de minister dat de dynamische borden worden ingezet om aan de weggebruikers informatie te geven over (in prioriteitsvolgorde) de verkeersveiligheid, benutting van het wegnetwerk, en algemene informatie, zoals geplande wegenwerken of manifestaties waarbij grote verkeershinder te verwachten valt. Zoals vermeld in de beleidsbrief wordt in 2008 de haalbaarheid om reistijdinformatie te projecteren eveneens onderzocht.

Dynamische informatieborden kunnen dus inderdaad gebruikt worden voor meerdere doeleinden, waaronder ook reisinformatie en reistijden. Reisinformatie wordt nu al verstrekt onder meerdere vormen: het

vermelde van de aard van eventuele hinder, de locatie ervan en aanbevolen routes en alternatieven enzovoort.

Het aangeven van een reistijd zonder meer heeft nut omdat de weggebruiker dan weet wat hem of haar te wachten staat en zich wellicht dan minder zal opwinden. Rijtijden hebben echter meer zin wanneer meerdere alternatieven met elkaar kunnen vergeleken worden (meerdere mogelijke routes, meerdere vervoerswijzen, enzovoort). Om dit volwaardig en geloofwaardig te kunnen doen, zijn nauwkeurige en betrouwbare gegevens nodig, opgemeten en verzameld door de geëigende apparatuur. Dit is momenteel nog niet steeds het geval. Daarom worden tot nu toe geen rijtijden vermeld op de dynamische informatieborden.

Op de vraag of men denkt bij dynamische rijstrookmarkering aan het Nederlandse voorbeeld en of dit, gelet op het hoge kostenplaatje (460 miljoen euro) en het wetgevende werk in Nederland realistisch is, stelt de minister dat een dynamische rijstrookmarkering heel wat mogelijkheden heeft, maar zoals al in het antwoord aan collega Koninckx vermeld is de uitbouw hiervan duur en zullen eventuele latere aanpassingen bovendien technisch ingewikkeld zijn. Op dit ogenblik wenst de minister zich dan ook te beperken tot onderzoek en evaluatie van buitenlandse voorbeelden, met de eventuele mogelijkheid om dit later ook in Vlaanderen in te voeren.

Op de vraag waarom er in deze beleidsbrief niets gezegd wordt over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, stelt de minister dat op het ogenblik van de samenstelling en de opmaak van de beleidsbrief het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen in voorbereiding was en de Vlaamse Regering daar ook geen standpunt had over ingenomen.

Op de vragen waar en wanneer een project trajecthandhaving gepland wordt, verklaart de minister dat in het voorjaar van 2008 voorzien is om een proefproject voor trajecthandhaving aan te besteden voor de E17-autosnelweg te Gentbrugge. Dit proefproject moet nuttige informatie verstrekken over de technische haalbaarheid met bepaalde apparatuur en software, en de eventuele randvoorwaarden en beperkingen. Er is momenteel echter nog een juridisch probleem voor de toepassing van trajecthandhaving. De federale verkeerswet laat momenteel de vervolging op basis van trajecthandhaving niet toe. De minister zal hierover een schrijven richten aan de federale minister van Mobiliteit.

Op de vragen hoe het staat met het bevaarbaar zijn van de binnenwateren en wat de resultaten zijn van het openbaar onderzoek naar aanleiding van het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie (SUB) en wanneer we daar de uitvoering van mogen verwachten, stelt de minister dat op 1 juni 2007 de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie (SUP BRS) verleende. De regering gelastte de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid een openbare consultatieprocedure over het uitvoeringsplan te organiseren en advies in te winnen van de SERV en van de Minaraad. Op basis van dit verslag Inspreek- en Adviesreacties wordt het voorontwerp van uitvoeringsplan aangepast.

Daarenboven wordt gewaakt over de afstemming tussen het SUP BRS en de goedgekeurde bekkenbeheersplannen. De voornaamste aanpassingen hebben betrekking op het actualiseren en/of beter duiden van de cijfergegevens, het verbeteren van de integratie met de waterbeheersplannen, het scheppen van meer duidelijkheid omtrent de bindendheid van de acties en een inschatting van de budgettaire consequenties van de bindende acties.

Het SUP BRS of sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie is een uitvoeringsplan in het kader van het Afvalstoffendecreet en heeft in de eerste plaats een ecologische missie. Het plan spreekt wel van nautische en hydraulische prioriteiten, doch ontkoppelt nautische prioriteit en dringende hydraulische prioriteit van de prioriteiten van het plan. De uitvoering van het SUP BRS wordt in belangrijke mate geconditioneerd door de beschikbaarheid van de nodige middelen. Dit geldt zowel voor het op diepte houden van de vaarwegen, als voor de inhaalbeweging m.b.t. de historische baggerachterstand.

Met de huidige middelen, die in 2008 worden verhoogd, wordt het behoud van de huidige toestand inzake bevaarbaarheid nagestreefd. Daartoe worden de middelen ingezet waar de problemen zich het meest manifesteren.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van mevrouw Agnes Bruyninckx.

Op de vraag waarom de onderhandelingen voor de AX niet voor eind 2008 kunnen starten, stelt de minister dat zoals de vraagsteller wellicht weet, voor de aanleg van nieuwe stukken weg heel wat proce-

dures doorlopen dienen te worden. Voor de realisatie van de AX dienen eveneens al deze wettelijk voorziene procedures te worden doorlopen. Het voorbije jaar werd een studiebureau aangesteld, dat na de opmaak van de plan MER, moet instaan voor het verdere verloop van de procedure tot en met de opmaak van een technisch voorontwerp. Dit voorontwerp zal dienen als basis voor de onderhandelingen met de aannemersgroepen. Dit studiebureau is thans bezig met de uitvoering van de optimalisatiestudie waarbij het tracé dat is vooropgesteld in de goedgekeurde plan-MER ruimtelijk en technisch verder wordt uitgewerkt. De AX is daarnaast ook opgenomen in het programma van het RUP voor de haven Brugge-Zeebrugge waarvan de opmaak is gestart. De beslissing over het tracé hoopt de minister zeer binnenkort aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen.

Op er toezeggingen zijn om op de N31 extra kruispunten aan te pakken? De minister verklaart dat voor wat betreft de kruispunten Chartreuseweg en Tillegemstraat al een projectnota opgemaakt is en goedgekeurd werd in de PAC. De uitvoering van de werken aan de Chartreuseweg is afhankelijk van de voortgang van het RUP voor de Afbakening van het Stedelijk Gebied Brugge, waarin de bestemming van de gronden nodig voor de realisatie van het complex wordt gedefinieerd. Voor de overige projecten op de N31 is in een overleg met de stad Brugge toegezegd dat de minister zou bekijken hoe en of zij deze nog kan inpassen binnen de beschikbare budgetten.

Op de vraag wat de stand van zaken is van de ombouw van de N49 expresweg, stelt de minister dat er voor de ombouw van de N49 kredieten zijn ingeschreven op het meerjarenprogramma 2007-2009. De werken zullen gefaseerd worden uitgevoerd. Er wordt gestart met de aanleg van ventwegen. Dit kan gebeuren met behoud van verkeer en heeft een directe impact op de verkeersveiligheid, vermits het tragere landbouwverkeer van deze parallelwegen gebruik zal kunnen maken. Een eerste gedeelte ventwegen wordt vanaf 2008 aangelegd tussen de Vredestraat en de Preekboomstraat te Damme.

Op de vraag naar een stand van zaken van de aanleg van de A19, verklaart de minister dat van de aanleg van de A19, zoals hij op het gewestplan nog is ingetekend, er geen sprake meer is. Er ligt wel een alternatief voor deze verbinding ter studie, dat gebaseerd is op een akkoord tussen de West-Vlaamse meerderheidspartijen en bekrachtigd werd door de Vlaamse Regering.

Dit alternatief voorziet in een nieuwe verbinding tussen Ieper en Woesten en een verbreding naar drie rijstroken met aanleg van ventwegen tussen Woesten en Veurne. De kennisgevingsnota van de plan-MER is ter inzage gelegd. De opmerkingen op deze kennisgevingsnota worden thans verwerkt in de definitieve opmaak van de plan-MER. De opmaak van het RUP is opgestart. Op het meerjarenprogramma 2007-2009 zijn kredieten ingeschreven voor de start van de werken op het vak Veurne-Woesten.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Eloi Glorieux.

Er dringen zich structurele maatregelen op in de aanpak van de verkeersveiligheid. Wat wordt in dit verband voorzien, vraagt de heer Glorieux. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, goedgekeurd op de Vlaamse Regering van 14 november 2007, heeft als doel een structureel beleidskader te bieden voor het verkeersveiligheidsbeleid van de komende jaren verklaart de minister.

Het plan omvat 33 maatregelen, verdeeld over zes maatregelengroepen. Deze maatregelengroepen zijn divers van aard en slaan op de klassieke componenten van het verkeersveiligheidsbeleid (de drie E's: Education-Engineering-Enforcement), maar ook op de verschillende leeftijdsgroepen, op de groepen weggebruikers en op belangrijke ongevalsoorzaken en -factoren.

Het plan bevat heel wat maatregelen die overigens vandaag al worden uitgevoerd. Zo is er de 60 miljoen euro, gespreid over meerdere investeringsartikelen, die we jaarlijks voorzien voor fietspaden. Daarnaast is er de 100 miljoen euro die tot in 2009 jaarlijks op het FFEU wordt voorzien voor het wegwerken van de gevaarlijke punten en zijn er de dossiers die via de normale investeringsbegroting worden gerealiseerd in functie van de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid vormt overigens steeds een uitgangspunt bij de ontwerpen van de administratie Wegen en Verkeer en bij de beoordeling van de projecten door de Provinciale Auditcommissie en de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid.

Waarom past men geen snelheidsbeperking toe op ringwegen van 100 km/u voor personenwagens en 90 km/u voor vrachtwagens? Hoe vallen de verschillen tussen de ringwegen te verklaren? De minister stelt dat het verkeer op de R1, in vergelijking met andere ringwegen, gekenmerkt wordt door een in verhou-

ding veel groter aandeel aan vrachtwagens en de vele weefbewegingen en de voorsorteerbewegingen, zowel door vrachtwagens als personenwagens, die er plaats vinden op korte afstand van elkaar. Met een beperking van het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens draagt men bij tot de verbetering van de verkeersveiligheid op de R1.

Op een gedeelte van de Antwerpse ring waar de toegangscomplexen en knooppunten zeer dicht bij elkaar gelegen zijn is er sedert geruime tijd een snelheidsbeperking tot 100 km/u omwille van deze vele in- en uitweefbewegingen in combinatie met het hoge aandeel vrachtwagens.

Oorspronkelijk was deze snelheidsbeperking statisch aangeduid, was slecht zichtbaar en werd daardoor slechts beperkt opgevolgd. Door de recent gerealiseerde dynamische signalering zijn voormelde punten grotendeels opgelost.

Op de Brusselse ring is er thans al een snelheidsbeperking op het viaduct van Vilvoorde en zijn toegangen. Op andere plaatsen van de noorderring is er ook een korte opeenvolging van toegangscomplexen en knooppunten hetgeen eenzelfde snelheidsbeperking als op de Antwerpse ring rechtvaardigt. Op deze weggedeelten met hoofd- en langswegen, is er momenteel echter nog geen dynamische signalering zodat een statische snelheidsbeperking er dezelfde problemen zou opleveren als destijds op de Antwerpse ring. Wanneer een dynamische rijstrooksignalering zal gerealiseerd zijn op de Brusselse noorderring kan, op basis van de dan beschikbare Antwerpse ervaring, worden uitgemaakt waar welke snelheidsbeperking desgevallend aangewezen is.

Wat is bij het voorziene project lange zware vrachtwagens (LZV's) het kostenplaatje voor de vereiste aanpassingen aan infrastructuur? Wat gaan deze aanpassingen kosten indien het proefproject veralgemeend zou worden, vraagt de heer Glorieux. De minister stelt dat het in de uitdrukkelijke bedoeling ligt om met het op te starten proefproject steeds wegen van een zo hoog mogelijke categorie te gebruiken. Zij bedoelt daarbij voornamelijk hoofd- en primaire wegen, die omwille van hun aanleg en aard vandaag al Ecocombi's toelaten. Op de vandaag geselecteerde proeftrajecten dringen zich dan ook enkel een aantal minimale aanpassingen nodig, die zullen gebeuren op de lopende budgetten voor kleine ingrepen aan gewestwegen. Ook in een eventuele latere fase is het aangewezen om LZV's vooral te oriënteren naar (of zelfs gewoon te beperken tot) hoofd- en

primaire wegen. Deze vergen hiervoor nagenoeg geen aanpassingen.

Er moet naar gestreefd worden om terreinen langs bevaarbare waterwegen, voor zover ze zijn gelegen binnen gebieden met een economische bestemming, maximaal voor te behouden voor de vestiging van watergebonden bedrijven, dit zijn bedrijven die voor hun goederentransport gebruik maken van de binnenvaart. In het verleden gebeurde het echter vaak nog al eens dat lokale overheden en/of privé-eigenaars bij de toewijzing en verkoop van industriegrond langs waterwegen niet of onvoldoende rekening hielden met de potenties van de waterweg. Mede hierdoor moet worden vastgesteld dat zich in de loop der jaren op verschillende plaatsen bedrijven langs waterwegen hebben gevestigd die niet of nauwelijks van de binnenvaart gebruik maken.

Waar de Vlaamse overheid (waterwegbeheerders) zelf eigenaar is van terreinen was dit niet het geval omdat zij uiteraard wel rekening hielden bij de toewijzing van percelen aan ondernemingen met hun intenties tot het gebruik van de waterweg. Met de omvorming van de waterwegbeheerders tot de verzelfstandigde agentschappen nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z) in 2004 werd hen ook een voorkeepsrecht toegekend. Dit voorkeepsrecht laat hen o.a. toe om wanneer lokale overheden of privé-eigenaars potentieel watergebonden terreinen zouden verkopen aan niet watergebonden ondernemingen, het recht van voorkoop uit te oefenen. Op die wijze kunnen in de toekomst geschikte terreinen hun watergebonden karakter bewaren.

Verder wordt er bij het opstellen van ruimtelijke uitvoeringsplannen thans gebruik gemaakt van specifiek stedenbouwkundig voorschrift 'Bedrijventerrein met watergebonden karakter'. Dit is bv. het geval voor de RUP's voor de nieuwe bedrijventerreinen in uitvoering van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Op deze wijze kan het watergebonden karakter van een bedrijventerrein ook stedenbouwkundig worden verankerd.

De waterwegbeheerders voorzien in de concessievoorwaarden met de watergebonden bedrijven specifieke bepalingen met betrekking tot de omvang van het gebruik van de waterweg met een boeteclausule in geval er te weinig overslag gebeurt. Op basis van de overslaggegevens wordt dit jaarlijks gecontroleerd.

Bij het beantwoorden van de vraag hoeveel watergebonden bedrijventerreinen effectief watergebon-

den zijn, moet, voor wat betreft het werkterrein van Waterwegen en Zeekanaal nv, een onderscheid worden gemaakt tussen watergebonden bedrijventerreinen die in eigendom of beheer zijn van Waterwegen en Zeekanaal en watergebonden bedrijventerreinen op andere gronden.

Bedrijven die gevestigd zijn of zich willen vestigen op watergebonden bedrijventerreinen in eigendom of beheer van W&Z, dienen een overeenkomst af te sluiten waarin een verplichting is opgenomen om de waterweg te gebruiken.

Meestal gaat het om vastgelegde tonnages die moeten vervoerd worden via de binnenvaart. Deze verplichting wordt afgedwongen door het opleggen van boetes bij een niet-correcte naleving van de overeenkomst of door het terugbetalen van een deel of het geheel van het aandeel van de waterwegbeheerder in de bouw van een kaaimuur (sinds de start in 1998 van het PPS-programma voor de bouw van kaaimuren).

Momenteel heeft W&Z met 88 bedrijven een overeenkomst afgesloten voor het gebruik van terreinen (watergebonden en ook niet-watergebonden) die alle langs de waterweg gelegen zijn, en die in haar eigendom of beheer zijn. Al deze bedrijven zijn watergebonden.

Het gebruik van de waterweg door een bedrijf, en meer specifiek het vervoerde tonnage via het water, wordt gecontroleerd door metingen (beter woord mss: registratie) aan de sluizen. Via het project RIS ('River Information Services') zullen deze gegevens automatisch kunnen gegenereerd worden.

Watergebonden bedrijventerreinen die niet in eigendom of beheer van W&Z zijn, vormen een andere groep. W&Z heeft geen rechtstreekse controle of zeggenschap op deze bedrijventerreinen. Wel tracht W&Z ook deze bedrijven aan te zetten tot het gebruik van de waterweg.

Er zijn twee estuaire vaartuigen voorzien op de trajecten Antwerpen-Zeebrugge en Meerhout-Zeebrugge. Die moeten vandaag extra ballast meenemen om onder de bruggen van het Albertkanaal te geraken. Op welke termijn zal een vrije doorvaart mogelijk zijn, vraagt de heer Glorieux. M.b.t. estuaire vaart stelt de minister dat drie schepen zullen ingezet worden in het kader van het project estuaire vaart. Twee van die vaartuigen zullen in hoofdzaak ingezet worden op de verbindingen Zeebrugge-Antwerpen en/of Zeebrugge-Rijn en/of Zeebrugge-Zeekanaal Brussel-Schelde. De afmetingen van die twee vaartuigen

leiden niet tot enige beperking inzake vrije doorvaarhoogte op de voormelde trajecten.

Een derde vaartuig is bedoeld om in hoofdzaak ingezet te worden op het traject Zeebrugge-Albertkanaal. Dat vaartuig is zo geconcipieerd dat het, beladen met drie lagen containers, het traject kan bevaren. Het weze terloops opgemerkt dat in de containervaart quasi alle schepen moeten ballasten (dit ingevolge een verschil in gewicht van lading tussen bulkgoederen en goederen die in containers geladen zijn).

Met uitzondering van de bruggen in het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen hebben alle bruggen over het Albertkanaal een minimum doorvaarhoogte van 7,00 m, de Europese norm voor drielagen-containervaart.

In het kader van het Masterplan Antwerpen zullen de bruggen in het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen worden herbouwd in de periode 2008-2015. Vanaf 2016 zouden dus ook deze bruggen beantwoorden aan de Europese norm. Niettemin is op dit ogenblik het varen met drie lagen containers mogelijk, zij het dat men de schepen dient te ballasten.

Aangezien er beleidsmatig is voor geopteerd om de bruggen over het Albertkanaal geschikt te maken voor vierlagen-containervaart, worden deze bruggen meteen herbouwd met een doorvaarhoogte van 9,10 m, de Europese norm voor vierlagen-containervaart.

Buiten het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen worden de bruggen die aan vervanging toe zijn sinds 1995 systematisch al met een vrije hoogte van 9,10 m herbouwd.

Voor de verhoging van de resterende bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m is een onderzoek opgestart dat moet uitwijzen hoe de verhoging van deze bruggen dient te worden gefaseerd en kan worden gefinancierd, waarbij alternatieve financiering tot de mogelijkheden behoort.

Welke investeringen in de beleidsdomein van minister Crevits hebben betrekking op het verhogen van de levenskwaliteit? Welke investeringen binnen het START-project werden voor deze vierde poot voorzien? Welk percentage van het budget wordt hiervoor voorzien, vraagt de heer Glorieux. De minister zegt dat de investeringen voor de modernisering van de waterwegen bijdragen tot het terugdringen van de

verkeerscongestie op de wegen door het heroriënteren van belastende transportstromen naar de waterwegen en het verhogen van de verkeersveiligheid. Eveneens wordt de emissie van schadelijke stoffen door het verkeer teruggedrongen, enerzijds via het bevorderen van het transport per schip, dat energie-efficiënter is en een merkkelijk lagere CO₂-uitstoot kent, anderzijds door het mede stimuleren van het gebruik van emissiearme motoren in de binnenvaart.

De investeringen voor de waterbeheersing dragen bij tot het beschermen van de bevolking tegen waterschade in een kader van natuurlijkheid.

De investeringen in de waterrecreatie laten toe een invulling te geven aan de vrije tijd en dragen alsook bij tot het verhogen van de levenskwaliteit.

In het kader van geplande investeringswerken binnen, zoals ook het START-project, worden MER studies uitgevoerd en zijn er heel wat in uitvoering. Op basis van de conclusies van deze rapporten worden milderende maatregelen voorgesteld waarmee rekening wordt gehouden bij de opmaak van het ontwerp van de verschillende projecten.

Deze richtlijnen hebben betrekking op het voorzien van bufferbekkens, geluidsmuren, het behoud van uitzicht op omgeving en dergelijke. Daarnaast zijn er ook andere wetgevende initiatieven, zoals Vlarebo, het bermbesluit enzovoort die strikt opgevolgd dienen te worden door de verschillende administraties van het beleidsdomein MOW.

Een percentage kan moeilijk gegeven worden, vermits al deze maatregelen inherent deel uitmaken van de uitvoering van de verschillende openbare werken en sterk kunnen variëren naargelang het soort werk of initiatief dat bedoeld wordt.

Is het niet rationeler om middelen in te zetten op de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement in plaats van op missing links, vraagt de heer Glorieux. Minister Crevits verklaart dat het beleid rond mobiliteit en openbare werken op een mix van maatregelen steunt. Met het wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten wordt een belangrijke aanzet gegeven om de weginfrastructuur aan te passen aan de toekomstige noden van mobiliteit op de autosnelwegen. Dynamisch verkeersmanagement laat toe om aanvullend de beschikbare wegcapaciteit optimaal te benutten door ondermeer het verstandig geleiden van

verkeerstromen en het beveiligen van de verkeersstromen. Beide maatregelen zijn complementair en noodzakelijk.

Beide soorten ingrepen, namelijk dynamisch verkeersmanagement en missing links, hebben hun eigen voordelen op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. Het nut van het ene in een bepaald gebied kan niet worden overgenomen door het andere. Daarom zijn acties voorzien voor beide soorten aanpassingen.

De heer Glorieux stelt dat het voorzien van een fietsbrug bij de noordelijke ontsluiting een druppel op een hete plaat is. Waarom wordt geen werk gemaakt van een functioneel fietsrouten netwerk tussen de rand en het centrum van Brussel? De kaart van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk van de provincie Vlaams-Brabant geeft een goed beeld van de gewenste ontwikkelingen inzake de aanleg van fietsinfrastructuur in de rand rond Brussel, verklaart de minister. Het netwerk in Vlaams-Brabant houdt rekening met de Brusselse fietsroutes. Buiten de vermelde fietsbrug bij de noordelijke ontsluiting zal in fietsinfrastructuur geïnvesteerd worden via de mobiliteitsconvenantgebonden modules (gewestwegen) en het Fietsfonds (niet-genummerde wegen). Begin januari 2008 zitten de Vlaamse fietsmanager en de fietsmanager van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen met de provincie Vlaams-Brabant om de realisatie van Brusselse fietsroutes en de aanleg van fietsinfrastructuur in de rand rond Brussel op mekaar af te stemmen. Dit overleg zal op regelmatige basis plaatsvinden.

In het kader van het investeringsproject 'Noordelijke Ontsluiting van de luchthaven van Zaventem' wordt het bestaande complex nummer 12 Vilvoorde-Luchthavenlaan op de A1/E19 vervolledigd, met de aanleg van bijkomende uit- en toeritten langs de noordzijde van het complex, en geoptimaliseerd.

Het gelijkgrondse niveau van de Luchthavenlaan, de Bataviastraat en het kruispunt met de Haachtsesteenweg worden volledig heringericht. Om de capaciteit van de vrachttoegang van Brussels Airport (Cargo zone) te verhogen, wordt er eveneens een viaduct aangelegd vanaf de bestaande brug over de E19, verder over de Luchthavenlaan en de Haachtsesteenweg. Na aanleg van dit viaduct zal het rechtstreeks aansluiten op de ingang van de Cargozone van Brussels Airport Company (BAC) en zo de vrachttoegang tot de luchthaven sterk verbeteren.

In het licht van deze aanpassingen voor het gemotoriseerde verkeer is dan ook omwille van veiligheids-

overwegingen geopteerd om een volledig gescheiden afwikkeling van het fietsverkeer binnen deze zone te voorzien. Dit wordt inderdaad gerealiseerd door een fietsbrug ten noorden van het (nieuwe) complex. Op deze manier krijgt ook de fietser een hoogwaardige infrastructuur om conflictvrij en comfortabel vanaf de Haachtsesteenweg naar Vilvoorde te rijden.

Uit veiligheidsoverwegingen wil BAC het aantal toegangen tot het Cargodomein tot het strikte minimum beperken. De beschikbare ruimte op het domein kan ook nuttiger benut worden dan voor parkeerplaatsen. Daarom is er een sterke politiek om de werknemers zo veel mogelijk aan te moedigen met de fiets en het openbaar vervoer te komen. Naast de unieke vrachttoegang aan het einde van de Luchthavenlaan, zijn er daarom twee secundaire toegangen die exclusief voor bussen en fietsers zijn.

Deze toegangen worden aangesloten op het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk van het Vlaamse Gewest in samenwerking met de provincie. De realisatie van het netwerk verloopt enerzijds via het mobiliteitsconvenant en anderzijds via het Fietsfonds, een samenwerkingsovereenkomst die afgesloten is tussen de provincie en het Vlaams Gewest.

Er is ook overleg tussen de Vlaamse en Brusselse fietsmanagers om de beide fietsnetwerken op elkaar te laten aansluiten, op kaart en op het terrein.

De heer Glorieux stelt dat één van de voorgangers van de minister de inplanting van installaties voor alternatieve energie aankondigde en hierover een omzendbrief uitvaardigde. Waar blijven deze installaties op het terrein? Zal de minister pro actief werk maken van dergelijke installaties?

De minister antwoordt dat wat de waterwegen van nv De Scheepvaart betreft een MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal in uitvoering is. Op basis van de resultaten van de MER kan vanaf 2008 het project zelf worden aangevat.

Met betrekking tot de inplanting van installaties voor alternatieve energie kan gesteld worden dat er thans vier waterkrachtcentrales werkzaam zijn op het kanaal Leuven-Dijle.

Het gaat daarbij over installaties aan de sluizen van Tildonk, Kampenhout, Boortmeerbeek en Battel. Op korte termijn wordt de ingebruikname voorzien van een soortgelijke installatie aan de sluis van het Zen-negat.

Tevens worden momenteel met een kandidaat-concessionaris onderhandelingen gevoerd met betrekking tot de mogelijke installatie van waterkrachtcentrales aan de sluizen van het kanaal naar Charleroi.

Ook voor een mogelijk project aan de Sint-Jorissluis aan de Leie te Gent worden de onderhandelingen op korte termijn heropgestart.

Ook heeft Waterwegen en Zeekanaal overeenkomsten afgesloten met ondernemingen die de installatie van windmolens mogelijk maken. Zo werden installaties gezet te Kapelle-op-den-Bos en te Puurs.

Er is al een aanbesteding gehouden voor de realisatie van zonnepanelen op een geluidswand langsheen de E40-autosnelweg. Er bleek echter bij deze aanbesteding geen belangstelling te bestaan van firma's die deze specifieke toepassing konden realiseren.

Er wordt nagezien of op een later tijdstip, met eventueel gewijzigde voorwaarden, wel valabele aanbiedingen kunnen bekomen worden.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Jan Peumans.

De heer Jan Peumans stelt dat de beleidsbrief Openbare Werken moeilijk begrijpbaar is voor een leek. Exemplarisch verwijst hij naar jargontaal zoals de Boertienlocaties en 'LATIS'.

Klopt het dat er in Mechelen een PPS- project bij komt met de Arsenaalsite? Valt dit ook onder Via-Invest? Hoe wordt de keuzes voor deze projecten objectief gemotiveerd? De minister antwoordt dat overeenkomstig het decreet betreffende publiek-private samenwerking van 18 juli 2003 de basisvereiste voor de erkenning van een project als een PPS-project is dat hierdoor zowel voor de publieke als de private sector een meerwaarde wordt gecreëerd. Deze meerwaarde situeert zich op het financiële, maatschappelijke en operationele vlak.

Bij de keuze van de wegenisprojecten werd de lijst met missing links zoals deze werd opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen als basis genomen. Om een verdere selectie te maken uit deze lijst met missing links, werd in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheid om binnen deze legislatuur effectief tot resultaten te komen. De stand van de individuele dossiers en de mogelijkheden om concrete situaties te verbeteren, waren hierin dus doorslaggevend. Voorts werden er projecten met een dergelijke financiële

impact geselecteerd, die met de reguliere kredieten moeilijk te realiseren zijn. Ten slotte dienden de projecten ook te kaderen in haar beleidsdoelstelling om de bereikbaarheid van de economische knooppunten te waarborgen.

Vanuit de nv Infrabel en de stad Mechelen werd aan haar voorganger eerder al het engagement gevraagd om mee te stappen in het project van de Arsenaalsite te Mechelen. Daarbij werd toegezegd dat een tracéstudie gemaakt zou worden voor de aanleg van een wegbypass achter het station van Mechelen. De stad Mechelen en de nv Infrabel stelden eind augustus een nieuw ontwerp voor en vroegen aan de Vlaamse Regering om mee te stappen in dit nieuwe project. Dit project werd door Mechelen tevens voorgesteld en opgenomen in de stadscontracten tussen de Vlaamse Regering en de centrumsteden. De voorziene investering voor het Vlaams Gewest (95 miljoen Euro) liet niet toe om dit te realiseren via de normale investeringsbegroting en bovendien genereert dit project ook een duidelijke meerwaarde op het vlak van het maatschappelijke en het operationele, zoals bepaald in het decreet van 18 juli 2003. Het project zal inderdaad aan de nv Via-Invest worden toevertrouwd.

De heer Peumans vroeg naar de juiste stand van zaken van de Limburgse Noord-Zuidverbinding? Graag een duidelijke stand van zaken op dit ogenblik van alle onderdelen van het project. Hoe verlopen de contacten met de gemeente Houthalen-Helchteren?

De minister antwoordt dat de studieopdracht voor de Nood-Zuidverbinding uit zes deelopdrachten bestaat: opmaak PlanMER ontwerp- en aanbestedingsdossier fase 1 (de eerste fase omvat de heraanleg van het wegvak van de N74 tussen de rotonde op de grens van Hechtel Eksel en de Peerderdijk). Dit luik omvat tevens de deelfase 'ontsluiting industriepark Centrum-Zuid', vervolgens de opmaak GRUP fase 2 (de tweede fase sluit aan op fase 1 en loopt tot aan de E314), opmaak ProjectMER fase 2, opmaak ruimtelijk veiligheidsrapport & veiligheidsstudie en tot slot de opmaak referentieontwerp fase 2.

In het kader van deelopdracht 1: Plan-MER werd op 22 november 2007 het kennisgevingsdossier ingediend bij de betrokken administraties. De ter inzage legging is voorzien voor 7 januari 2008. Dit doorloopt daarna de klassieke procedure die voor een plan-MER dient doorlopen (onder andere opmaak richtlijnen, ontwerprapport, goedkeuring door de dienst MER enzovoort) wat moet leiden tot een definitief plan-MER medio 2008.

In functie van het ontwerp- en aanbestedingsdossier fase 1 werd het onteigeningsvoorstel op 8 mei 2007 voor MB en vastlegging overgemaakt aan de bevoegde afdeling. Het dossier ligt voor advies bij de minister van Begroting voor begrotingsakkoord. Ondertussen heeft deze zijn akkoord gegeven.

De bijkomende maatregelen om op korte termijn een oplossing te bieden aan de doorstromings- en veiligheidsproblematiek op de N74, worden op dit ogenblik uitgewerkt tot concrete dossiers. Voor de eerste drie ingrepen (rotonde Hechtel-Eksel, de toegang tot de winkelzone en de aansluiting met de Peersedijk) zal voor het einde van 2007 een bouwaanvraag worden ingediend.

Voor de communicatie met de gemeente Houthalen Helchteren zijn de volgende concrete stappen ondernomen: In de noord-zuid adviesraad (voorheen 'MinderHinder stuurgroep') worden de gemeenten op de hoogte gehouden van de stand van zaken. In de projectgroep voor de bijkomende maatregelen op de N74 wordt de gemeente sinds oktober betrokken als adviserende partij. De gemeente Houthalen-Helchteren is ontvangen op het kabinet van de minister. Dit overleg is in een constructieve sfeer verlopen.

Omtrent de vraagstelling over de planmatige modernisering van het Albertkanaal antwoordt de minister het volgende.

Het is inderdaad een feit dat de modernisering van het Albertkanaal tot een klasse verhogende waterweg sinds medio jaren zestig is aangevat. Anderzijds is het zo dat de modernisering van het Albertkanaal – en de eraan gekoppelde verbreding – op zich veel ingrijpender, grootschaliger en dus duurder is dan de aanleg van het oorspronkelijke kanaal. Zo is bv. de kostprijs voor de bouw van een brug met een overspanning die tweemaal groter is bij benadering het viervoudige. Intussen is het zo dat, met uitzondering van de nog te herbouwen brug te Briegden, de modernisering van het Albertkanaal vanaf de grens met Wallonië tot in Wijnegem is voltooid.

De werken die thans nog resten zijn, staan op bladzijde 15 van de beleidsbrief. Het gaat over de aanpassing van het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen en de verhoging van bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m en de verhoging van de sluiscapaciteit wat nieuwe beleidsmatige opties zijn die los staan van het oorspronkelijke moderniseringsproject

Op de vraag over de bedoeling van het 'organisatieplan voor capaciteitsbeperkende incidenten' ant-

woordt de minister dat er al heel wat maatregelen genomen zijn om na een ongeval op autosnelwegen, de plaats van het ongeval eerst optimaal te beveiligen en dan snel weer vrij te maken. Deze maatregelen gelden zowel voor personenwagens als voor vrachtwagens en minstens voor heel de Vlaamse Ruit. De resultaten van deze FAST-acties zijn zeer positief.

Het vrijmaken van de rijbaan na een ongeval hangt echter niet enkel af van de snelheid waarmee kan getakeld worden. Vooraleer dit kan gebeuren, dient de federale overheid ter plaatse een aantal vaststellingen te doen. Op dit punt is nog heel wat winst te boeken. Hiervoor plant de minister een overleg met de verschillende betrokken diensten. Het is echter duidelijk dat dit in overleg met de federale overheid dient te gebeuren.

Over de opmerkingen en vragen dat er dringend een inhaaloperatie nodig is voor het onderhoud van het wegennet, stelt de minister het volgende.

Er wordt jaarlijks absoluut en procentueel meer dan het voorgaande jaar aan structureel onderhoud besteed sinds 2006. Voor 2008 wordt voor 80 miljoen euro gebudgetteerd voor projecten alleen voor structureel onderhoud. Daarnaast hebben ook andere investeringsprojecten en de aanpak van de gevaarlijke punten ook invloed op de onderhoudstoestand van het gewestwegennet. Hiermee wordt naar verwachting de achteruitgang gestopt en een start gemaakt met een inhaalbeweging.

Op de vraag of er, zoals bij de wegen waar er het rapport Heleven is, ook een rapport over de onderhoudstoestand van de waterwegen bestaat, antwoordt de minister het volgende.

Er bestaat geen vergelijkbaar rapport, maar de waterwegbeheerders beschikken over eigen instrumenten om de onderhoudstoestand van de waterwegen en hun aanhorigheden te inspecteren en te monitoren. Het rapport Heleven analyseert de toestand van de wegenis aan de hand van de inspectie van de oppervlaktekenmerken (scheuren, stroefheid, spoorvorming en visuele inspectie) van de verharding. Op basis hiervan worden de benodigde budgetten bepaald om deze wegenis terug in goede staat te brengen. Voor de waterwegen is dergelijke parameteranalyse heel wat complexer gelet op het uitgebreidere en diverse patrimonium dat de toestand van de waterweg bepaalt: waterbodems, (beweegbare) bruggen, stuwten, sluisen, duikers, oevers, dijken, kaaimuren, keermuren, gebouwen, telematica enzovoort. Daarom dat op een aantal facetten wordt gewerkt.

Voor de waterwegen wordt er een systematiek van regelmatige inspecties opgezet voor alle kunstwerken en bijgehouden in de Databank Patrimonium. Voor de bruggen wordt reeds geruime tijd een driejaarlijkse inspectie uitgevoerd, op basis waarvan de lijst van prioritaire kunstwerken opgesteld wordt. Deze lijst geeft aan welke bruggen eerst hersteld of vernieuwd moeten worden in het kader van de veiligheid, stabiliteit of duurzaamheid. Aan de hand van de inspectie van de overige kunstwerken wordt een overzicht van de belangrijkste gebreken gemaakt voor herstelling en onderhoud. Regelmatig wordt, waar relevant, de waterbodem gepeild, op basis waarvan de maximale bodempeilen kunnen gecontroleerd worden en de evolutie van de waterdiepten kan opgevolgd worden.

Verder dienen in de districten de visuele controles te gebeuren waarmee de toestand op het veld opgevolgd wordt. Daarbij worden de beschikbare personele middelen voor toezicht en inspectie zo optimaal mogelijk ingezet.

Op de vraag welke concrete actiepunten er voor het beleidsdomein van de minister voorzien worden in het kader van 'Logistiek Vlaanderen', antwoordt de minister het volgende.

Met het programma 'Flanders Logistics' of 'Logistiek Vlaanderen' wordt de logistieke sector in Vlaanderen verankerd en verder versterkt. Voor de waterwegen kunnen hierin het project Flanders Inland Shipping Network (FISN) gekaderd worden.

FISN is volledig gericht op de binnenvaart. Het opzet van FISN is driedelig. Ten eerste tracht het een netwerk te creëren tussen de verschillende binnenvaartactoren die in Vlaanderen actief zijn. Ten tweede streeft het naar consensus over strategische doelstellingen. Ten slotte worden acties ondernomen om de knelpunten weg te werken die het rendement van de binnenvaart hypothekeren. Dit opzet wordt geconcretiseerd in een aantal strategische doelstellingen: de binnenvaart in de logistieke keten dient te worden opgewaardeerd, de binnenvaart dient als volwaardige partner binnen de zeehavens worden aanzien, innovatie in de binnenvaart wordt gefaciliteerd en ondersteund, waterwegen bevaarbaar voor schepen kleiner dan klasse IV moeten geoptimaliseerd en gestimuleerd worden, stimuli dienen te worden gegeven aan de tewerkstelling in de binnenvaart en de communicatie over en het imago van de binnenvaart als transportmodus moet worden verbeterd.

Om deze doelstellingen te bereiken, zijn een aantal concrete actiepunten voorzien: het maken van een inventaris van de initiatieven die aanzetten tot het gebruik van de waterweg, het uitvoeren van de probleemanalyse van kleine volumes in de containerbinnenvaart, de opzet en evaluatie van proefprojecten op het gebied van innovatieve vervoer- en overslagoplossingen, het stimuleren van samenwerking tussen opleidingscentra onderling en tussen opleidingscentra en de binnenvaartondernemers, het onderzoek naar de mogelijkheden hoe de toegang tot kapitaal kan worden verruimd en de praktische drempels kunnen worden verminderd en het opzetten van een communicatienetwerk voor de sector.

In Flanders Logistics (= deel van 'Logistiek Vlaanderen') zijn zeven deelprojecten of pilootprojecten gegroepeerd die binnen het beleidsdomein MOW uitgewerkt worden: verbetering van de capaciteitsbenutting van de multimodale infrastructuur, verdere stroomlijning van de regelgeving, opzetten van logistieke clusters, alternatieve financiering van de infrastructuur, onderwijs en arbeidsmarkt, stimuleren van onderzoek en ontwikkeling en doelgerichte communicatie.

De voorzitters van deze pilootprojecten komen uit de bedrijfswereld. Voor elk pilootproject zijn er meerdere acties in uitwerking. Het agentschap Wegen en Verkeer is trekker van één actie, namelijk over de 'wegwerken ontbrekende schakels in het wegennet'. Deze actie loopt over een langere periode.

De heer Peumans vroeg naar de stand van zaken van het rooilijnenverhaal. De minister stelt dat het aangekondigde decretaal initiatief een algemeen wettelijk kader beoogt te creëren voor het vaststellen van rooilijnen. Een globale wettelijke regeling die de bevoegde overheid aanduidt, de procedure van totstandkoming en wijziging organiseert, de rechtsgevolgen en de uitvoering van een rooiplan bepaalt, ontbreekt immers.

Het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening omvat weliswaar een specifieke regeling, maar die is beperkt tot de rooiplannen opgemaakt in uitvoering van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Vanzelfsprekend moeten ook rooiplannen kunnen worden vastgesteld voor gebieden waarvoor geen ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaan om de wegenis te kunnen aanpassen (wegverbreding, aanleg van fietspaden enzovoort). Ook

moeten tal van rooilijnplannen vastgesteld en goedgekeurd op grond van de vroegere wetgeving worden geactualiseerd.

Het uitwerken van de gewenste algemene regeling, die zal bijdragen tot eenduidigheid en vereenvoudiging, vereist dan ook een overleg met en een samenwerking tussen diverse actoren en instanties.

Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken enerzijds en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed anderzijds bespreekt actueel deze problematiek.

De heer Peumans kreeg graag een stand van zaken met betrekking tot de opvolging van de rapporten van het Rekenhof. Hoe staat het met de evolutie van verrekeningen, verwijlinteressen en shadedossiers? Graag een duidelijk overzicht.

De minister antwoordt dat ze zal pogen een duidelijk overzicht te geven.

Eerst wordt het luik m.b.t. de shadedossiers beheerd door de afdeling Juridische Dienstverlening van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (AJD) behandeld. De onderzoeksresultaten van de opvolgingsaudit betreffende shadedossiers 2005-2006 in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zouden kortelings aan de betrokken ministers worden meegedeeld. Nadien zal het Rekenhof verslag uitbrengen aan het Vlaams Parlement.

Bij de beoordeling van schadeclaims houdt de AJD tevens rekening met proceseconomische overwegingen. De vanaf 1 januari 2008 aanzienlijk verhoogde tarieven verschuldigd als rechtsplegingsvergoeding (zie KB van 26 oktober 2007 tot vaststelling van het tarief van de rechtsplegingsvergoeding bedoeld in artikel 1022 van het Gerechtelijk Wetboek en tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van de artikelen 1 tot 13 van de wet van 21 april 2007 betreffende de verhaalbaarheid van de erelonen en de kosten verbonden aan de bijstand van de advocaat), spelen in dit verband een niet onbelangrijke rol.

De mogelijkheid om een niet betwist gedeelte te betalen, doet zich eerder zelden voor. Meestal wordt immers de aansprakelijkheid betwist, zodat uiteraard meteen ook de volledige eis wordt betwist. In voor-

komend geval aarzelt de AJD nochtans niet om het onbetwistbaar verschuldigd gedeelte te betalen.

De impact van de AJD op de doorlooptijden van een gerechtelijke procedure is eerder beperkt.

Deze varieert immers in functie van diverse parameters, o.m. het voorwerp en het belang van de claim, de houding van partijen en raadslieden, het aantal partijen en advocaten, de belasting van de rol in kwestie, de complexiteit of techniciteit van de zaak, deskundigenonderzoeken enzovoort.

Dit belet niet dat de AJD hier bijzondere aandacht aan schenkt. Alle advocaten krijgen begin 2008 geactualiseerde richtlijnen, o.m. inzake de procedurele aspecten (termijnen bewaken, procedures activeren enzovoort).

Wat het luik m.b.t. de shadedossiers beheerd door de afdeling Overheidsopdrachten van het Departement Bestuurszaken, betreft, vermeldt de minister het volgende.

Wat de opvolging en de activering van de gerechtelijke procedures betreft, kan worden opgemerkt dat de afdeling Overheidsopdrachten meer en meer zelf overgaat tot het activeren van rechtszaken ook al is het bestuur in desbetreffende zaak als verwerende partij betrokken. Uiteraard wordt daarbij zaak per zaak afgewogen of het bestuur er belang bij heeft de desbetreffende 'slapende' rechtszaak te activeren.

Als eerste stap werd daarbij reeds in 2005 beslist om alle dossiers die sinds dat jaar werden ingeleid zelf te activeren, althans in zoverre het gaat om dossiers met haast zekere verlies- of winstkansen. De afdeling Overheidsopdrachten schrijft daartoe op gezette tijden de eigen advocaten aan teneinde hen aan te porren om de behandeling van de zaken te bespoedigen en aldus de intrestlast voor het bestuur te beperken.

Evenwel moet bij dit alles worden opgemerkt dat de eigen impact van het bestuur en haar raadsman op de doorlooptijden van een gerechtelijke procedure sowieso slechts gering is, dit gelet op de complexiteit en techniciteit van de meeste zaken, de deskundigenonderzoeken die in vele zaken lopende zijn, de houding van de tegenpartijen en hun raadslieden, de overbelasting van de rol van diverse rechtbanken waardoor het soms jarenlang duurt alvorens een fixatiedatum wordt bekomen (in een recente zaak

in kort geding voor het Hof van Beroep te Brussel werden volgende conclusietermijnen vastgelegd door het Hof: de tegenpartij tegen 9 november 2008, het bestuur tegen 20 november 2009; de zaak zal uiteindelijk gepleit worden op 14 december 2009).

Daarna vermeldt de minister het volgende over het luik m.b.t. de verwijlintresten.

Uit de bijgevoegde bijlage (Vergelijking tussen betaalde intresten tijdens de periode 2002 tot 31/10/2007) blijkt dat er in de periode 2003-2006 een verhoging kan vastgesteld worden van de betaalde verwijlintresten. Het agentschap Wegen en Verkeer neemt, wat het VIF (Vlaams Infrastructuurfonds) betreft, hiervan tweederde voor zijn rekening. De werken aan de ring van Antwerpen en de Leien in Antwerpen zijn hiervan de hoofdoorzaak. De verwijlintresten hebben voornamelijk betrekking op verrekeningen die ten gevolge van tekorten op vastleggingskredieten niet tijdig betaald kunnen worden.

Indien deze twee dossiers buiten beschouwing gelaten worden, constateren we in 2007 opnieuw een daling van de verwijlintresten. Waar de verwijlintresten van de twee grote infrastructuurwerken, in de periode januari tot en met oktober 2007, gestegen zijn met 467.467,40 euro, dalen de betaalde verwijlintresten op de gewone dossiers met 469.089,74 euro in vergelijking met dezelfde periode in 2006. De vergelijking tussen de betaalde intresten tussen de periode 01/01/2006 tot 31/10/2006 en 01/01/2007 en 31/10/2007 is terug te vinden in aan andere bijlage.

Wat de maatregelen die werden getroffen om verwijlintresten te vermijden of te beperken, stelt de minister het volgende.

Het Rekenhof heeft in 2005 een audit uitgevoerd naar de verrekeningen bij overheidsopdrachten van werken die zijn vastgelegd in 2003 en 2004 op de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). Enkel de dossiers waarbij de Vlaamse Gemeenschap als bouwheer is opgetreden, zijn onderzocht.

Er zijn door het Rekenhof een aantal bevindingen, opmerkingen en aanbevelingen geformuleerd die enerzijds moeten resulteren in het voorkomen van verrekeningen en anderzijds in het beperken van de omvang van de verrekeningen.

Het agentschap Wegen en Verkeer heeft hiertoe het dienstorder MOW/AI/2006/15 uitgeschreven met het oog op het voorkomen van verrekeningen en het

beheersen van de doorlooptijden van de verrekeningen zodat de verwijlintresten tot een minimum worden beperkt.

Een van de beschreven maatregelen is de volgende: “Vanuit het oogpunt van goed financieel beheer moet het terugdringen van verwijlintresten een eerste prioriteit zijn. Het onbetwistbare deel van een vordering moet daarom onverwijld worden betaald. De opmaak van de verrekening mag niet worden uitgesteld, zelfs als het voorstel geheel of gedeeltelijk het voorwerp van een geschil uitmaakt. De eenheidsprijzen die hetzij volledig hetzij gedeeltelijk worden aanvaard, vormen het onbetwiste gedeelte van de vordering. Op basis hiervan dient zonodig het ontwerp van verrekening te worden aangepast zodat hiervoor de vastlegging en betaling definitief kan geregeld worden. (zie dienstorder LIN/AWV 2001/2).”

De toepassing van het dienstorder werd bij het agentschap Wegen en Verkeer tevens als doelstelling in de planning 2007 van elke verantwoordelijke ambtenaar opgenomen.

Het managementcomité van het ministerie MOW heeft op 13 maart 2007 beslist dat vanaf april 2007 maandelijks gerapporteerd wordt over de verwijlintresten, waarbij de voorgestelde acties opgevolgd en desgevallend bijgestuurd zullen worden.

Het agentschap Waterwegen en Zeekanaal heeft bijzondere aandacht besteed aan de rapporten, die het Rekenhof uitbracht met betrekking tot de uitvoering van overheidsopdrachten en de afhandeling van schadeclaims. Uiteenlopende maatregelen werden uitgevaardigd voor de opvolging en de implementatie van de daarbij geformuleerde aanbevelingen.

In verband hiermede kan ondermeer verwezen worden naar volgende acties en initiatieven. In het kader van het project Kwaliteitszorg werd een beschrijving van het proces investeren opgemaakt. Deze beschrijving geeft aan welke stappen moeten ondernomen worden om een investeringsproject te beheersen op het vlak van concept, voorbereiding, budget, timing, organisatie, kwaliteit en risico's. Een procedure werd uitgewerkt betreffende het melden van problemen op de bouwplaats en het inwinnen van de nodige principiële akkoorden. Zo kunnen bij problemen op de bouwplaats onmiddellijk de nodige maatregelen genomen worden om het stilvallen van de aanneming en andere schade in de mate van het mogelijke te voorkomen.

Diverse instructies werden uitgevaardigd om betalingsachterstand te voorkomen en verwijlinteressen te beperken. Deze hebben o.m. betrekking op het (gelimiteerd) gebruik van de post ‘het werken met ramingsstaten’ en het betalen van het onbetwist gedeelte van de door de aannemers gevorderde bedragen.

Instructies werden uitgewerkt inzake de toepassing van een correcte becijfering van verwijlinteressen bij schadevergoedingen. Eveneens werden instructies uitgewerkt om het afhandelen van schadeclaims te bespoedigen.

Het agentschap Infrastructuur deed in dit kader het volgende:

- publicatie van het dienstorder MOW/AI/2006/15 van 5/12/2006 met een aantal maatregelen ter voorkoming en een aantal maatregelen ter beheersing van verrekeningen;
- publicatie van de ‘goed om weten’ nummer 23 van 8/12/2006 met de olijsting van alle voorafgaande adviezen die kunnen/moeten worden gevraagd in de fase van de opmaak van een voorontwerp. Dit moet leiden tot een beter bestek wat leidt tot een vermindering van verrekeningen;
- ontwerp van negen doelstellingen voor 2007 met betrekking tot de problematiek van de verrekeningen waaruit persoonlijke doelstellingen voor zowel het afdelingshoofd, projectleider, werfleider en werfcontroleur werden opgesteld;
- verplichte installatie bij de afdelingen van AWV van de databank VROEM (Verrekeningen Rapporterings- Opvolgings- En Managementtool) voor opvolging van de verrekeningen;
- prijzendatabank van MOW – Technisch Ondersteunende Diensten is operationeel;
- implementatie en opvolging in de afdelingen via de stafvergaderingen.

Er wordt binnen de afdelingen duidelijk korter op de bal gespeeld wat resulteert in een toename van de ambtshalve verrekeningen (met desnoods ambtshalve vastgestelde eenheidsprijzen). Dit leidt tot een snellere betaling van het onbetwistbare gedeelte van de

vordering, wat een vermindering van de verwijlinteressen tot gevolg heeft: een daling van 80.472,17 euro in vergelijking met dezelfde periode in 2006 volgens het recente rapport van 31/10/2007 van Boekhouding en Begroting (dossiers Ring Antwerpen en Leien zijn in dit bedrag niet opgenomen).

Het effect van de maatregelen die zijn genomen met oog op de verbetering van de bestekteksten kan maar worden gemeten wanneer de aanbestede dossiers in uitvoering zijn.

Meerdere afdelingen signaleren een dalende trend zowel voor het aantal verrekeningen als voor het bedrag.

Op de vraag van de heer Peumans welke investeringen er door welke gewesten gebeurd zijn door de NMBS, antwoordt de minister het volgende.

De vraag van de heer Peumans richt zich op een federale materie met name het investeringsprogramma van een federale instelling. Desalniettemin wenst ook de minister over deze informatie te beschikken en heeft zij via haar administratie aangedrongen op het verkrijgen van deze informatie.

Op heden werd er via deze weg echter nog geen extra info ontvangen ondanks, meldt men de minister, herhaaldelijk aandringen. Zij is het spuwgat en deze vaststelling is een bevestiging dat een vertegenwoordiging bij de bestuursorganen van de NMBS meer dan terecht is.

De minister zal dan ook een schrijven richten aan de federale staatssecretaris van overheidsbedrijven om aldus via deze weg over een periodieke rapportering met betrekking tot deze investeringen te kunnen beschikken.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Jul Van Aperen.

De heer Van Aperen vroeg naar de stand van zaken van het verschil tussen de vastgelegde middelen en de aangewende middelen? Doet men door het niet benutten van deze middelen niet inherent aan schuldoopbouw?

De minister geeft een overzicht van de stand van zaken van de vastgelegde middelen en aangewende

middelen voor wat betreft het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken en laat de cijfers in tabelvorm opnemen in het verslag.

Overzicht stand van zaken van de vastgelegde middelen en aangewende middelen voor wat betreft het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken:

ALGEMENE	UITGAVEN- BEGROTING	2007			
VASTLEG- GINGSKRE- DIET	VASTGELEGD OP 16/11/2007	PERCEN- TAGE	ORDONNANCE- RINGSKREDIET	GEORDON- NANCEERD 16/11/2007	PERCEN- TAGE
2.201.650.224	1.911.839.271	86,84	2.481.682.780	1.986.416.507	80,04
VIF 2007					
VASTLEG- GINGSKRE- DIET	VASTGELEGD OP 16/11/2007	PERCEN- TAGE	ORDONNANCE- RINGSKREDIET	GEORDON- NANCEERD 16/11/2007	PERCEN- TAGE
588.166.000	343.027.344	58,32	500.623.000	355.393.562	70,99

Uit de stand van zaken blijkt dat voor wat betreft de algemene uitgavenbegroting op heden het vastleggingskrediet reeds voor 86,84% benut werd en het ordonnanceringskrediet voor 80,04%.

Het totale ordonnanceringskrediet voor 2007 bedraagt 2.481.682.780 euro en het totale vastleggingskrediet 2.201.650.224 euro. Hieruit volgt dat zeker voor wat betreft de algemene uitgaven de schuldpositie zal dalen in plaats van stijgen.

Voor wat betreft het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) liggen de zaken anders: het totale ordonnanceringskrediet bedraagt 500.623.000 euro en het totale vastleggingskrediet 588.166.000 euro.

Binnen het Vlaams Infrastructuurfonds zijn alleen investeringskredieten opgenomen, zodat het niet meer dan normaal is dat de betaling van de vastgelegde middelen in jaar x slechts zal gebeuren in jaar x+1, x+2, x+3 en zelfs in x+4.

Op dit ogenblik is er voor het VIF slechts 58,32% vastgelegd, doch op basis van historiek van de voorgaande jaren en de dossiers die nog in omloop zijn, kunnen we er van uit gaan dat het totale krediet zal vastgelegd worden.

Op de vraag wanneer en hoe de ecocombi's van start zullen gaan, antwoordt de minister het volgende.

Op dit ogenblik legt de minister de laatste hand aan een voorbereidende nota om de ecocombi's op een paar trajecten tijdelijk toe te laten. Hiermee geeft zij uitvoering aan de resolutie van het Vlaams Parlement ter zaken, dat vraagt om een proefproject voor deze ecocombi's op te starten. De minister zal deze nota op korte termijn aan de Vlaamse Regering voorleggen, zodat men op Vlaams niveau alvast klaar staan om met het proefproject te starten. Zoals u echter weet, dient er voor dit proefproject echter ook een toestemming te komen van de federale minister, bevoegd voor mobiliteit. De minister zal dit opnemen met de nieuwe federale minister van zodra dit mogelijk is.

Er is een groot tekort aan vrachtwagenparkings langs de snelwegen en een probleem met ladingdiefstallen. De heer Van Aperen vraagt hoe het staat met de extra beveiliging en uitbreiding van deze parkings?

De minister verklaart dat er tegen de criminaliteit verschillende maatregelen kunnen genomen worden:

Naast preventieve maatregelen naar de vrachtwagengebruikers toe (elke ondernemer moet zelf een aantal maatregelen voorzien ter bescherming van zijn persoon, bedrijf en goederen), kan de wegbeheerder logistieke maatregelen treffen (verlichting, beperken van de beplantingen, afsluiting dienstenzones, e.d.). Daarmee worden inrichtingen die criminele activiteiten bevorderen, weggenomen.

Specifieke concessies voor bewaakte parkings tot stand brengen, eventueel in overleg met de bestaande concessiehouders. Gezien echter de concessiehouders weinig belangstelling hebben om verantwoordelijkheid in deze aangelegenheid te nemen zal er gewerkt worden via afzonderlijke concessieovereenkomsten met de private sector (bewakingsondernemingen) op welbepaalde plaatsen.

In Vlaanderen is vooral de as Frankrijk-Nederland via E17-E19-E34 gevoelig en gekenmerkt door allerlei incidenten op de parkings.

De ligplaatsen te Rekkem (E17) en te Postel (E34) en op termijn eventueel ook Wetteren en Westkerke (op de E40) kunnen in aanmerking komen om uitgerust te worden met of als een bewaakte parking.

Wat de douanecomplexen betreft werd aan de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken gevraagd om bij minister Reynders aan te dringen om de voorgestelde overeenkomst met betrekking tot de overdracht aan het Vlaams Gewest van de douanege-

bouwen en de verkeersposten van de federale politie die aan de grensovergangen langs de autosnelwegen gelegen zijn, dringend goed te keuren.

Concreet werden de volgende maatregelen getroffen. Op korte termijn zullen de dienstenzones enkel nog vanuit de autosnelweg bereikbaar zijn, dit door het plaatsen van een afsluiting rondom de dienstenzones en de nodige poorten waar diensttoegangen behouden dienen te worden. Hierbij zullen de dienstenzones langs de as Frankrijk-Nederland via E17-E19-E34 in eerste rangorde aangepakt worden. Hierbij zullen ook bosgoed en struikgewas tussen de dienstenzones en de autosnelweg verwijderd en of gedund worden, teneinde de zichtbaarheid vanuit de autosnelweg en ipso facto de controlemogelijkheden op de dienstenzones te vergroten.

Het wegwerken van donkere – niet verlichte – plaatsen. In afwachting van het resultaat van het onderzoek van de theoretische modellen en van de overdracht van de douanegebouwen op de douanecomplexen wordt nagegaan of de bouw en de uitbating van een bewaakte parking juridisch en technisch haalbaar is.

Wat de uitbreiding van de dienstenzones betreft, zal in overleg met het agentschap Infrastructuur de onvoldoende parkeercapaciteit van autosnelwegparkings voor vrachtwagens geïnventariseerd worden zodat de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande parkings bepaald kunnen worden alsook de noodzaak van het creëren van nieuwe (bijkomende) parkings al of niet gekoppeld aan de opmaak van één globale of van verschillende RUP's.

De heer Van Aperen vraagt of de minister proefprojecten wil opstarten voor een betere benutting van de capaciteit op de weg? De minister antwoordt dat het beter benutten van de capaciteit van de bestaande wegen nu al een permanente bekommernis is die overigens al deels wordt gerealiseerd.

Door dynamische signalering op de autosnelwegen worden in de spitsuren de effectieve rijnsnelheden geëgaliseerd op waarden die een maximale capaciteit realiseren. Dit is bovendien ook positief voor de verkeersveiligheid.

De vroegere pechstroken van een aantal drukke autosnelwegen worden benut voor het openbaar vervoer, het gemeenschappelijke woon-werk- en schoolverkeer en taxi's.

Bij ongevallen en werken wordt er voor gezorgd dat de wegenis niet lang geblokkeerd blijft, zodat ze maximaal benut wordt door snel takelen, op autosnelwegen instellen van calamiteitenroutes, omleidingen over langere afstanden via andere autosnelwegen enzovoort. Alle minderhindermaatregelen bij wegwerkzaamheden beogen eveneens een betere benutting van de bestaande wegenis. De verdere optimalisering van de benutting van de beschikbare capaciteit is een continue zorg, die zich uit in verdere investeringen in dynamische signalisatie.

Op de vraag naar de stand van zaken met betrekking tot het inhaalverbod voor vrachtwagens en hoeveel inhaalzones er voorzien worden, verklaart de minister het volgende.

Voor de autosnelwegen wordt gedacht aan beperkte lengtes, meestal aan de randen van het Vlaamse Gewest, om het inhalen van vrachtwagens toch toe te laten. Voor de niet-autosnelwegen zou, zeker in een eerste fase, omzeggens nergens worden afgeweken van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens. Dit totale inhaalverbod op secundaire wegen kan desgevallend door de wegbeheerder worden geëvalueerd.

Kan voor uitzonderlijk vervoer de toegelaten breedte verruimd worden van 4 meter naar 4,30 meter? Zijn er trajecten waar dit mogelijk is?

Normaal wegverkeer is tot 2,6 meter breed. Transporten die breder zijn, hebben een vergunning uitzonderlijk vervoer nodig, enkele uitzonderingen niet te na gesproken, verklaart de minister. Deze vergunningen worden afgeleverd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. De algemene regeling hierbij naar breedte toe is dat transporten breder dan 4 m enkel tussen 9 uur 's avonds en 6 uur 's morgens mogen rijden. Voor autosnelwegen geldt deze regel al vanaf 3,50 meter. Er zijn verschillende reiswegen die grotere breedtes toelaten. Naast de snelwegen, die vooral beperkt zijn in de toegelaten massa, zijn er ook verschillende routes die breedtes toelaten tot 7 m.

De grens om overdag te rijden optrekken van 4 m naar 4,30 m lijkt niet direct aangewezen. Deze transporten komen ruimschoots buiten het eigen rijvak wat gevolgen heeft voor het omliggende verkeer. Een dergelijke verruiming heeft zeker invloed op de veiligheid van het wegverkeer wat een federale bevoegdheid is.

Op de vraag naar de timing voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, antwoordt de minister het volgende.

De timing voor de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel is als volgt. De MER werd beëindigd en conform verklaard op 25 augustus 2006. De Vlaamse Regering nam op 15 december 2006 akte van de resultaten van het MER en maakte een keuze voor het natuurgebied Kallo. Zij gaf ook de opdracht om een GRUP voor dit project op te stellen. De voorlopige vaststelling van het GRUP volgde op 8 juni 2007. Het openbaar onderzoek is afgerond. Het advies van VLACORO op het GRUP wordt ingewacht tegen 5 december 2007. De vaststelling van het GRUP wordt verwacht in maart 2008.

De aanvraag voor de bouwvergunning zal in de eerstvolgende weken worden ingediend. Het bouw-aanvraagdossier zal zowel de eigenlijke infrastructuurwerken als de mitigerende maatregelen omvatten. De PPS-constructie wordt momenteel opgezet. Er is één aanbesteding voor de bouw en de financiering. Er zijn drie groepen geselecteerd die hun offerte indienden op 27 maart 2007. Deze offertes worden nog steeds onderzocht, de opdracht kan vermoedelijk worden toegewezen in mei 2008. De werken zullen starten onmiddellijk na het toekennen van de bouwvergunning en na de toewijzing van de aanbesteding. Momenteel is de start gepland voor mei 2008. De commerciële ingebruikname van de Liefkenshoekspoortunnel wordt door Infrabel voorzien voor 1 maart 2013.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Frans Peeters.

Hoe wordt de controle en de opvolging van de missing links door het parlement best georganiseerd?

Voor het dossier van de missing links herhaalt de minister het voorstel om op semesteriële basis en door middel van een omstandige toelichting over alle projecten die in het kader van alternatieve financiering in uitvoering zijn of zullen uitgevoerd worden, aan het parlement in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting te rapporteren.

Moet er geen ambitie worden vastgelegd met betrekking tot structureel onderhoud? Zijn de in dit verband voorziene middelen recurrent, vraagt de heer Peeters.

De minister verwijst naar voorgaande antwoorden. Er wordt jaarlijks absoluut en procentueel meer dan het voorgaande jaar aan structureel onderhoud besteed sinds 2006. Voor 2008 wordt voor 80 miljoen gebudgetteerd voor projecten alleen van structureel onderhoud. Een aantal andere projecten hebben ook invloed op de onderhoudstoestand van het gewestwegennet. Hiermee wordt de achteruitgang gestopt en naar verwachting een start gemaakt met een inhaalbeweging.

Op de vraag of bij de aanleg van fietsroutes langs de jaagpaden van het Albertkanaal ook een kwaliteitslabel voor deze fietsroutes voorzien wordt, antwoordt de minister het volgende.

De waterwegbeheerders geven de bevoegde instanties wel toestemming om jaagpaden als onderdeel van fietsroutenetwerken in te schakelen, maar het uitwerken van fietsroutes en het toekennen van een kwaliteitslabel zelf behoort niet tot de bevoegdheid van het beleidsdomein Openbare Werken.

Komt er een oplossing voor de problematiek van de rooilijnen, vraagt de heer Peeters.

Het aangekondigde decretaal initiatief beoogt een algemeen wettelijk kader te creëren voor het vaststellen van rooilijnen. Een globale wettelijke regeling die de bevoegde overheid aanduidt, de procedure van totstandkoming en wijziging organiseert, de rechtsgevolgen en de uitvoering van een rooilijnplan bepaalt, ontbreekt immers.

Het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening omvat weliswaar een specifieke regeling, maar die is beperkt tot de rooiplannen opgemaakt in uitvoering van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Vanzelfsprekend moeten ook rooiplannen kunnen worden vastgesteld voor gebieden waarvoor geen ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaan om de wegenis te kunnen aanpassen (wegverbreding, aanleg van fietspaden enzovoort). Ook moeten tal van rooilijnplannen vastgesteld en goedgekeurd op grond van de vroegere wetgeving worden geactualiseerd.

Het uitwerken van de gewenste algemene regeling, die zal bijdragen tot eenduidigheid en vereenvoudiging, vereist dan ook een overleg met en een samenwerking tussen diverse actoren en instanties.

Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken enerzijds en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid

en Onroerend Erfgoed anderzijds bespreekt actueel deze problematiek.

De heer Peeters kreeg graag een gedetailleerd overzicht van alle studies voor streefbeeldens sinds 1998. welke studies zijn er geweest? Hoeveel is er aan deze studies uitgegeven? Hoe lang hebben ze geduurd? Wanneer worden de nog lopende studies afgerond? Welke dergelijke studies worden nog voorzien? Wat is de finaliteit van deze studies?

De minister geeft volgend overzicht. In totaal zijn er in Vlaanderen 95 streefbeeldstudies lopend en afgerond. Hiervan zijn er 60 streefbeeldstudies afgerond, 22 zijn in uitvoering en elf studies zijn op dit moment opgeschort in afwachting van bijkomend onderzoek.

In het totaal is voor deze studies 6.098.410,68 euro (inclusief btw) vastgelegd op de middelen ter beschikking van het agentschap Wegen en Verkeer, zoals in de tabel aangegeven, zijn er streefbeeldens die door de provincies of andere administraties worden gefinancierd. De kostprijs is sterk afhankelijk van de categorie en type gewestweg, alsook van de te onderzoeken knelpunten. Tot nu moet men rekening houden met een gemiddelde kostprijs van 100.000 euro (inclusief btw) per streefbeeldstudie en worden er jaarlijks gemiddeld tien studies vastgelegd.

De totale doorlooptijd van een streefbeeldstudie komt neer op gemiddeld 2 à 2,5 jaar. In deze termijn zijn ook bepaalde beslissingsmomenten inbegrepen, waarop in de eerste plaats gemeentebesturen hun standpunt kunnen bepalen en bevestigen zowel bij tussentijdse beslissingen als bij de bespreking van het ontwerp eindrapport. Er zijn studies die sneller zijn afgewerkt, andere zijn der mate complex dat er meer overlegmomenten dienen te worden ingelast.

Normaal zullen de lopende studies, met uitzondering van deze die in afwachting van bijkomend onderzoek zijn opgeschort, in de loop van 2009 worden afgerond.

De streefbeeldstudies die worden voorbereid en eventueel opgestart in 2008 zijn:

- de corridor E313 van de Ring Antwerpen tot Lummen waarbij een oplossingsrichting zal worden gezocht voor het capaciteitsprobleem;
- de Kanaalweg van Herentals tot de provinciegrens van Limburg waarbij een oplossingsrichting wordt gezocht aansluitend op de functie/categorisering voorgesteld in Limburg;

- een studie ten behoeve van de afstemming van het grensoverschrijdend regionaal wegennet Nederland – Limburg;
- een synthese uit de streefbeeldstudies van de N73 en N76 in relatie tot de mogelijke omwisseling van primaire wegen;
- een oplossingsrichting voor de typering binnen de categorie secundair van de N78-N79-N2 als bijkomend onderzoek voor de streefbeeldstudies van deze wegen;
- een streefbeeldstudie voor een gedeelte van de ring rond Kortrijk tussen de A19 en A14 waarbij een oplossingrichting wordt gezocht voor de capaciteit en verkeersafwikkeling/-doorstroming;
- de N8 van de aansluiting met de A18 (Veurne) tot de N396 (Koksijde): uitwerken van de ontwikkelingsvisie voor de inrichting van deze weg;
- de N369 van A18 via N325 tot kruispunt N325/N318 te Middelkerke: oplossingsrichting in functie van problematiek capaciteit/verkeersafwikkeling;
- N35 van N390 tot kilometerpaal 21,6 aan te leggen zuidwestelijke ring (Diksmuide): uitwisseling van de ontwikkelingsvisie voor de inrichting van deze weg in relatie tot het geplande verkeersnetwerk;
- de N70 tussen Lokeren en Beveren: uitwerken van de ontwikkelingsvisie voor de inrichting van deze weg;
- de N45: laatste primaire weg in Oost-Vlaanderen waarvoor nog geen ontwikkelingsvisie werd opgesteld;
- RO-West: Ontwikkelingsvisie voor de inrichting aansluitend op deze van het noordelijk deel en in samenwerking met het Brusselse en Waalse Gewest;
- N5 tussen Waterloo en het Brussels Gewest: uitwerken van de ontwikkelingsvisie voor de inrichting van deze weg.

De minister benadrukt dat zij echter sterk vragende partij is om een bredere discussie over de inzet en de haalbaarheid van de voorstellen in deze studies. Zij zal dit dan ook aankaarten bij haar collega's bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en voor Mobiliteit, ver-

mits deze ministers bevoegd zijn voor het betreffende beleidskader.

Het gedetailleerd overzicht van de streefbeeldstudies wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van de heer Jos De Meyer.

Wordt de continuïteit van de werken aan en na de Temsebrug voorzien, vraagt de heer De Meyer.

De minister antwoordt dat de realisatie van de tweede Scheldebrug te Temse en te Bornem, schakel in de N16, volgens planning verloopt. Dit werk omvat zowel de bouw van de brug, als de aansluiting op de N16. De continuïteit wordt dus inderdaad voorzien.

Op de vragen over de langetermijnvisie op de baggerwerken voor onbevaarbare waterlopen en de actuele toestand van de Durme, antwoordt de minister het volgende.

Langs de Durme wordt conform de beslissing van de Vlaamse Regering het dijkenprogramma afgewerkt en worden een aantal natuurontwikkelingsprogramma's gerealiseerd. Bij de realisatie van deze programma's zal zo mogelijk, specie uit de Durme worden aangevend. Daarom zal de kwaliteit van de specie worden onderzocht. Bij het uitwerken van de plannen voor het gebied van de Durme is het de bedoeling om ook tezelfdertijd een oplossing te bieden voor het beheersen van de aanzandingen van de Durme en voor het verzekeren van de waterafvoer naar de rivier. Deze plannen zijn in uitvoering.

De heer De Meyer verklaart dat voor het Sigmaplan er nog steeds geen draagvlak aanwezig is nu we het stadium van de implementatie ervan naderen. Wat met locaties van dijken en keuzes voor types van overstromingsgebied? Hoe legt men aan de mensen uit dat er geen investeringen voor veiligheid, maar wel voor de natuur worden gedaan?

De minister geeft volgend antwoord. Het Sigmaplan gaat uit van een optimale combinatie van natuur en veiligheid.

De grote lijnen van de projecten liggen door de beslissingen van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 en 28 april 2006 vast.

Voor alle projecten moeten nu herinrichtingsplannen opgesteld waar maximaal rekening wordt gehouden

met lokale kansen en knelpunten om op die manier het draagvlak te vergroten. Hierna worden de formele procedures opgestart waarbij eveneens de mogelijkheid tot inspraak voorzien is.

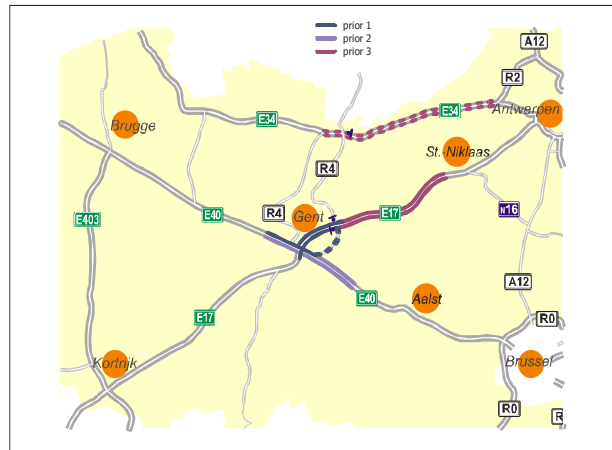
Het Sigmaplan heeft een dubbele doelstelling: veiligheid en natuurlijkheid. De investeringen hebben bijgevolg ook een dubbele doelstelling. Deze keuze is gemaakt om de impact op de landbouwsector te minimaliseren. De aangesneden ruimte wordt alzo benut om zowel op het vlak van veiligheid als op het vlak van natuurlijkheid een meerwaarde te betekenen.

Het geheel van de investeringen voor de realisatie van het Sigmaplan resulteert finaal in de gewenste verhoging van de veiligheid tegen overstromingen. Dit gebeurt door het opnieuw 'ruimte te geven aan de rivier'. In dit geheel is het evenwel zo dat sommige investeringen een uitgesproken focus hebben op veiligheid en andere niet. Elk onderdeel levert hierin zijn bijdrage.

De minister antwoordt vervolgens op de vragen van mevrouw Cindy Franssen.

Bij het Verkeerscentrum Gent wordt verwezen naar een projectnota? Graag de grote lijnen uit deze nota? Wat is het werkingsgebied van het Gentse verkeerscentrum, vraagt mevrouw Franssen.

Het project Verkeerscentrum Gent heeft als voornaamste doel de verkeersveiligheid en doorstroming op de autosnelwegen rondom Gent te verbeteren, verklaart de minister. Er zal een 'Traffic Control Center' worden opgericht (als antenne van het Verkeerscentrum te Antwerpen) en de meest kritisch wegsegmenten zullen worden uitgerust met wegkantsystemen om de verkeerstromen te bewaken (tellussen, camera's en automatische incidentdetectiesystemen) en te geleiden (dynamische verkeersinformatieborden, rijstrooksignalering). Het projectgebied beperkt zich tot de R4, de E17 en E40 in de nabijheid van Gent, en de E34 (enkel meetsystemen).



De projectduur voor de oprichting en operationalisering van dit verkeerscentrum bedraagt circa drie jaar. Het noodzakelijke investeringsbedrag wordt geraamd op 21 miljoen euro.

Als locatie voor het Gentse Verkeerscentrum wordt momenteel gedacht aan de lokalen van de federale politie in de Groendreef. Het overleg hierover loopt momenteel nog.

Op de vraag welke gewestwegen in Oost- en West-Vlaanderen in 2008 structureel onderhouden zullen worden, verwijst de minister graag naar het ontwerp investeringsprogramma Wegen, dat aan de commissieleden ter beschikking gesteld zal worden.

Over de vraag wat de toestand van de fietspaden langs provinciewegen is en hoe deze fietspaden erbij liggen met het oog op de overdracht, stelt de minister dat op dit ogenblik de toestand van de provinciewegen opgemeten wordt. Zij zullen geëvalueerd worden met dezelfde criteria zoals de gewestwegen jaarlijks worden beoordeeld. Hierna zullen de over te dragen provinciefietspaden worden geëvalueerd.

Op de vraag welke wisselwerking er is tussen de lijst van de gevaarlijke punten en de recenter verkregen ongevalgegevens op deze punten, stelt de minister dat de lijst van de 800 gevaarlijke punten vastgesteld is op basis van de toenmalige beschikbare informatie

met betrekking tot ongevallen op de Vlaamse gewestwegen. De eerste gegevens hadden betrekking op 1997-1999, vervolgens zijn gegevens tot en met 2001 toegevoegd à rato deze beschikbaar kwamen.

De lijst van de 800 punten van het project 'Wegwerken gevaarlijke punten en zones in Vlaanderen' is definitief sinds 2005. In de zomer van 2007 zijn de ongevalgegevens van het jaar 2002, gerelateerd aan de hectometerpunten op de gewestwegen, beschikbaar gesteld.

Weldra zullen de gegevens van 2003 en 2004 beschikbaar gesteld worden. In de investeringsprogramma's van het agentschap Wegen en Verkeer van de komende jaren zullen ook projecten opgenomen worden die als gevaarlijk punt of zone worden gedefinieerd op basis van de recent verkregen informatie.

Op de vraag of in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen fietstunnels en ondergrondse kruisingen voorzien worden, antwoordt de minister dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen voorziet in de uitbouw van het functioneel fietsroutenetwerk, maar zich niet uitspreekt over hoe dit moet gebeuren.

Het spreekt daarbij voor zich dat voor de kruisingen van belangrijke fietsroutes betreft met drukke verkeerswegen, dit op een zo veilig mogelijke wijze dient te gebeuren. Daarbij bestaat er een heel scala aan mogelijke oplossingen gaande van een oversteek onder bescherming van lichten tot de aanleg van een fietstunnel of fietsbrug. Iedere oplossing heeft daarbij zijn voor- en nadelen (lichten sluiten niet elk conflict uit, tunnels worden vaak als sociaal onveilig gezien, tunnels en bruggen hebben hellingen en zijn minder gebruiksvriendelijk, technische beperkingen enzovoort) en een overweging op basis van de lokale omstandigheden wordt best steeds voorzien.

Op de vraag of er bij het coördinatiepunt wegenwerken ook specifiek aandacht besteed wordt aan de problematiek van de minder mobiele mensen en waar dit coördinatiepunt in Oost-Vlaanderen komt, stelt de minister dat het coördinatiepunt wegenwerken tot doel heeft om de coördinatie van wegenwerken op elkaar af te stemmen. Dit is een belangrijk onderdeel binnen minder hinder. Maar het coördinatiepunt wegenwerken is niet het enige middel omtrent minder hinder waarrond de overheid werkt. Zo zijn er ook initiatieven genomen omtrent het beperken van de hinder lokaal in de omgeving. Zo werden vorig jaar binnen een werkgroep regels uitgewerkt waar-

naar moet worden gestreefd omtrent de toegankelijkheid tijdens werken in bebouwde omgevingen. Deze regels zijn uiteraard ook van nut om de problematiek van de minder mobiele mensen bij wegenwerken te kaderen.

2.3. *Bijkomende vragen van leden*

De heer *Dirk de Kort* heeft een aantal vragen m.b.t. de baggerwerken. Hij verwijst naar een persbericht van de minister waar de minister oproept om suggesties te formuleren omtrent de binnenvaarten waarin de minister ook een nieuw mailadres gelanceerd heeft.

Zijn tussenkomst heeft te maken met de problematiek van het Kanaal Schoten-Dessel en de noodzaak aan baggerwerken in dit kanaal (blz. 18-19 uit de beleidsbrief).

Volgens de nv Scheepvaart is het al meer dan 25 jaar geleden dat er nog gebaggerd werd in dit kanaal. Klopt deze informatie? Voor het ogenblik is de diepgang in het kanaal Schoten-Dessel beperkt tot circa 1,80 m waardoor er slechts schepen met een maximum van 350 à 400 ton gebruik kunnen maken van dit kanaal. Deze beperkte diepgang wordt veroorzaakt door slibvorming in het kanaal. Als het slib geruimd wordt, kan de diepgang teruggebracht worden naar ca. 2,10 m. Dit biedt dit heel wat mogelijkheden voor het kanaal. Van dan af is het kanaal bevaarbaar voor schepen tot ca. 600 ton. Een fabrikant van o.a. zand, grint en cement in die regio zou dan een vervoer van ca. 350.000 ton/jaar langs het kanaal Schoten-Dessel kunnen organiseren. Dit houdt ca. 14.000 vrachtwagens/jaar naar het bedrijf van de weg.

Welke baggerwerken zijn er in 2008 precies gepland in het kanaal Schoten-Dessel? Is het de bedoeling hiermee een grotere diepgang te bereiken? Waar wordt de baggerspecie geborgen en verwerkt? Zal er voldoende aandacht gaan naar innovatieve projecten voor de afhandeling van bedrijven gelegen aan het kanaal?

De *minister* antwoordt vervolgens op de schriftelijk gestelde vragen van de heer Jef Tavernier. Die vragen luiden als volgt:

Via het college van burgemeester en schepenen van Aalter vernam de heer Jef Tavernier dat de nv Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) het industrieterrein Woestijne zou aankopen, gespreid over meerdere

jaren. Voor 2007 zou hiervoor reeds 4 miljoen euro voorzien worden. Voor de ontwikkeling van het industrieterrein van 33 ha zouden er kaaimuren worden aangelegd, twee bruggen gebouwd worden over het kanaal Gent-Brugge en een tunnel gegraven worden onder de N49. Daarnaast zou er ook een nieuwe verkeerswisselaar moeten komen ter hoogte van het kanaal.

Klopt de informatie van het college van burgemeester en schepenen? Welke budgetten zijn hiervoor voorzien in 2007, 2008 en volgende jaren? Is er een globaal kostenplaatje? Is er een kosten-batenanalyse gemaakt?

De minister antwoordt het volgende.

Tussen de gemeente Aalter en W&Z werd zeer recent tot een principiële akkoord gekomen inzake de aankoop van het industrieterrein Woestijne aan het kanaal Gent-Brugge te Aalter.

Deze overeenkomst zal thans behandeld worden in de onderscheiden beslissingsorganen. Zo staat dit dossier geagendeerd op de gemeenteraad van Aalter. Deze gemeenteraad vindt overigens plaats op 28 november. Zo ook werd op vraag van de minister door de EVA Waterwegen en Zeekanaal een dossier voorgelegd.

De aankoop van het terrein zal gerealiseerd worden door de aanwending van de eigen middelen van de EVA. In globaal betreft het een uitgave van circa 15 miljoen euro te spreiden over enkele jaren. Aangezien het terrein bij uitstek een watergebonden locatie heeft, zullen kaaimuren gebouwd worden. Voor het bouwen van zulke kaaimuren bestaat een door de EU goedgekeurde PPS-regeling. Deze investeringen zijn afhankelijk van de specifieke vragen die door de privé exploitanten zullen gesteld worden. De nodige middelen hiertoe zijn voorzien in de aan W&Z toegekende jaarlijkse investeringsdotatie. De ontsluiting van het bedrijventerrein Woestijne kan merkbaar verbeterd worden door de bouw van een nieuwe overbrugging over het kanaal Gent-Brugge. De bedoeling is dat deze investering onderzocht wordt op basis van de maatschappelijke baat die ze kan opleveren. Ook andere verbeteringen inzake wegeninfrastructuur kunnen voorwerp zijn van nader onderzoek. Op dit moment worden een aantal ideeën gevormd. Concreet dossiers zijn aan de minister nog niet voorgelegd. Daarvoor is het nog te vroeg.

2.4. *Repliek van de leden*

De heer *Joris Vandenbroucke* heeft één bedenking over dynamisch verkeersmanagement en dynamische rijstrooksignalisatie. De minister verklaarde dat er nog veel studeerwerk aan de boeg is en dat men kijkt hoe dit in het buitenland verloopt. Het lid pleit om te investeren in dynamische rijstrooksignalisatie op die knelpunten waar men nu al investeert in dynamisch verkeersmanagement. Als men nog lang zal studeren over het ene maar wel al werk maakt van het andere, loopt de minister dan niet het risico dat ze achteraf de signalisatieportieken zal moeten aanpassen aan projecten in het kader van die dynamische rijstrooksignalisatie?

Wat de reistijden betreft, hoort hetzelfde lid de minister zeggen dat men te weinig meetgegevens heeft over filetijd. In het verkeersnieuws op de radio hoort de heer Vandenbroucke wel reistijden afroepen. Welke meetgegevens worden dan voor deze nieuwsberichten gehanteerd.

De heer *Eloi Glorieux* wenst verduidelijking over een aantal antwoorden. De minister stelt dat er geen kostprijs is aan de invoering van proefprojecten met monstertrucks omdat die op wegen zullen rijden die dit soort lange vrachtwagens toelaten. Het lid stelt zich de vraag of er überhaupt in Vlaanderen een traject is dat daaraan voldoet. Hij meent uit het antwoord van de minister op te maken dat er geen aanpassingen aan de wegen zullen gebeuren om dit proefproject toe te laten.

Wat de vierde pijler van het START-plan betreft met name de verbetering van de levenskwaliteit van de omwonenden, heeft de minister geantwoord dat er heel wat studies worden uitgevoerd in het kader van START. Hij vindt dit een zeer algemeen antwoord en kreeg graag een opsomming van concrete projecten. Het grootste probleem dat zich daar stelt, is het probleem van de geluidshinder. Niet alleen 's nachts maar ook overdag. In het kader van START (Toekomstvisie 2025) wordt er actief geijverd om het luchtvaartverkeer te laten toenemen wat impliceert dat het aantal lawaaimomenten drastisch zal toenemen. Dat probleem zal niet opgelost worden door wat bermen en geluidswallen te plaatsen. Het herstellen van de leefkwaliteit wordt hierdoor zeker niet opgelost. De verdere ontwikkeling van het START-plan zal integendeel de leefkwaliteit nog meer ondermijnen.

Hetzelfde lid vraagt meer initiatieven in verband met hernieuwbare energieprojecten langs lijninfrastructuur. De minister heeft er een aantal opgesomd aan het kanaal Leuven – Dijle en aan het Zennegat enzovoort. Er is verwezen op vlak van witte energie naar Puurs en Kapellen. Dat is echter al te beperkt. Er is veel meer potentieel voorhanden in Vlaanderen om bv. windenergieparken tot stand te brengen. Destijds lanceerde minister Stevaert het idee om parkings langs autostrades in concessie te geven. Zal de minister extra initiatieven plannen om projectontwikkelaars te stimuleren projecten op te starten langs de vele kilometers lijninfrastructuur in Vlaanderen?

Mevrouw *Agnes Bruyninckx* blijft op haar honger over de ontbrekende kruispunten op de N31.

De heer *Jan Peumans* stelt dat de minister-president in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting een toelichting zal geven over de PPS-projecten. Als men een optelsom maakt van datgene wat in die rapportage staat, komt men aan een globaal bedrag van 600 miljoen euro en zal men op kruissnelheid een beschikbaarheidsvergoeding betalen van 66 miljoen. Tot zijn grote verbazing verneemt het lid dat daar nu nog een project van 95 miljoen euro en de projecten op deze lijst (AX Brugge, de Noord-Zuidverbinding in Limburg) zijn bovendien door de administratie met de ‘Franse slag’ geraamd, dat blijkt uit de praktijk. De projecten blijken effectief 40% duurder te zijn dan geraamd.

De vraag is of men met de voorziene geraamde bedragen zal toekomen wat het lid ten eerste in twijfel trekt.

De administratie van de minister schrijft dat men verder werkt aan de planmatige afwerking van het Albertkanaal. Hij zou graag willen weten of er effectief een plan bestaat. Op een schriftelijke vraag van het lid (van twee jaar geleden) heeft de minister geantwoord dat er een veertigtal bruggen moeten opgehoogd worden om de E 313 te ontlasten. Het lid blijft erbij dat de bestaande kanalen in Vlaanderen zwaar verwaarloosd worden. Dat is trouwens de reden dat hij vroeg of er zoals voor de wegen ook een rapport voorhanden is over de toestand van het onderhoud van de waterwegen. Hij dringt aan dat de minister haar administratie ook de opdracht zou geven om een dergelijk rapport voor de waterwegen periodiek op te maken.

Wat het incidentmanagement betreft, stelt de minister vast dat er sinds het begin van deze legislatuur geen enkele vooruitgang werd geboekt. Dat is ook

en vooral de verantwoordelijkheid van de federale minister van mobiliteit die daarover straffe verklaringen afgelegd heeft. Hoe zal men dit nu in de praktijk aanpakken.

Wat Flanders Logistics betreft, vraagt de heer Peumans naar concrete resultaten. In verband met de rooilijnen verwijst het lid naar de administratie van de minister die daar twintig jaar terug mee bezig waren. De realiteit is dat men verkrotting en kaalslag langs gewestwegen krijgt. De administratie verwijst echter systematisch naar een KB van 1965. Er moet eindelijk komaf gemaakt worden met dat verhaal van de rooilijnen.

Hetzelfde lid kijkt met vol spanning uit op het antwoord op zijn schriftelijke vraag over de investeringen van de NMBS in het raam van het goedgekeurde instemmingsdecreet over het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS. Het lid zou graag weten wat er tot op heden geïnvesteerd werd in de respectieve regio's. Hij hoort dat zelfs de vroegere 60N/40F niet meer gerespecteerd wordt.

De heer Jan Peumans pleit ervoor om een grondige evaluatie te maken van de greep die de studiebureaus hebben op het departement van de minister. De minister is al de deskundigheid aan het ‘outsourcen’. Naast het dossier van de streefbeeldstudies zijn er andere voorbeelden waaruit blijkt dat de studiebureaus de agenda bepalen. Hij verwijst naar TV 3V die bovendien een website heeft die al jaar en dag niet meer aangepast werd (<http://www.tv3v.be>). Informatie over welke punten zullen aangepakt worden, kan de burger daar niet terugvinden.

De heer *Jul Van Aperen* stelt dat hij een vraag gesteld had over de verruiming van de laad- en losuren. De toenmalige minister had daarover een visie ontwikkeld met de bedoeling de laad- en losuren uit de filespits te halen. Hij kreeg daaromtrent graag de visie van de huidige minister.

Hij wijst erop dat zijn vraag over uitzonderlijk vervoer niet zozeer over de breedte maar eerder over de hoogte van deze voertuigen (4,30 m) handelde.

De heer *Frans Peeters* wil even terugkomen op de impact van de studiebureaus. Hij heeft bij wijze van voorbeeld de streefbeeldstudies aangehaald. Hij dringt aan op een grondige evaluatie van het nut van al deze studies en de finaliteit van al deze studies.

Wat het structureel onderhoud van de wegen betreft, heeft hij begrepen dat het voorziene bedrag recurrent

is en dat er ook gedacht wordt aan een fatsoenlijke inhaalbeweging zodanig dat de gewestwegen een degelijk kwaliteitsniveau bereiken.

In verband met het fietskwaliteitslabel langs de jaagpaden van de Kempische kanalen stelt het lid vast dat dit in de begroting werd opgenomen. Hij pleit ervoor om dit duurzaam structureel aan te pakken om te vermijden dat men binnen drie jaar opnieuw met hetzelfde probleem zal geconfronteerd worden. Een duurzaam beleid garandeert dat een investering tien tot vijftien jaar kan meegaan.

De heer *Jos De Meyer* wil terugkomen op het Sigmaplan. In de mate dat er sprake is van een draagvlak stelt hij vast dat waar dit plan gerealiseerd wordt, het draagvlak erg beperkt en zelfs onvoldoende aanwezig is. Er is misschien enkel voor het luik veiligheid maar zeker niet voor het luik natuurlijkheid een draagvlak. Hij pleit ervoor om zoveel als mogelijk gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG) in plaats van gecontroleerde gereduceerde getijdengebieden of GGG te plannen.

Het lid zou graag cijfergegevens hebben in verband met het flankerend landbouw- en plattelandsbeleid in het kader van het Sigmaplan. Er waren ook middelen voorzien voor gemeenten langs de Schelde en de Durme in het kader van flankerend plattelandsbeleid op vlak van toerisme. Hij zou graag zicht krijgen op deze middelen in de begroting 2008 en meer specifiek om welke projecten het gaat.

De heer *Jef Tavernier* begrijpt dat openbare werken en infrastructuur vooral een zaak van termijnplanning is. Bij nazicht van al die planningen vond het lid nochtans niets terug over de aankoop van een terrein in Aalter. Hij is dan ook verbaasd dat dit aangekocht werd en bovendien voor 20 december in eerste schijf betaald werd.

Tweede punt van verbazing is de prijs: het schattingsverslag spreekt van 13 miljoen met die bepaling dat er 20% afgetrokken worden voor de uitwinningvergoeding voor de landbouwer. Waterwegen en Zeekanaal zegt echter dat er toch 13 miljoen betaald wordt omdat men ervan overtuigd is dat er kan uitgewonnen worden tegen een marginale kost. De gemeente zegt bovendien dat ze mee zal ijveren om tot een marginale kost te komen. Dat betekent echter dat W&Z 20% meer zal betalen dan het normale schattingsverslag.

Ander punt is de verkeersafwikkeling die blijkbaar noopt een nieuwe brug over het kanaal te leggen

voor maximum 20 hectaren watergebonden grond? Het lid vraagt zich af of hier wel een kosten-batenanalyse gemaakt werd en of er een globaal plan is en of men zicht heeft op de globale kostprijs? Dat is voor de Vlaamse Gemeenschap geen goede zaak. De belastingsbetaler zal de dupe zijn van die plotse beslissing.

2.5. Antwoorden van de minister

Minister *Hilde Crevits* neemt kennis van de bezorgdheid van de heer Vandenbroucke over dynamische rijstrooksignalisatie. De minister heeft echter gewezen op de hoge uitgaven van dergelijke maatregelen. Een investering moet nuttig en technisch haalbaar zijn en een investering die aanpasbaar is. Dynamisch verkeersmanagement en dynamische rijstrooksignalisatie zijn twee verschillende zaken: de eerste fase is gestart op de E 313 en voorziet dat de optie van dynamische rijstrooksignalisatie daar mogelijk blijft.

Wat de reistijdenvermelding op de radio betreft, stelt de minister dat het gaat om inschattingen op basis van gsm-gegevens. De minister hoedt zich ervoor om deze gegevens op borden te plaatsen. Een verkeerde inschatting van reistijden zal immers boze reacties ontlokken. Zolang men niet over up to date gegevens beschikt, zal de minister deze tijden niet publiceren op deze borden.

In verband met de zeer lange vrachtwagens benadrukt de minister dat het slechts om een pilootproject gaat waarvan de randvoorwaarden duidelijk omlijnd zijn. Het pilootproject zal aanleiding geven tot zeer minimale herschikkingen op de wegen.

In verband met de opmerking over de levenskwaliteit – 4de pijler van het START-plan – engageert de minister zich om deze gegevens (concrete projecten) schriftelijk te bezorgen. Er wordt op 10 december 2007 door het kabinet gemeld dat ze nog niet beschikbaar zijn.

In verband met de vraag over windenergie, stelt de minister vast dat meer en meer vragen in dat verband de minister bereiken. Deze vragen worden met een gunstig oog bekeken.

In verband met het incidentmanagement stelt de minister dat de heer Peumans een punt heeft. Er moet gesleuteld worden aan de vaststellingsmethodes: digitalisering of andere maatregelen. Maar hier heeft ook het federale niveau een rol te spelen. Minister Crevits kan immers de vaststellingsregels niet wijzigen maar

ze kan wel zorgen dat er binnen het halfuur een snelle takelwagen staat.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat de minister wel greep heeft op de zogenaamde calamiteitenroutes. Vorig jaar heeft men aan alle lokale politiezones informatie gevraagd. Het lid stelt vast dat die calamiteitenroutes al jaren bestaan in Duitsland. Minister Peeters heeft vorig jaar beloofd dat die er ook in Vlaanderen zouden komen. De heer Peumans heeft in Limburg daarvan nog steeds niets gezien.

De *minister* repliceert dat de essentie van de vraag was hoe men snel de snelweg kan openmaken. Zij stelt dat ze in haar toelichting verwezen heeft naar de calamiteitenroute in Gent. Het is inderdaad een aandachtspunt.

In verband met de missing link en de Arsenaalsite in Mechelen, verduidelijkt de minister dat het project maatschappelijk waardevol en kan met reguliere middelen gerealiseerd worden. De minister van Begroting heeft gesteld dat er voldoende recurrente ruimte is om dit te realiseren. Het project moet echter wel nog ter beslissing aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden.

De heer *Jan Peumans* vraagt inzage in dat advies van de minister van Begroting. Hij drukt zijn bezorgdheid uit omdat de minister zegt dat als alles op kruissnelheid is, er een beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen is. Als nu echter blijkt dat men de Noord-Zuidverbinding in Limburg zal ondertunnellen, weet de minister sowieso dat ze met de geraamde 300 miljoen nooit toekomt. De vraag is of dit globaal bedrag van 600 miljoen gehandhaafd blijft wat impliceert dat andere projecten zullen wegvallen.

De minister repliceert dat zij hierop hic et nunc geen antwoord kan verstrekken. Zij engageert zich om hierop een schriftelijk antwoord te verstrekken. Op 10 december 2007 meldt het kabinet dat er geen advies van de minister van Begroting beschikbaar is.

In verband met de vraag van de heer Van Aperen over de hoogte van uitzonderlijk vervoer, stelt de minister dat dit een moeilijke zaak is omdat niet alle bruggen aangepast zijn aan de juiste hoogte. De minister laat dit onderzoeken. Er volgt later een schriftelijk antwoord.

In verband met de vraagstelling over het Albertkanaal, verwijst de minister naar haar eerder gegeven antwoorden. Nu zal men aanpassen op basis van Europese normen om van het Albertkanaal een grotere waterweg te maken. Het is een goede zaak om dit

verhaal met zijn historiek te bekijken en in dat licht te onderzoeken. Zij engageert zich om hierover later een antwoord te bezorgen. Op 10 december 2007 deelt het kabinet mee dat het antwoord later volgt.

In verband met de rooilijnen, neemt de minister de bezorgdheid mee.

In verband met de opmerking over de greep van de studie bureaus beaamt de minister deze analyse. Zij heeft dit zelf al vastgesteld in de voorbije maanden. Zij is bezig met het opmaken van een inventaris van wie wat doet en hoe de taken verdeeld worden en wat kerntaken blijven voor de administratie en wat kan uitbesteed worden. Dit scenario wordt in ieder geval verder opgevolgd.

De minister verklaart dat de bezorgdheid die de heer De Meyer uitte over het draagvlak van het Sigmaplan de minister zeer goed bekend zijn. Zij probeert zoveel mogelijk daaraan te werken, eerst en vooral door een goede communicatie te organiseren en hoe lokale bezorgdheden kunnen geventileerd worden naar inrichtingsplannen.

Wat de vragen van de heer Dirk de Kort betreft, engageert de minister zich om de antwoorden daarop schriftelijk toe te voegen aan de bijlagen van het verslag.

De minister benadrukt nogmaals naar de heer Tavernier dat het van belang is dat watergebonden bedrijventerreinen verder ontwikkeld worden. Er wordt daarover een dossier opgemaakt door W&Z (ten belope van 35 hectaren). Het dossier is echter nog niet bij de minister aanbeld. De minister vraagt toch enig geduld.

De heer *Jef Tavernier* repliceert dat er een extra gemeenteraad wordt georganiseerd in Aalter. Het komt allemaal een beetje uit de lucht vallen. Er wordt een beslissing genomen over de verkoop. Dus moet er een koper zijn. Er blijven vragen over de planning en de kosten-batenanalyse.

De *minister* engageert zich om later een poging te ondernemen een schriftelijk antwoord te bezorgen over deze vraagstellingen.

2.6. Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Openbare Werken worden er moties uitgaande van Vlaams Belang en Groen! aangekondigd door de heren Huybrechts en Daems.

III. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF ENERGIE

1. Algemene toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Al is het niet de eerste energiebeleidsbrief van de lopende legislatuur, het is de eerste energiebeleidsbrief van minister Crevits. Zij houdt er dan ook aan om vooraf haar visie op het Vlaams energiebeleid uiteen te zetten. Haar visie kadert in het Vlaams regeerakkoord en de energiebeleidsnota van 2004, en bijgevolg bouwt de minister voort op de energiebeleidsbrieven van 2005 en 2006.

Energie is geen luxegoed, maar een basisdienst, die beschikbaar, berekenbaar, betaalbaar en duurzaam moet zijn:

- beschikbaar. Want er moet nu eenmaal energie zijn. Overheden, ondernemingen, huishoudens en verenigingen hebben energie nodig voor het aandrijven van toestellen om voertuigen te verplaatsen, gegevensuitwisseling te verzorgen, straten te verlichten, gebouwen te verwarmen, voedsel te koelen en tal van andere toepassingen. De energiebronnen zijn vooral steenkool, aardolie, aardgas en splijtstof. En geen van de vier zijn in Vlaanderen op een rendabel ontginbare wijze voorradig. De energievorm bij uitstek is elektriciteit. En stroom opwekken, kan wel in Vlaanderen, maar gebeurt voornamelijk met buitenlandse grondstoffen. Dus komt het er op aan als land enerzijds over genoeg energie te beschikken en anderzijds genoeg energie ter beschikking te stellen van bevolking en nijverheid;
- berekenbaar. De beschikbare en ter beschikking gestelde energie moet niet alleen kwantitatief voorradig zijn, maar ook kwalitatief betrouwbaar. Dus geen gebrek aan ingevoerde en degelijke brandstof en geen onderbrekening of verstoring van de stroomtoevoer. Tegelijk mag de veiligheid van zowel import en productie als transport en distributie niet in gedrang komen;
- betaalbaar. Omdat energie vaak een belangrijke kost is voor gezinnen en bedrijven, moet de prijs van brandstof en stroom binnen de perken worden gehouden, inzonderheid voor gezinnen die in

armoede of bestaanonzekerheid leven en bedrijven die op een grensoverschrijdende markt aan mededinging zijn blootgesteld;

- duurzaam. Naast economische en sociale overwegingen moeten ook ecologische bekommernissen worden meegenomen. Energie heeft vaak te maken met schaarse grondstoffen en schadelijke brandstoffen. Denk aan broeikasgasuitstoot bij fossiele motoren of kernafval bij nucleaire centrales.

Tegelijk stelt de minister vast dat het nogal eens ontbreekt aan voldoende passende bevoegdheden om deze vier beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

De beschikbaarheid wordt door het Vlaams gewest gewaarborgd op het vlak van de levering, denk aan de leveringsvergunningen die de Vlaamse Reguleringinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) verleent, maar niet op het gebied van de bevoorrading.

De berekenbaarheid is gedeeltelijk een Vlaamse aangelegenheid, maar de veiligheid en de degelijkheid van de netten worden bewaakt door de federale overheid, die met de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG) ook bevoegd is voor de beoordeling van de feitelijkheid en de redelijkheid van de door de netbeheerders ingebrachte onderhouds- en uitbreidingskosten.

De betaalbaarheid houdt verband met de tarieven, die hoe dan ook tot de federale bevoegdheid behoren, zelfs de distributietarieven en de sociale tarieven, ook al is het Vlaams gewest bevoegd voor zowel de distributie als de sociale openbaredienstverplichtingen.

De duurzaamheid is als ecologisch relevante maatstaf in hoofdzaak een regionale aangelegenheid, maar de Noordzee blijft vooralsnog een federale bevoegdheid en de federale overheid heeft zich niet ingehouden om, met maatregelen als het Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost of de Energievreeters, de grenzen van de Vlaamse bevoegdheid te verkennen of zelfs te ontkennen.

De federale regeringsonderhandelingen en een bevoegdheidsherverdelende staatshervorming buiten beschouwing gelaten, merkt de minister alleen maar op dat Vlaanderen vooralsnog niet over de onontbeerlijke hefbomen beschikt om een coherent en con-

sistent energiebeleid te voeren, nog afgezien van de wijze waarop de federale overheid de eigen energiebevoegdheden gebruikt.

De toetssteen, ter beoordeling van het Vlaams energiebeleid, zijn voor de minister geen meningen maar feiten. Een paar cijfers over de resultaten en de successen van het Vlaams energiebeleid wenst de minister toch even op te sommen.

De energie-intensiteit, de verhouding tussen het bruto binnenlands verbruik van energie en het bruto binnenlands product, is van 1996 tot 2000 betekenisvol gedaald. Vervolgens is de daling afgezwakt. Maar sinds 2005 is de daling terug betekenisvol, tot op het niveau van 1990.

De energieprestatie van nieuw- of vernieuwbouw van woningen blijkt uitstekend, en zelfs 10% onder de van overheidswege opgelegde grenswaarden, namelijk E-92 in plaats van E-100, en K-41 in plaats van K-45, terwijl tot 31 december 2005 de niet altijd gerespecteerde want zelden gecontroleerde en weinig gesanctioneerde isolatienorm van 55 heeft bestaan.

De opwekking van groene stroom is zowel op zich als in verhouding meer dan verdubbeld in vergelijking met 2004, van minder dan 700 GWh naar meer dan 1.400 GWh. En ook warmtekrachtkoppeling is, na een vertraging tussen 2000 en 2004, aan een inhaalbeweging toe, al zijn we nog een jaar achter op de beleidsdoelstelling.

Belangrijker dan het verleden is de toekomst. De minister gaat dan ook niet verder op de cijfers in. Andere getallen en nadere gegevens vindt men in de beleidsbrief zelf, van bladzijde 6 tot en met bladzijde 18, voorafgegaan door een herhaling van de beleidsdoelstellingen op bladzijde 5 en gevolgd door een overzicht van de begrotingen voor 2007 en 2008 op bladzijde 19 en 20 respectievelijk 42.

De beleidsdoelstellingen blijven gehandhaafd, namelijk 'Kyoto' enerzijds en de vrijmaking van de markten voor elektriciteit en aardgas anderzijds, zij het binnen een nog niet volledig opengestelde markt en onder sociale, economische en ecologische randvoorwaarden.

Met betrekking tot het klimaat komt het er op aan om van overheidswege zowel vraagbeheersend als aanbodsturend op te treden, met maatregelen inzake rationeel energiegebruik, warmtekrachtkoppeling, hiernieuwbare energiebronnen en dergelijke. De weg

is lang en de tocht is moeilijk, maar stap voor stap slaagt de overheid er in om de toename van onze energieconsumptie te beperken en de basis van onze elektriciteitsproductie te 'verduurzamen' of te 'vergroenen'.

Met betrekking tot de liberalisering blijkt dat burgers en bedrijven kunnen kiezen tussen tal van leveranciers. Maar het aantal producenten blijft gering, en de mededinging tussen de producenten laat nog steeds te wensen over. Zowel het level playing field voor productie en levering als de unbundling van netwerken zijn regionaal gerealiseerd, maar worden federaal pas gecreëerd met de Pax Electrica en de engagementen van Suez en Gaz de France ten aanzien van de Europese Commissie. De verkoop van Distrigas door Suez aan de ene kant en van de aandelen van Gaz de France in SPE aan de andere kant alsook de herstructurering van Fluxys worden belangrijke mijlpalen.

De begrotingen getuigen van stabiliteit en continuïteit. In 2007 wordt ongeveer 9 miljoen euro besteed aan de VREG (35%), het Vlaams Energieagentschap (VEA) (26%), energieprestatie-informatica (12%), projecten (11%), beleidsondersteuning (9%), organisaties (4%, voor ODE-Vlaanderen, (Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen) en Cogen Vlaanderen vzw (Voor de promotie van warmtekrachtkoppeling (WKK) in Vlaanderen) en communicatie (2%). Van het Energiefonds, dat in 2007 20 miljoen euro aan boeteopbrengsten zou opleveren, wordt ongeveer 11 miljoen euro uitgegeven aan het Energierenovatieprogramma (63%), fotovoltaïsche zonnepanelen voor residentiële afnemers (25%) en thermische zonnepanelen voor lokale besturen (1%), Vlaamse demonstratieprojecten (5%) en Europese cofinancieringsprojecten (1%), organisaties (4%, voor Biogas-E en Quest) en communicatie (1%). Buiten de energiebevoegdheid maar verbonden met het energiebeleid wordt uit het Energiefonds nog 7 miljoen euro aan onderwijs besteed, 7 miljoen euro aan sociale huisvesting en 1,4 miljoen euro aan flexibele mechanismen, met name herbebossing in Bolivië onder de bevoegdheid voor het milieubeleid.

In 2008 blijven zowel de bedragen als de verhoudingen omzeggens gelijk en het Energiefonds, dat naar schatting 11 miljoen euro aan bijkomende inkomsten zou ontvangen, zal een vergelijkbaar bedrag ter beschikking stellen van het Energierenovatieprogramma.

Met betrekking tot de beleidsdomeinen en de deelreinen van de hedendaagse Vlaamse energiepolitiek,

met liberalisering en klimaat als rode draad meldt de minister het volgende.

Het rationeel energiegebruik heeft beleidsmatig voorrang op het gebruik van hernieuwbare energiebronnen.

Europa speelt ter zake een almaar belangrijker wordende rol, aan de ene kant met de energie-efficiëntierichtlijn van 5 april 2006, aan de andere kant met de energie-efficiëntiedoelstelling van 9 maart 2007. Het Vlaams gewest heeft de regionale inbreng tot het nationale energie-efficiëntie-actieplan op 15 juni 2007 overgemaakt aan de federale regering. De opgenomen beleidsmaatregelen halen, zonder zachte acties en zonder overlappingsen tussen harde acties onderling, de tussentijdse besparingsstreefwaarde van 3% tegen 2010. De uiteindelijke besparingsstreefwaarde van 9% tegen 2016 moet nog worden aangevuld om tegen 2020 tot een vooropgezette besparing van 20% te komen. Het is wachten op hulpmiddelen respectievelijk beleidsvoorstellen van de Europese Commissie ter zake, maar ondertussen wordt met ingang van 1 januari 2008 de feitelijke besparing van de uitgevoerde besparingsmaatregelen gemeten, om te weten waar we staan en wanneer we moeten ingrijpen.

Gebouwen zijn een belangrijk aandachtspunt, als het over energie-efficiëntie gaat, en het destijds door de Vlaamse Regering goedgekeurde stappenplan wordt dan ook nauwgezet en onverkort uitgevoerd. De energieprestatienormen zijn sinds 1 januari 2007 volledig in werking getreden en de handhaving zal in de loop van 2008 op kruissnelheid komen. Want, gezien er tussen de bouwaanvraag en de EPB-aangifte makkelijk twee jaar verstrijkt, zijn er tot nog toe voornamelijk papiercontroles verricht in vergelijking met werfcontroles. De energieprestatiecertificaten zijn al in voege voor nieuw- en vernieuwbouw. Voor openbare gebouwen is de regelgeving rond. En voor koop en huur van woningen wordt de regelgeving nog in 2007 afgerond. In 2008 wordt werk gemaakt van regelgeving voor koop en huur van andere dan woongebouwen.

Audits en scans helpen gezinnen, overheden, ondernemingen en verenigingen om het eigen energieverbruik en de gebeurlijke energieverspilling in kaart te brengen, alsook zicht te krijgen op besparingsmaatregelen, overheidssteun, terugverdiens tijden en aanbevelingen voor gedragsverandering. Want, ook al leveren audits en scans als zodanig nog geen besparingen op, meten is weten, en aldus de aanzet tot energie

besparende ingrepen. Onderzocht wordt of en hoe de doorlooptijd en bijgevolg ook de kost van de fiscaal aftrekbare en door erkende energiedeskundigen verrichte audits kan worden teruggedrongen. De meer dan 50.000 aan de netbeheerders opgelegde scans zijn voorbereid en zullen in 2008 en 2009 worden uitgevoerd. En voor de verwarmingsaudit van kleine en grote installaties is de rapportage ter beschikking respectievelijk in voorbereiding.

Premies blijven een zeer belangrijk instrument om individuen en organisaties tot energie besparende investeringen te bewegen. Het aangepast openbare dienst-verplichtingenbesluit voor netbeheerders leidt vanaf 2008 tot een nieuw kader met een verdubbelde besparingsdoelstelling, een gedeeltelijke verrekening van zachte acties, een beter doelgroepenbeleid en meer eenvormigheid. Eveneens in 2008 dient de relatie tot het federaal fiscaal voordeel en de provinciale en gemeentelijke premies grondig te worden opgevolgd.

Het Energierenvatieprogramma 2020 geeft uitvoering aan een aanbeveling van de Vlaamse Klimaatconferentie en mikt zowel op de korte en middellange als op de lange termijn. Doel is het bannen van energieverslindende of energieverpillende woningen tegen 2020, door de grootschalige plaatsing van zoldervloer- of dakisolatie, superisolerende beglazing en hoogrendements verwarmingsketels. Middelen zijn onder andere de consultants voor en de convenanten met en ter sensibilisering van de betrokken sectoren, investeringscalculatoren, prefinancieringsformules, communicatiecampagnes, opleidingsinitiatieven en regelgeving voor moeilijk bereikbare doelgroepen. Voor volgende maanden staan vooral het energierenovatiekrediet en de premie voor niet-belastingbetalers op de agenda. Het is belangrijk om voor ogen te houden dat de samenhang tussen de maatregelen een meerwaarde moet opleveren in vergelijking met de som van de afzonderlijke maatregelen.

In Vlaanderen heeft nog één op drie woningen geen dak- of zoldervloerisolatie, enkel glas, een verwarmingsketel die ouder is dan 20 jaar of een combinatie van gebreken. Tegen 2020 moet het mogelijk zijn met een mix van maatregelen de energieverspilling in energieverlindende woningen ongedaan te maken. Om mensen te helpen hun energieverbruik en hun energierekening te beperken, moeten zowel regelgeving als ondersteuning worden ingezet. Het fiscaal voordeel voor energie besparende maatregelen speelt ter zake een stimulerende en faciliterende rol, maar wordt pas

een paar jaar na de investering uitbetaald, en dan nog enkel aan mensen die genoeg belasting betalen. Om ook mensen die onvoldoende of geen belasting betalen, bijvoorbeeld bejaarden met een laag pensioen, toch een voordeel te gunnen bij de plaatsing van dakisolatie, superisolerende beglazing of hoogrendements verwarmingsketels, wordt werk gemaakt van een premie die qua bedrag vergelijkbaar is met het fiscaal voordeel. De premie wordt, in tegenstelling tot de premies van de net-beheerders, niet verrekend in de distributietarieven die de afnemers betalen. De premie wordt gefinancierd vanuit het Energiefonds, dat zelf gefinancierd wordt met onder andere de boetes die de elektriciteitsleveranciers betalen als minder groene stroom is opgewekt dan verplicht.

Voor tal van gezinnen die niet kunnen wachten op subsidies of op de opbrengst van een energie besparende maatregel, wordt een financieringsformule voorbereid die toelaat dat een financiële instelling de investering betaalt, en zelf terugbetaald wordt met de subsidies en een bedrag dat wordt gestort, bijvoorbeeld maandelijks, en in verhouding staat tot het bespaarde bedrag. Dus, als een gezin het dak isoleert of de beglazing of de ketel vervangt, op kosten van een financiële instelling, dan wordt terugbetaald met de premies en desgevallend het fiscaal voordeel alsook met een niet aan energie uitgegeven bedrag. Eenmaal terugbetaald, is het vanaf dan bespaarde bedrag zuivere winst voor het gezin.

Communicatie is dan een volgende en onontbeerlijke hefboom, die op zich niets bespaart, maar die individuen en organisaties aanspoort tot besparen. De initiatieven rond Batibouw in maart, rond het fiscaal voordeel in juni en rond de maand van de energie in oktober zijn bekend, alsook de permanente voorlichting met brochures, folders, internetwebsites en dergelijke. In 2008 zullen vooral de energieprestatiecertificaten en dak- en zoldervloerisolatie onder de aandacht worden gebracht.

De klemtoon van het energiebesparingsbeleid ligt niet alleen op gezinnen maar ook op bedrijven met het benchmarkconvenant voor de zeer grote, het auditconvenant voor de middelgrote, de energieconsultanten voor de kleine en het besluit energieplanning voor de betrekkelijk grote energieverbruikers.

Behalve gezinnen en bedrijven hebben uiteraard ook overheden een rol, inzonderheid een voorbeeldrol te spelen. Vandaar dat de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten en de provincies ook een

luik energie bevat. En vandaar ook dat het actieplan ter bevordering van de energiezorg in de Vlaamse overheidsgebouwen is opgezet. Met het toekennen van de titel van Energieambassadeur aan gemeenten die ter zake bijzondere inspanningen doen, heeft de minister niet alleen de gemeenten die een voortrekkersrol spelen een hart onder de riem willen steken, en heeft zij niet zozeer de andere gemeenten met de vinger willen wijzen, maar ook en vooral de andere gemeenten voorbeelden willen aanreiken die tonen dat en hoe het anders kan. Rationeel energiegebruik en energiebesparing is een zaak van zowel mondiaal en continentaal als federaal en regionaal belang, met een duidelijk lokaal verlengstuk.

Een tweede aandachtspunt in de ecologische sfeer, al heeft rationeel energiegebruik onmiskenbaar ook een sociale en economische dimensie, is de milieuvriendelijke energieproductie of het opwekken van stroom en het aanmaken van warmte met warmtekrachtkoppeling of hernieuwbare energiebronnen.

Voor warmtekrachtkoppeling is de realisatiegraad in 2007 met 28 procent of 12 procentpunt gestegen tegenover 2006. De behaalde leveringsaandelen en besparingen blijven evenwel achter op de beleidsdoelstellingen. De uitbreiding tot 1.000 meter van het forfaittarief voor aansluiting op het distributienet, een marktintroductieprogramma voor kleinschalige WKK bij lokale besturen, de haalbaarheidsstudie voor onder andere WKK in grote gebouwen en de uitreiking en uitwisselbaarheid van garanties van oorsprong zullen bijdragen tot de uitbouw van de warmtekrachtkoppeling in Vlaanderen.

Voor groene warmte is een impulsprogramma opgezet dat bij lokale besturen door middel van een investeringssubsidie van 20% de plaatsing van thermische zonnepanelen of zonneboilers bevordert. De bevordering van groene warmte behoort ook tot het takenpakket van de van overheidswege gefinancierde vzw Quest, die optreedt als kwaliteitscentrum voor kleinschalige toepassingen van hernieuwbare energiebronnen. En het Vlaamse Energieagentschap inventariseert momenteel zowel de productie als de drempels bij de productie van groene warmte in Vlaanderen, met aandacht voor zowel bestaande als desgevallend bijkomende ondersteuning.

Voor groene stroom is de beleidsdoelstelling in 2007, zoals in 2006, nogmaals gehaald en wordt verwacht dat ook bij de inleveringsronde van 2008 genoeg groenestroomcertificaten zullen worden voorgelegd.

Op zich lijkt er dus geen nood te bestaan aan bijkomende maatregelen. Overigens hebben het besluit van 20 april 2007 en het decreet van 25 mei 2007 ter zake al een aantal nieuwe bepalingen ingebracht. Toch blijft het aangewezen om juridische belemmeringen en praktische hindernissen op te sporen en weg te werken. Denk bijvoorbeeld aan de emissienormen voor biomassaverbranding, de duurzaamheidscriteria voor biomassa, de productnormen voor biobrandstoffen in stationaire toepassingen en de aanduiding van gebieden voor de inplanting van windturbines. De groenestroomdoelstellingen voor het tijdspad van 2010 tot en met 2018 zullen worden bepaald aan de hand van de doelstellingen voor hernieuwbare energie die de Europese Unie zal opleggen. De ontwerp-richtlijn wordt verwacht op 23 januari 2008. De doelstellingen moeten verdeeld worden binnen België en tussen groene stroom, groene warmte, groene koeling en biobrandstoffen. Meteen kunnen dan ook de gewaarborgde opkoopbedragen van groenestroomcertificaten worden aangepast.

Communicatie is ook voor milieuvriendelijke energieproductie in het algemeen en voor hernieuwbare energiebronnen in het bijzonder een aandachtspunt van de overheid. Een nieuwe nieuwsbrief en een bijkomende medewerker staan in voor de uitbouw van de bekendmaking van groenestroominitiatieven tot-nogtoe. Inzonderheid voor de fotovoltaïsche zonnepanelen zijn met de zonnedorpen en de zonnestraten impulsen gegeven aan andere gezinnen en gemeenten om op de ingeslagen weg door te gaan. Uiteraard blijven de inspanningen voor brochures, folders, internetwebsite enzovoort gehandhaafd. Door lokale besturen alsook het maatschappelijk middenveld te betrekken bij de communicatie naar aanleiding van een groenestroominitiatief, wordt geprobeerd om het draagvlak op een correcte en serene wijze uit te breiden.

De sociale openbaredienstverplichtingen worden een belangrijk aandachtspunt voor 2008. Na het minibusbesluit van 22 december 2006 en het decreet van 25 mei 2007 is het de beurt aan het maxibesluit, dat de werkwijze regelt in het geval van wanbetaling bij de leverancier of de netbeheerder. De zaak is uitermate ingewikkeld. En het is tevens een aangelegenheid die gevoelig ligt bij tal van bedrijven en verenigingen. Omzichtigheid en overleg zijn dan ook geboden, en beide kosten tijd.

Na een eerste consultatieronde voor en een tweede consultatieronde na het door de Vlaamse Regering

goedgekeurde voorontwerp van besluit heeft de minister, voorafgaand aan de principiële goedkeuring van het ontwerpbesluit, een derde ronde ingelast. Geen ronde tafel maar een schriftelijke aanpak. Om de betrokkenen de kans te geven ook de ondertussen aangepaste teksten te beoordelen.

De raadpleging is ondertussen afgelopen en de bemerkingen worden onderzocht. Hoe dan ook dient rekening gehouden met het feit dat de invoering van wijzigingen degelijk moet kunnen worden voorbereid door zowel netbeheerders als leveranciers. Tevens zijn nog een aantal ministeriële besluiten nodig, om het maxibesluit uitvoerbaar te maken. De definitieve goedkeuring van het maxibesluit is dus voor één van de volgende maanden voorzien. Maar de inwerking-treding zal afhangen van de haalbaarheid van de veranderingen op het veld.

In het kader van de ecologische openbaredienstverplichtingen zijn ook een paar sociale openbaredienstverplichtingen opgelegd. Zo worden de energiescans bij voorkeur aangeboden aan gezinnen die in bestaan-sonzekerheid leven. En voor de betreffende gezinnen worden niet alleen hogere premies ter beschikking gesteld maar ook kortingbonnen voor de aankoop van energiezuinigere koelkasten en wasmachines.

Voor de gemengde afnemers, die één verbruik noteren voor gezin en bedrijf, zal een doelgroepgerichte communicatie worden opgezet, zoals afgesproken bij de behandeling van het sociaal energiedecreet, dat ter zake in een opsplitsing of een keuze voorziet.

De economische dossiers houden vooral verband met marktwerking en gegevensuitwisseling. Het aandeel van de energiesector in de gemengde netbeheerders is teruggedrongen, de onafhankelijkheidsvereisten zijn uitgebreid tot de werkmaatschappijen, de aansprakelijkheidsregeling en de schadeloosstelling in geval van stroomonderbrekingen is aangepast en de toegangs- en technische reglementen zijn geüniformiseerd respectievelijk geactualiseerd. Uiteraard zal de uitvoering van de veranderingen in 2008 gemonitord worden, of gebenchmarkt, zoals de toekenning van de leveringsvergunningen, en zullen in 2008 desgewenst nog wijzigingen kunnen worden aangebracht. Maar het kan alleszins niet ontkend worden dat vooruitgang is geboekt. Bijkomend dient in 2008 aandacht te worden besteed aan de volgende punten.

Om de marktwerking te verbeteren, is een studie en een consultatie van zowel het bestaand als een ver-

beterd marktmodel in uitvoering. Een eerste, verkennende fase is afgerond. Een tweede, voorbereidende fase, met een door de sector gefinancierd projectmanagement, dient een viertal trajecten af te leggen die betrekking hebben op het in kaart brengen van de structuur en het functioneren van de markt, het uittekenen van een rolverdeling die onduidelijkheden wegwerkt, het ontleden van pijnpunten bij de gegevensverzameling, -verbetering, -verwerking en -uitwisseling en het voorbereiden van verbeteringen aan de meetinfrastructuur. De oefening gebeurt in samenwerking en overleg met de sector, om voor eventuele aanpassingen aan regelgeving of werkwijzen een draagvlak te scheppen. Uiteraard zullen decretaal gerelateerde wijzigingsvoorstellen aan de Vlaamse Regering respectievelijk het Vlaams Parlement worden voorgelegd. Ondertussen wordt door de VREG met de marktpartijen overleg gepleegd over verbeteringen aan de datatransmissie en inzonderheid van allocatie en reconciliatie. Tevens wordt door de VREG een advies voorbereid over mogelijkheden alsook de kosten en de baten die gepaard kunnen gaan met de invoering van slimmere meters.

In opvolging van de eenmalige benchmarkingstudie van de kostprijs van stroom voor industriële afnemers wordt een regelmatige marktmonitoring overwogen die kosten respectievelijk prijzen vergelijkt met industriële en andere doelgroepen in bepaalde buurlanden. Aldus wordt ter zake de draad van het VESOC heropgenomen. Op de vraag van de minister heeft de voorzitter van de SERV geantwoord dat de sociale partners bereid zijn om, aan de hand van hun aanbeveling, met de overheid van gedachten te wisselen over een voortzetting van de werkzaamheden.

De door de VREG verzorgde klachtenbehandeling zou gedeeltelijk overgenomen worden door de federale energie-ombudsdienst die evenwel nog steeds niet operationeel is. Wel is er nogmaals een wet gestemd, en verschenen in het Belgisch Staatsblad. Maar de dienstverlening blijft beperkt tot het beantwoorden of het doorsturen van vragen.

En zoals voor de andere onderdelen van het Vlaams energiebeleid is ook voor het beleid inzake de energiemarkt communicatie een belangrijke hefboom. Met de leveranciersvergelijking in het bijzonder en met de andere ter beschikking gestelde gegevens in het algemeen biedt www.vreg.be een uitstekend hulpmiddel om zich een weg te banen op de Vlaamse elektriciteits- en aardgasmarkten. De inspanningen ter zake zullen ook in 2008 worden aangehouden.

Uit voorgaande is duidelijk dat het energiebeleid een belangrijke factor was en is in het Vlaams klimaatbeleid. En er zijn ook aantoonbare resultaten geboekt met de instrumenten waarover het Vlaams gewest beschikt. Een goede opvolging van de uitvoering van maatregelen is essentieel. Het bestaande systeem van zesmaandelijks opvolging en tweejaarlijkse voortgangsrapportage wordt nog verfijnd door de ontwikkeling van een opvolgings- en evaluatiemethode van het Vlaams klimaatbeleidsplan en van een bijhorende projectdatabank. Begin 2008 wordt de databank operationeel. Het Vlaams gewest is in deze materie alvast de voortrekker binnen België.

Om het verdere traject richting Kyotodoelstelling uit te diepen waar nodig, en ook het beleid voor te bereiden op de post 2012 reducties die op ons af komen binnen het kader van het Europese energie- en klimaatpakket, heeft de minister het initiatief genomen om de Vlaamse klimaatconferentie opnieuw samen te brengen. Dit overlegproces loopt tussen september en januari, en behandelt alle grote thema's en doelgroepen. Op basis van de verworven ervaringen, ligt de klemtoon dit jaar extra op twee sectoren: gebouwen en mobiliteit, gezien hun sterk stijgende emissies sinds 1990 en het aanwezige reductiepotentieel. Op de focusdag van 26 november, waar de leden van deze commissie op uitgenodigd zijn, wordt ingezoomd op innovatieve voorbeeldcases uit binnen- en buitenland om deze ook in Vlaanderen te realiseren of verder te verspreiden.

2. Algemene bespreking

2.1. *Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden*

2.1.1. *Tussenkoms van de heer Bart Martens*

De heer *Bart Martens* begint met het onderdeel rationeel energiegebruik (REG) in de gebouwen. Het lid waardeert dat de minister tegen 2010 het E-peil wil aanscherpen van 100 tot 80, maar wijst er tegelijk op dat studies als die van de Leuvense professor Hens uitwijzen dat 60 het economische optimum is. Waarom kiest de minister niet meteen voor een graduele aanscherping tot 60, informeert de heer Martens. Is er voor sommige spelers op de markt meer aanpassingstijd nodig of zijn er andere redenen? Kan de graduele verscherping in dat geval niet

nu al wettelijk ingeschreven worden voor de periode na 2010?

Energiedeskundigen zullen blijkbaar een aparte erkenning nodig hebben voor het afleveren van energieprestatiecertificaten, naast de federale erkenning voor energieaudits. Het lid suggereert om dit te stroomlijnen in één softwarepakket voor alle gewesten. Door de schaalvergroting van de markt – over de taalgrens heen – zou meteen ook de kostprijs van het behalen van een certificaat dalen, vermoedt de heer Martens. Bovendien zou een eenvormig certificaat voor alle gewesten ervoor kunnen zorgen dat de federale belastingaftrek afhankelijk wordt gemaakt van het bereikte resultaat, dus de bereikte energieprestatie.

De genoemde instrumenten zijn ideaal om het bestaande energiebesparingpotentieel in de gebouwen zichtbaar te maken. Maar daarmee is de besparing nog niet gerealiseerd. Waarom bevat de beleidsbrief geen verwijzing naar het federale fonds ter reductie van de globale energiekosten, dat vrijwel renteloze leningen voor investeringen in energiebesparende maatregelen verstrekt? Welke kansen ziet de minister voor de afstemming van dergelijke federale instrumenten op het gewestelijke beleid?

Met betrekking tot de verlaging van de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen vraagt de heer Martens wanneer het parlement het standpunt van de Vlaamse Regering mag verwachten over het voorstel van decreet dat daarover werd ingediend.

In verband met de samenwerkingsovereenkomst met de lokale besturen vraagt het lid of men niet verder moet gaan dan instrumenten die het besparingspotentieel inzichtelijk maken. Hij suggereert om ook een methodiek af te spreken om investeringen effectief te realiseren, eventueel met steun van het Vlaamse energiefonds. De spreker sluit zich in dit verband aan bij wat de minister zei over de steun aan mensen die niet kunnen genieten van de federale fiscale aftrek omdat zij te weinig verdienen om belastingen te betalen.

De heer Martens wil ook een betere afstemming met Ruimtelijke Ordening. Hij hoorde dat het Vlaams Energieagentschap (VEA) niet zou toestaan dat gemeenten scherpere energieprestatienormen dan wat in het decreet staat, als voorschrift opnemen in bepaalde vergunningen. Het lid betreurt dat.

Wat de energiebesparing in de industrie betreft, vraagt het lid of de huidige benchmarkconvenants in

2012 niet moeten opgevolgd worden door convenants met een hoger ambitieniveau. De energieplannen vereisen dat alle investeringen met een 'internal rate of return' van meer dan 15% moeten uitgevoerd worden. Waarom neemt men niet in de – tot nader order vrijwillige – convenants met bedrijven op dat alle rendabele maatregelen met een internal rate of return van meer dan de gemiddelde lineaire obligatielening van tien jaar ook worden uitgevoerd? Dat bereidt de industrie dan meteen voor op de verwachte verdere stijging van de energieprijzen.

De heer Martens feliciteert de minister met het optrekken van de REG-verplichting van de distributienetbeheerders naar 2%. Wel vindt hij het jammer dat zachte acties niet meer in aanmerking komen voor het behalen van de doelstellingen, hoewel sommige volgens hem een belangrijke indirecte energiebesparing kunnen opleveren. Kunnen ze niet gewoon in de actiemaatregelen worden opgenomen? Het lid is bang dat ze anders zonder meer geschrapt zullen worden. Voor de sociale en beschermde klanten stelt de minister trouwens zelf nieuwe zachte acties voor zoals informatiesessies. Verder zou een basispakket van acties en premies opleggen aan de verschillende netbeheerders via de ecologische openbare dienstverplichtingen niet slecht zijn voor continuïteit en uniformiteit.

Wat de milieuvriendelijke energieproductie betreft, vindt het lid de stijging van het gerealiseerde vermogen inzake Warmtekrachtkoppeling (WKK) prachtig. Hij herinnert aan de decreetwijziging van vorig jaar voor aansluiting van WKK-installaties binnen 1000 meter van het distributienet tegen een forfaitaire prijs. Gevolg is evenwel dat de indirecte kosten in gebieden als de Noorderkempen onredelijk hoog oplopen voor de netbeheerders. Het lid dringt aan op overleg met Elia – de beheerder van het hoogspanningsnetwerk – met het oog op aansluitingen tegen de laagste maatschappelijke kostprijs.

In verband met de decentrale energieopwekking verplicht het huidige systeem van de teruglopende teller klanten ertoe om hun eventuele jaarlijkse overschotstroom gratis af te staan. Zou men de netbeheerders die stroom niet goedkoop kunnen laten aankopen met het oog op hun rol als sociale leverancier van gedropte klanten? Het lid is ervan overtuigd dat deze bijkomende openbare dienstverplichting de decentrale productie extra zou stimuleren.

De regering zou volgens het regeerakkoord de groenestroomdoelstellingen voor 2018 hebben moeten

vastleggen in 2006. Maar zelfs in deze beleidsbrief is er weinig perspectief te vinden. De sector van hernieuwbare energie heeft nochtans rechtszekerheid nodig. De heer Martens wil de minister aanzetten om eindelijk werk te maken van die vastlegging. Hij herinnert aan de motie van aanbeveling die het Vlaams Parlement unaniem goedkeurde hierover.

Bij de vastlegging van de nieuwe bodemprijs voor groenestroomcertificaten zou rekening gehouden worden met de studie over onrendabele toppen – men moet immers niet achterhaalde technologie gaan subsidiëren – en met het wegvallen van de ecologiepremie. Het lid pleit voor een aanpassing van de genoemde prijs zodat alle actoren weten waar ze aan toe zijn.

De haven van Antwerpen beschikt over een gigantische oppervlakte – 480 ha – aan overdekte opslagruimte. Als dit potentieel ontwikkeld wordt als zoncentrale, krijgt de markt een enorme duw in de rug. Maar het Havenbedrijf is ook netbeheerder en wordt dan verplicht om de certificaten voor een periode van twintig jaar aan 450 euro per MWh op te kopen terwijl ze die vervolgens aan de huidige marktwaarde van ongeveer 100 euro moet verkopen. Als het dat verschil gaat doorrekenen aan zijn klanten in het havengebied, zouden die bedrijven gaan steigeren. Is de minister bereid om die kosten te solidariseren door uitvoering te geven aan het betreffende artikel in de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de netbeheerders?

De heer Martens is verder tevreden met het voorplan van de minister om micro-WKK-installaties te promoten. Hij begrijpt dat zij wil beginnen met de lokale besturen maar hoopt ook dat straks ook de gezinnen betrokken worden. Het lid mist wel een koppeling met de actie rond slimme meters. Daarmee moet volgens hem in toekomstige piekmomenten ook decentrale productie zoals micro-WKK kunnen aangeschakeld worden. De installaties van lokale besturen, bedrijven of particulieren gaan dan immers werken op het ogenblik dat er voor de stroom ook een goede prijs is. De heer Martens pleit daarom voor afstemming en wijst op de buitenlandse voorbeelden.

Wat de marktordening betreft, staat zeer weinig over eigendomsontvlechting in de beleidsbrief in weerwil van de herhaalde aanbeveling van het parlement om als eerste stap Electrabel in het gemengde distributienetbeheer terug te dringen tot onder de blokkeer-

minderheid van 25%, en uiteindelijk te komen tot een volledig publiek beheer van de netten. Ook de Europese Commissie, London Economics en de algemene raad van de CREG pleiten daarvoor. Het lid dringt aan op een stappenplan, mede met het oog op de naleving van het decreet intergemeentelijke samenwerking.

De Europese top in de lente van 2007 leverde gigantisch ambitieuze doelstellingen voor het energiebeleid op. De vraag is hoe die inspanningen verdeeld moeten worden binnen Europa. De minister neemt ter zake een conservatieve houding aan, met name in functie van marginale reductiekosten. De sp.a-fractie is het ermee eens dat dit een criterium moet zijn, maar niet het enige. Daarnaast speelt bijvoorbeeld het vermogen om te betalen, want niet alle staten zijn even welvarend. Het lid vraagt of de minister de aanbevelingen van de Minaraad ter zake ter harte wil nemen.

Het lid waardeert het pleidooi in de beleidsbrief voor een regeling op Europese schaal voor de Europese emissiehandel, die thans op het niveau van de nationale allocatieplannen is georganiseerd, met als gevolg de overallocatie van de eigen bedrijven die dan vervolgens door de Europese Commissie moet worden bijgeschaafd. Maar de minister zegt niet welke methode zij bepleit. De sp.a-fractie is voorstander van het veilen van een aanzienlijk deel van de emissierechten, waarbij men de opbrengst kan gebruiken voor extra incentives voor energiebesparing of de verbetering van de energie-efficiëntie in de productieprocessen van de bedrijven die onder het systeem vallen.

2.1.2. *Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux*

De heer *Eloi Glorieux* vindt de beleidsbrief helder en duidelijk. Hij stelt wel vast dat twee strategische doelstellingen van het Vlaamse energiebeleid niet gehaald worden: de volledige vrijmaking van de energiemarkt en de realisatie van Kyoto. Electrabel-Suez blijft de dominante speler op de markt, wat door het terugschroeven van de kernuitstap nog zal versterkt worden. Ook hij pleit voor een snelle en volledige ontvlechting. Welke concrete maatregelen gaat de minister nemen?

Volgend jaar begint de effectieve Kyotoperiode 2008-2012, dus begint de tijd te dringen. Het viel het lid op dat de minister in haar beleidsbrief benadrukt dat de

realisering economisch verantwoord moet gebeuren. Op zich is dat evident en daarom vermoedt het lid dat dit een dekmantel is om bepaalde noodzakelijke maatregelen niet te nemen. Economische verantwoording wordt immers op korte termijn gemeten, terwijl de IPCC- en Sternrapporten erop wijzen dat de situatie steeds dringender wordt en dat het uitstellen van maatregelen in de toekomst veel duurder zal nodig maken. Het lid is ongerust dat de Vlaamse Regering de genoemde Europese doelstellingen niet lineair zal doortrekken maar integendeel afzwakken. Hij pleit ervoor het kortetermijnprotectionisme op te geven en informeert naar de houding van de regering ten aanzien van voornoemde doelstellingen.

Volgens de heer Glorieux kan de minister de maatschappelijke en de politieke steun voor een Kyotobeleid vergroten door de positieve economische effecten te inventariseren. Hij geeft de stijgende verkoop van vloerisolatie, hoogrendementglas en condensatieketels als voorbeeld en wijst er in dat verband op dat banen in de renovatiesector niet gedelocaliseerd kunnen worden.

Het Vlaamse energieverbruik is een van de hoogste per inwoner en per economisch product. Het netto verbruik van elektriciteit steeg in 2006 nog met 3,1%. Oorzaken zijn de warme zomer maar ook een markante toename in de industrie met 5%. Blijkbaar is het benchmarkconvenant geen afdoend instrument, concludeert het lid.

De heer Glorieux is ervan overtuigd dat een en ander aantoonde dat men moet kiezen tussen onbegrensde economische groei en respect voor het ecologische draagvlak van de aarde. De minister mikt erop om 80% van de Kyotokloof met binnenlandse maatregelen te dichten, terwijl het lid vindt dat men naar 100% moet gaan. Hoever staat het met de uitvoering van de 365 maatregelen uit de eerste Klimaatconferentie?

Het Vlaamse energiefonds was oorspronkelijk bedoeld voor de financiering voor interne maatregelen maar zal nu ook dienen voor buitenlandse flexibele mechanismen. Dat laatste vindt het lid niet aanvaardbaar zolang nog één huis in Vlaanderen staat dat niet geïsoleerd is. Hij vraagt naar een overzicht van de bestedingen van het energiefonds.

Het Energierenovatieprogramma 2020 vindt de heer Glorieux zeer positief. Het vereist wel de ambitieuze jaarlijkse aanpak van 60.000 tot 100.000 woningen

per jaar. Alle middelen moeten daarom daar naartoe gaan en niet naar flexibele mechanismen. Het valt het lid ook op dat de minister de concrete maatregelen die ervoor nodig zijn, doorschuift naar volgende regeerperioden, waardoor het goede bedoelingen risiceren te blijven.

Hij sluit zich aan bij wat de heer Martens zei over het E-peil. De oude norm E 100 was al voorbijgestreefd toen hij werd ingevoerd.

Wat de voorbeeldrol van de overheid betreft, blijkt dat een derde van de gemeenten een energiebeleid voert met boekhouding en aandacht voor hernieuwbare energie. Hoe gaat de minister dat aandeel optrekken?

Eindelijk is de Vlaamse overheid een leveringscontract voor 100% groene stroom aangegaan. Wanneer gaat het precies in? Wie is de leverancier? Over hoeveel kWh per jaar gaat het?

De algemene energiebesparingsdoelstelling voor huishoudens wordt opgetrokken tot 2%. Het lid vindt dat dit ambitieuzer mocht zijn. In Nederland gebruikt men hetzelfde percentage, terwijl men daar wel al veel verder staat. Hier is met andere woorden nog een groter potentieel. In het kader van de strijd tegen energiearmoede dringt het lid erop aan dat ook de gezinnen met lage inkomens van de REG-maatregelen kunnen genieten. Hij feliciteert de minister met haar voornemens op dit punt. Hij meent dat ook alles moet gedaan worden om afsluitingen te beperken tot onveiligheid of fraude. Het lid vraagt sluitende garanties voor de vaststelling van klaarblijkelijke onwil. Het mag niet om onkunde gaan. Het aantal oplaadpunten voor budgetmeters moet omhoog.

Op 31 maart 2007 was slechts 55% van het vereiste aantal WKK-certificaten ingeleverd. Welke maatregelen zal de minister nemen om de WKK-doelstelling alsnog te realiseren, vraagt de heer Glorieux. Hij verwijst naar de mogelijke bijdrage van stadsverwarmingsnetten, waarover een voorstel van resolutie van Groen! thans in deze commissie in behandeling is. Er is ook nog geen alternatieve steunmaatregel voor WKK gekomen na de hervorming van de ecologiepremie, merkt het lid op.

Het lid dringt erop aan om snel ambitieuze doelstellingen voor hernieuwbare energie vast te leggen in het kader van het actieplan groene stroom. Men

moet hoger mikken dan 12% in 2015 en ook op langere termijn. Het Europese voorstel van 20% in 2020 moet ook voor Vlaanderen een minimum zijn.

Het lid concludeert dat de beleidsbrief goede aanzetten bevat maar betwijfelt tegelijk dat men met het gevoerde beleid en de aangekondigde nieuwe maatregelen de twee hoofddoelstellingen van het Vlaamse energiebeleid zal realiseren.

2.2. *Antwoorden van de minister*

Alvorens in te gaan op de vragen afzonderlijk wil de minister er op wijzen dat de antwoorden op punctuele vragen moeten gekaderd worden binnen zowel de beleidsbrief als de toelichting. Een aantal zaken die in de beleidsbrief beknopt aan bod kwamen, zoals de problematische bevoegdheidsverdeling, werden in de toelichting uitvoerig behandeld. De minister gaat er bij het beantwoorden van de vragen dan ook van uit dat men van beide documenten kennis heeft genomen.

2.2.1. *Antwoorden op de vragen van de heer Bart Martens*

Waarom tegen 2010 niet meteen naar E60 of, als toch maar voor E80 wordt gekozen, E60 reeds voorzien?

Een stelselmatige verstrenging van de E-peileis zal op termijn zorgen voor een structurele verbetering van de energieprestaties van het Vlaamse gebouwenpark. In het Vlaams Actieplan Energie-Efficiëntie is opgenomen dat voor woongebouwen vanaf 2010 een verstrenging tot E80 is gepland.

Het EPB-decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering minstens om de twee jaar de berekeningsmethode van de energieprestaties van gebouwen, de te volgen procedures, de EPB-eisen en de administratieve lasten van de regelgeving zal evalueren en in voorkomend geval zal aanpassen.

In het kader van de eerste evaluatie van de EPB-eisen werden door het Vlaams Energieagentschap twee studies aanbesteed. In een eerste studie wordt onder andere nagegaan hoe de Vlaamse EPB-eisen zich verhouden tegenover de overeenstemmende eisen in Nederland, Duitsland en Frankrijk. In de tweede studie wordt de economische haalbaarheid van het verstrengen van de EPB-eisen bij residentiële gebouwen onderzocht.

De definitieve resultaten van de studies worden tegen het einde van het jaar verwacht. Op basis van beide studies kan een planning opgesteld worden voor de stelselmatige verstrenging van de EPB-eisen. Deze planning kan dan aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

Wat de minister betreft, dient deze stelselmatige verstrenging van de E-peileis ambitieus te zijn, maar men moet er ook oog voor hebben dat de huidige maatschappelijke aanvaarding van de energieprestatieregelgeving niet onder druk komt te staan, omwille van een te hoog verstrengingstempo. Al de betrokkenen moeten de mogelijkheid krijgen om de bouwmethodes aan de nieuwe eisen aan te passen.

Waarom bij de energie-audits geen verwijzing naar het federaal fonds?

De gemeenten leggen in volle autonomie zelf alle toepassingsmodaliteiten van de energiescans vast. Zij worden wel opgeroepen om prioritair aandacht te besteden aan beschermde afnemers.

Aangezien het ook de gemeenten zijn die de lokale entiteiten zullen oprichten in het kader van het federale Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost, en dit fonds zich bovendien eveneens prioritair tot de meest behoeftigen richt, kunnen zij perfect beide instrumenten combineren. Energieaudits en energiescans kunnen dan worden aangewend om de prioritair door de lokale entiteit te financieren werken te detecteren. De gemeenten beslissen dus of ze deze combinatie maken, niet de Vlaamse overheid.

Waarom niet één certificaat annex software, ook geldig in de andere gewesten, ter verruiming van de markt en ter verlaging van de kostprijs?

Het invoeren van de energieprestatiecertificaten is een gewestelijke bevoegdheid. Ieder gewest legt bijgevolg zijn eigen visie vast met daaraan gekoppeld een planning voor de invoering van de verplichting.

Het zou inderdaad het meest kostenefficiënt zijn indien over gans België één software en één certificaat zou worden toegepast.

De planning en de prioriteiten van de gewesten zijn echter zeer verschillend. Het Vlaamse Gewest heeft een duidelijk stappenplan. De andere gewesten hebben dat niet.

Het Vlaamse Gewest is het verst gevorderd met de implementatie van de energieprestatiecertificatie en mikt op een volledige omzetting van de richtlijn tegen begin 2009. Zo heeft zij het energieprestatiecertificaat reeds verplicht voor publieke gebouwen en zal de regelgeving voor verkoop en verhuur van woningen eind dit jaar afgerond zijn.

De minister zal ervoor ijveren dat de regelgeving, de opleidingen en de software maximaal op elkaar worden afgestemd.

Het Vlaams Energieagentschap pleegt hierover regelmatig overleg met zijn collega's van het Brusselse en het Waalse Gewest.

Het Vlaamse en het Brusselse Gewest hebben trouwens recent een principieel akkoord gesloten om samen te werken rond de software voor het opmaken van een certificaat voor niet-residentiële gebouwen.

Wanneer een verlaging van de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen?

Onlangs is een eerste interkabinettenwerkgroep (IKW) doorgegaan om te bepalen wat een lage-energiewoning is of vanaf wanneer van een lage-energiewoning sprake is. De voorgestelde omschrijving respectievelijk afbakening is gunstig onthaald. Binnenkort heeft een volgende interkabinettenwerkgroep plaats om de omvang van de voordelige onroerende voorheffing af te spreken. Eerst de definitie, dan de centen.

Waarom geen afstemming met ruimtelijke ordening zodat in stedenbouwkundige of verkavelingsvergunningen een bepaald E-peil of de uitvoering van maatregelen uit de haalbaarheidsstudie worden opgelegd?

De haalbaarheidsstudie is bedoeld als sensibiliserend instrument. Indien de bouwheer en het bouwteam in een vroeg stadium op de hoogte zijn van de haalbaarheid van alternatieve systemen, zal de beslissing om een alternatief systeem toe te passen, dat economisch rendabel is, sneller genomen worden.

Het opleggen van een bepaald E-peil of het uitvoeren van maatregelen uit de haalbaarheidsstudie in de stedenbouwkundige vergunning of in de verkavelingsvergunning, betreft een gemeentelijke bevoegdheid. Er zijn al enkele gemeenten die in het kader van hun energiebeleid een lager E-peil als voorwaarde in een verkavelingsvergunning hebben opgenomen.

Indien het gewenst is om een strengere eis op te leggen aan gebouwen, is het aangewezen om dit op gewestelijk niveau op te leggen via een herziening van de EPB-eisen. Een verplichting die door de gemeente opgelegd wordt, creëert een extra administratieve last.

Waar staat de premie voor niet-belasting-betalers?

De minister vermeldt dat deze in de steigers staat. Op bladzijde 26 van de beleidsbrief onder “de opmaak van een regelgevend kader voor het toekennen van een premie voor het uitvoeren van energiebesparende investeringen door een geregistreerd aannemer bij een niet-belastingbetaler” was voorzien om daar in 2007 werk van te maken.

De premie voor niet-belastingbetalers maakt deel uit van de maatregelen in het kader van het Energierenovatieprogramma 2020.

Een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd voorbereid. Een reguleringssimpactanalyse werd opgesteld. Het akkoord van de minister van Begroting werd aangevraagd.

Waarom, naast energieboekhouding en dergelijke, geen methodiek in de samenwerkingsovereenkomst met de lokale besturen ter uitvoering van investeringen met een bepaalde terugverdientijd?

In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst wordt een onderscheid gemaakt tussen het behalen van een bepaald niveau (basis of hoger) en het indienen van projecten.

In het thema energie werd ervoor geopteerd om binnen het basis- en het onderscheidingsniveau hoofdzakelijk rond energiezorg en aanverwante aspecten, zoals aankoop van een hoeveelheid groene stroom, te werken.

Het uitvoeren van investeringen met een bepaalde terugverdientijd zou kunnen beschouwd worden als een project. Er is echter voor gekozen om de terugverdientijd niet op te leggen als criterium, maar om te werken op basis van de gegevens die voortvloeien uit het energieprestatiecertificaat voor publieke gebouwen. Als het gebouw niet over een energieprestatiecertificaat beschikt, dient eerst een energieprestatiecertificaat te worden opgesteld. Er werd voor deze werkwijze geopteerd omdat veel gemeentelijke gebouwen uiterlijk op 1 januari 2009 over een ener-

gieprestatiecertificaat moeten beschikken en er bijgevolg geen extra berekeningen en kosten nodig zijn om de aan te pakken gebouwen te selecteren.

Bij de totstandkoming van het benchmarkconvenant is 15% besparing in het vooruitzicht gesteld. In de beleidsbrief wordt 7,2% besparing vermeld. Waarom wordt het ambitieniveau dan niet opgevoerd tot bijvoorbeeld boven de 'Internal Rate of Return' (IRR) van een lineaire obligatie (OLO) op tien jaar?

Bij de opmerking dat het geaggregeerde resultaat niet aan de in de vorige legislatuur gestelde verwachtingen lijkt te voldoen, kan de bedenking gemaakt worden of dat de toenmalige inschatting wel voldoende accuraat was. Ik ga ervan uit dat dit in het verleden gebeurd is op basis van de toen beschikbare informatie, die echter evolueert. In concreto is toen enkel een cijfer van een ander land, Nederland, in aangescherpte vorm overgenomen, zonder volwaardige aftoetsing met bottom-up-data. Dit is een loutere vaststelling.

Het benchmarkconvenant is een contract naar burgerlijk recht afgesloten tussen twee partijen voor een welbepaalde periode (tot eind 2012) in de vorige legislatuur door de vertegenwoordigende ministers Stevaert, Dua en Gabriels. Er is daarin een bindend traject vastgelegd met een timing voor de realisatie van maatregelen. Dit contract kan uiteraard niet zomaar 'en cours de route' of eenzijdig worden gewijzigd. Onrechtstreeks worden wel factoren meegenomen die het ambitieniveau inzake besparing kunnen verhogen. Zo worden de energieplannen elke vier jaar geactualiseerd met incalculering van o.a. aangepaste energieprijzen. Voor het benchmarkingconvenant is dit voorzien in de loop van 2008.

Waarom worden zachte acties niet in aanmerking genomen of als actieverplichting opgenomen?

Zoals uiteengezet in de beleidsbrief zijn energieboekhoudingen, energieaudits en energiezorgsystemen noodzakelijke instrumenten om energiebesparende maatregelen te kunnen identificeren. Op zich leveren deze instrumenten echter geen besparingen op, de besparingen worden pas gerealiseerd op het moment dat de geïdentificeerde maatregelen effectief worden uitgevoerd. Aangezien de REG-openbaredienstverplichtingen werden opgelegd om energie te besparen teneinde finaal CO₂ te reduceren en de Kyotonormen te halen, mogen vanaf 2008 aan zachte acties zonder effectief besparende effecten geen fictieve bespa-

ringen meer worden toegekend. Het toekennen van fictieve besparingen aan zachte acties heeft in het verleden al vaak tot discussies geleid. Zelfs het uitbesteden van een studieopdracht om deze effecten beter in te schatten bracht weinig soelaas.

Het feit dat zachte acties niet langer gevaloriseerd worden voor het halen van de resultaatsverplichtingen, betekent echter niet dat deze acties niet meer mogen worden gevoerd. Een aantal van deze acties werden dan ook, door een aantal netbeheerders, ondergebracht onder het sensibiliserende luik van hun REG-actieplan 2008.

Daarnaast werd al een actieverplichting opgelegd om aan onderwijsinstellingen, welzijns- en gezondheidsvoorzieningen energieboekhoudingen aan te bieden (artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2007). Ook naar lokale besturen toe geldt de verplichting om ondersteuning te bieden bij de voortgangscontrole van de energieboekhouding, bij de uitvoering van energieaudits en om het energiezorgsysteem te begeleiden (artikel 10 van eerder vermeld besluit). Ten slotte geldt naar de huishoudelijke eindafnemers toe de verplichting om energiescans uit te voeren in samenwerking met de gemeenten (artikel 3, §4, van het REG-besluit).

Wat zijn de gevolgen van het niet in aanmerking nemen van zachte acties voor de doorrekening van de kosten?

Zoals gesteld, zijn zachte acties wel degelijk noodzakelijk om gebruikers te sensibiliseren en aan te zetten tot het realiseren van energiebesparende investeringen en energiezuinig gedrag. Dit houdt in dat de kosten van deze openbaredienstverplichting in rekening kunnen worden gebracht in het REG-budget en ook kunnen worden doorgerekend in de nettarieven.

Waarom wordt geen uniformiteit en continuïteit voorzien door alle netbeheerders een basispakket op te leggen?

Het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2007 laat niet toe om de netbeheerders op te leggen dezelfde acties te voeren. Iedere distributienetbeheerder wil binnen het kader van zijn specifiek klantenbestand de besparingsdoelstelling realiseren tegen de laagst mogelijke kosten. De vrijheid en verantwoordelijkheid voor de keuze van de acties met het oog op het bereiken van de resultaatsverplichting blijft volledig bij de netbeheerders liggen. Het rigide vastleggen van de door de netbeheerders te voeren acties, gaat in

tegen de filosofie van de resultaatsverplichting, waarvan toch wordt aangenomen dat die doeltreffender is dan het werken via een middelenverbintenis of een actieverplichting.

Wat de continuïteit van acties betreft, werd in het REG-besluit (artikel 15, §1) bepaald dat acties die opgestart worden, gedurende een volledig kalenderjaar moeten worden gevoerd. Tussentijds stopzetten is met andere woorden niet meer mogelijk, hetgeen de continuïteit binnen één actiejaar verzekert. Bovendien hoeft een jaarlijks actieplan niet noodzakelijk continuïteitsproblemen op te leveren. Het staat de netbeheerders immers vrij om jaar na jaar dezelfde acties in hun actieplan op te nemen. Jaarlijkse actieplannen en rapporteringen hebben daarenboven het belangrijk voordeel dat het gevoerde REG-beleid nauwlettend kan worden opgevolgd.

Ten slotte wenst de minister te benadrukken dat, hoewel er geen basispakket van acties wordt opgelegd aan de netbeheerders, de belangrijkste acties door alle netbeheerders worden gevoerd. Het opleggen van een resultaatsverplichting leidt er met andere woorden toe dat de meest efficiënte acties worden gevoerd.

Waarom worden de aansluitingskosten voor warmtekraftkoppeling niet beperkt door met Elia overleg te plegen?

Artikel 25quinquies van het Elektriciteitsdecreet beperkt de kosten voor de aansluiting van een warmtekrachtinstallatie op het net met een spanning van gelijk aan of minder dan 70 kV. Met name zijn de kosten voor de aanleg van de elektrische leidingen over de eerste 1000 meter op het openbaar domein tussen het distributienet en de WKK-installatie ten laste van de netbeheerder, voor zover het aansluitvermogen van de WKK niet hoger is dan 5 MVA.

Ook de aansluiting van een WKK op leidingen van minder dan of gelijk aan 70 kV die door Elia worden uitgebaat kunnen van deze maatregel genieten.

Dezelfde openbardienstverplichting geldt voor wat de aansluiting van de WKK op het aardgasdistributienet betreft.

De kosten voor de aansluiting van een productie-installatie op het distributienet zelf zijn gereguleerde tarieven, goedgekeurd door de CREG.

Waarom worden de netbeheerders niet verplicht om de door gezinnen te veel opgewekte zonnestroom op te kopen?

Net zoals voor de aankoop van stroom is de normale marktwerking ook van toepassing op de verkoop van stroom. Dit houdt in dat de te veel opgewekte stroom kan worden verkocht aan de leveranciers van elektriciteit die ook hiervoor tegen mekaar in concurrentie staan. Het is niet wenselijk een extra stimulans te voorzien, vermits de meerkost voor de productie van de stroom al wordt vergoed via groenestroomcertificaten met een hoge gegarandeerde waarde.

Voor de kleine PV-installaties gebeurt er in de feiten trouwens al een automatische vermarkting van de elektriciteit geproduceerd door het systeem van de compenserende teller.

De netbeheerders vervullen een rol van vangnet in het kader van de sociale openbardienst-verplichtingen. Op die wijze is er een sociale bijsturing van de marktwerking geregeld. Op vandaag stelt de regulator vast dat er geen problemen worden gemeld met de marktwerking op het vlak van de productie van zonnestroom, zodat een bijkomende openbardienstverplichting niet zinvol is.

Wanneer worden de groenestroomdoelstellingen voorna 2010 bepaald en, ingevolge de aanpassing van de ecologiepremie, de opkoopbedragen aangepast?

De Vlaamse groenestroomdoelstellingen zullen worden bepaald nadat de Commissie de ontwerprichtlijn betreffende hernieuwbare energiebronnen heeft bekend gemaakt, aanvankelijk voorzien voor 5 december, ondertussen verschoven naar 23 januari. De Europese doelstelling voor hernieuwbare energiebronnen bedraagt 20% tegen 2020. In de ontwerprichtlijn moet de doelstelling verdeeld worden over de lidstaten. Vervolgens moet de Belgische doelstelling verdeeld worden. Aan de ene kant tussen groene stroom, groene warmte, groene koeling en biobrandstoffen. Aan de andere kant tussen Vlaanderen, Brussel, Wallonië en de federale overheid.

Gezien het een decretaal verankerde doelstelling betreft, heeft het Vlaams Parlement ter zake het laatste woord, en dat geldt ook voor de bepaling van de opkoopbedragen. Die worden overigens afgestemd op de onrendabele toppen of de daadwerkelijke meerkost van een bepaalde groene stroom in vergelij-

king met grijze stroom. De onrendabele toppen zijn ondertussen bepaald, na een studie door VITO en VEA en in consultatie met de sector.

Het heeft overigens weinig zin om doestellingen en opkoopbedragen afzonderlijk te gaan vastleggen, gegeven de samenhang tussen beide.

Wanneer wordt werk gemaakt van de dadingsbepaling die een solidariteitsmechanisme voorziet tussen de netbeheerders om onevenredig hoge groenestroomkosten in de stroomprijzen te verrekenen?

De energiebeleidsovereenkomst, afgesloten tussen de netbeheerders en de Vlaamse Regering met betrekking tot de ondersteuning van de groene stroomproductie in het Vlaams Gewest, bevat inderdaad de verplichting voor de netbeheerders om, wanneer zij hierom door een groenestroomproducent worden verzocht, via een overeenkomst de decretaal vastgelegde minimumwaarden voor de groenestroomcertificaten te garanderen.

Daarbij is inderdaad bepaald dat: “Ingeval door de toepassing van deze Energiebeleidsovereenkomst de distributienettarieven van één of meerdere distributienetbeheerders significant meer getroffen zouden worden dan deze van de overige distributienetbeheerders door de grootschalige verkoop van groenestroomcertificaten aan deze netbeheerder(s), engageert de Vlaamse Regering er zich toe een initiatief te nemen om een verrekeningssysteem op te zetten tussen de distributienetbeheerders die netten op een zelfde spanningsniveau beheren.”

Op 19 november 2007 heeft een distributienetbeheerder gemeld dat de kosten voor de opkoopverplichting van groenestroomcertificaten voor deze netbeheerder sterk zouden kunnen stijgen als gevolg van een aantal grote projecten inzake PV-panelen in diens leveringsgebied.

De minister zal deze melding laten onderzoeken en nagaan of, wellicht via een wijziging van artikel 25ter van het Elektriciteitsdecreet, een dergelijk herverdelingsmechanisme moet worden ingesteld.

Waarom micro-WKK niet combineren met slimme meters?

Kleinschalige productie-installaties, zoals micro-WKK en zonnepanelen, kunnen tot 10 kW nu reeds gebruik maken van een zogenaamde terugdraaiende teller, die hen toelaat de geproduceerde elektriciteit

te valoriseren aan verbruikstarief. De toepassing van meer decentrale productie vraagt een andere visie op de ontwikkeling van het elektriciteitsnet, en op het garanderen van het netevenwicht. Slimme meters kunnen daarin een rol spelen.

Momenteel loopt een uitgebreid onderzoek in opdracht van het Vlaams Instituut voor wetenschappelijk en technologisch aspectenonderzoek (viWTA) naar de verdere uitbouw van een decentrale energievoorziening, en meer bepaald ook naar de mogelijkheden van netinpassing en de toepassing van slimme meters.

Op basis van deze onderzoeksresultaten kunnen de aangewezen beleidsmaatregelen uitgewerkt worden.

Waarom het aandeel van Electrabel in de gemengde netbeheerders niet onmiddellijk onder de blokkeringsminderheid brengen of volledig afbouwen?

In antwoord op de betreffende vraag verwijst minister Hilde Crevits enerzijds naar haar antwoord op de vraag om uitleg van de heer Glorieux op 3 juli 2007 (Handelingen 2006-2007 C 232 OPE 20) en anderzijds naar haar repliek op de interpellatie van de heer Martens op 2 oktober 2007 (Handelingen 2007-2008 C 4 OPE 1).

Zij herhaalt dat zij als minister de decreten van het Vlaams Parlement en de besluiten van de Vlaamse Regering zal naleven, en er voor zal zorgen, en er op zal toezien dat de decreten en de besluiten ook door anderen daadwerkelijk worden nageleefd, inzonderheid het decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking, dat bepaalt dat de privé-partner de intercommunale dient te verlaten tegen 31 december 2018.

Dat geldt ook voor het besluit van de Vlaamse regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de distributienetbeheerders voor elektriciteit, dat het aandeel van de privé-partner beperkt tot 30%, met ingang van 5 september 2006. Dit is ondertussen ook gebeurd.

En dat geldt ook nog voor het besluit van de Vlaamse regering van 11 oktober 2002 betreffende de inwerkingtreding van de bepalingen van het Aardgasdecreet, dat hetzelfde beslist voor aardgas, maar dan met ingang van 18 oktober 2007. Ook dat is uitgevoerd.

Het is de gemeenten en de privé-partner overigens niet verboden om het aandeelhouderschap in de

gemengde netbeheerders te wijzigen, op voorwaarde dat het aandeel van de privé-partner de 30% niet overschrijdt. Maar het is niet zo zeker, integendeel, dat de gemeenten politiek bereid en budgettair in staat zijn om het aandeel van de privé-partner geheel of gedeeltelijk over te nemen, en desgevallend onder welke voorwaarden en tegen welk bedrag. Vergeet ook niet dat de gemeenten, die in het kader van de subsidiariteit toch over enige autonomie moeten kunnen beschikken, nog maar pas de ter zake relevante besluiten van 2001 en 2002 hebben uitgevoerd. Zij weet niet of het van behoorlijk bestuur zou getuigen om vandaag al terug te komen op de destijds, onder de vorige Vlaamse Regering, gemaakte afspraken. De minister weet wel dat regeerakkoord noch beleidsnota voorzien in een volledige ontvlechting voorafgaand aan het in het decreet bepaalde tijdspad. Ook de eenzijdige engagementen van Suez, naar aanleiding van de aangekondigde fusie met Gaz de France, voorzien geen bijkomende stappen in de richting van een volledige ontvlechting op distributieniveau. Het ligt dan ook niet voor de hand dat Suez de eenzijdige engagementen zal nakomen als ondertussen de spelregels nog maar eens veranderen en bijkomende toegevingen worden opgelegd.

Tevens is niet aangetoond dat de privé-partner, met een aandeel van 30%, de gang van zaken zodanig zou beïnvloeden dat de mededinging geschonden wordt of de distributietarieven kunstmatig opgetrokken worden. De federale regulator wordt overigens verondersteld er op toe te zien dat dergelijke manipulaties niet voorkomen. Ook zijn er tot op heden geen aanduidingen dat de gedaanteverandering van de privépartner, van Electrabel over Suez naar Gaz de France, gevaarlijk dreigt te worden voor de zelfstandigheid van de gemengde netbeheerders of de onafhankelijkheid van de betrokken werkmaatschappij. Ontvlechting hoort een middel te zijn en geen doel op zich.

Als er iets moet gebeuren, en zij is er van overtuigd dat er wel degelijk iets moet gebeuren, dan is het federaal, en met name bij Fluxys, dat een aandeelhouderschap kent met 57,25% in handen van de privé-partner.

In welke mate is de minister bereid om rekening te houden met advies Minaraad i.v.m. het Europees emissierechtensysteem?

Het is sowieso positief dat de Minaraad pro-actief nadenkt over een belangrijk dossier als de herziening

van de richtlijn emissiehandel. De Europese Commissie heeft aangekondigd op 23 januari met een voorstel naar buiten te komen in het kader van het energie- en klimaatpakket. Op het passende moment zal België standpunten innemen, geïnspireerd door diverse bronnen zoals het vermelde advies.

Heeft de Vlaamse Regering al ambitieuze broeikasgasemissiereducties voor Vlaanderen naar voor geschoven voor het overleg met de Europese Commissie in het kader van de nakende lastenverdeling?

Voor Vlaanderen zijn geen broeikasgasemissiereducties naar voor geschoven, aangezien de doelstellingen bepaald worden op lidstaatsniveau niet op regioniveau.

2.2.2. *Antwoorden op de vragen van de heer Eloi Glorieux*

Wat het overzicht van baten van doelstellingen betreft, stelt de minister dat de baten van doelstellingen, heel divers kunnen zijn en zich uitstrekken op terreinen als gezondheid, milieu, economie, innovatie, een gewijzigd individueel en nationaal inkomen, een evoluerende economische groei, de overheidsbegroting en bv. wooncomfort. De impact van een aantal maatregelen op een aantal terreinen, bv. de overheidsbegroting, is bekend zoals dat ook in andere lidstaten het geval is. In de toekomst zal dit zich verder uitbreiden door binnen- en buitenlands kwantitatief en kwalitatief onderzoek.

Kan en zal '80% 'worden overbrugd naar '100%'?

Volgens de beschikbare prognoses kan 80% van de afstand tot de Kyotodoelstelling worden ingevuld met interne maatregelen als die tijdig kunnen uitgevoerd worden zoals voorzien in de planning opgenomen in het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012. Als bijkomende binnenlandse maatregelen mogelijk zijn en relevant zijn volgens de vijf criteria die door de Vlaamse Regering zijn bepaald (de drempel van implementatie, de grootte van het reductie-effect, de termijn van implementatie, het streven naar maatregelen met dubbele opbrengsten en het maatschappelijk draagvlak), is hopelijk een hoger percentage mogelijk.

Belangrijk, qua tijdige realisatie van reductiepotentieel is dat de Kyotoperiode zich afspeelt tussen 2008-2012, die start binnen 36 dagen.

Uitvoering van 365 maatregelen van de eerste Vlaamse Klimaatconferentie

De 365 voorstellen van de Vlaamse Klimaatconferentie hebben mee de basis gevormd van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012. De taksforce klimaat waarin alle betrokken beleidsdomeinen vertegenwoordigd zijn, heeft alle voorstellen gescreend op basis van vijf criteria, bepaald door de Vlaamse Regering. Het resultaat was dat circa 80% van de voorstellen op diverse wijzen in het Vlaams klimaatbeleid, in de diverse beleidsdomeinen verwerkt zijn. De uitvoering van het Vlaams Klimaatbeleidsplan wordt zesmaandelijks opgevolgd door de Vlaamse Regering, en om de twee jaar wordt er een voortgangsrapport opgesteld.

Geen flexibele mechanismen gebruiken zolang er nog slecht geïsoleerde woningen zijn

Ook na 2012 zullen er nog woningen zijn waar de isolatie dient verbeterd te worden gezien de onvermijdelijke tijd die het kost om het gehele gebouwenpark aan te pakken, daarvoor is het Energierenovatieprogramma 2020 opgestart, een maatregel voortvloeiend uit de Vlaamse Klimaatconferentie. Het is bekend dat de Kyotodoelstelling van toepassing is voor de periode 2008-2012. Rekening houdend met het aantal van de besliste maatregelen en hun reductieniveau vóór deze legislatuur, is een gefaseerde aankoop van emissierechten vanzelfsprekend, rekening houdend met de heel ambitieuze doelstellingen die het Vlaams gewest en België te vervullen hebben in verhouding tot alvast de EU-27 lidstaten.

Energierenovatieprogramma vergt ambitieuze acties maar maatregelen worden pas voor volgende legislatuur voorzien

Het Energierenovatieprogramma 2020 is een lange-termijnprogramma dat inderdaad legislatuuroverschrijdend is. Ongeveer 800.000 woningen energetisch renoveren, kan niet in een beperkte tijd. De bouwsector staat nu al voor problemen om de geschikte werklui te vinden. De bevolking overtuigen om maatregelen te nemen en vooral de nochtans dringend noodzakelijke maatregelen ook maatschappelijk aanvaardbaar maken kan evenmin op een paar jaar worden gerealiseerd.

Het Energierenovatieprogramma wordt daarom gesplitst in een programma op korte termijn (2007-

2009), een programma op middellange termijn (2010-2012) en de lange termijn (2013-2020).

Het Vlaams Energieagentschap werkt deze actieplannen uit en koppelt hierover regelmatig terug naar de werkgroep Gebouwen van de Vlaamse Klimaatconferentie.

Momenteel wordt in eerste instantie werk gemaakt van de acties van het kortetermijnprogramma die in de beleidsbrief Energie 2008 zijn opgenomen.

De beleidsbrief Energie 2009 zal al meer concrete acties bevatten omtrent het middellange-termijnprogramma.

Wat met de twee gemeenten op drie die zich niet inschrijven in de energiecluster van de samenwerkingsovereenkomst?

Vooreerst laat de minister opmerken dat de cluster energie een van de meest populaire clusters is. Het is niet omdat gemeenten niet intekenen op de cluster energie van de samenwerkingsovereenkomst dat ze geen actief energiebeleid voeren. Gemeenten die de samenwerkingsovereenkomst uitvoeren moeten immers steeds de clusters vaste stoffen en water verplicht uitvoeren. Sommige gemeenten wensen deze clusters niet uit te voeren. Deze gemeenten kunnen dan ook de cluster energie niet onderschrijven. Ook wensen sommige gemeenten slechts bepaalde aspecten van de cluster energie uit te voeren. Dit is in het kader van de huidige samenwerkingsovereenkomst echter niet mogelijk.

In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst zal op een andere manier worden gewerkt. De gemeenten zullen een bepaald basisniveau moeten uitvoeren met minimumvoorwaarden uit de verschillende thema's. Voor het hogere niveau zal de gemeenten maatregelen kunnen uitvoeren over de verschillende thema's, waaronder energie, heen. Dit geeft de gemeenten meer vrijheid. Bovendien zullen ook projecten kunnen gesubsidieerd worden.

Wanneer gaat de leveringsovereenkomst voor elektrische energie in voege? Wie is de leverancier? Wat is het aantal GWh?

De leveringsovereenkomst werd afgesloten met Electabel Customer Solutions en is in voege getreden op 1 juli 2007.

Het gaat om een totaal van iets meer dan 350 GWh per jaar voor de levering van elektrische energie aan zowel gebouwen als installaties van de Vlaamse overheid.

Waarom de 2% besparingsdoelstelling van de netbeheerders niet optrekken?

Zoals opgenomen in de beleidsbrief, moet elke netbeheerder jaarlijks 2% primaire energie besparen bij zijn huishoudelijke eindafnemers en 1,5% bij zijn niet-huishoudelijke eindafnemers. Ten opzichte van de in de vorige regelgeving voorziene 1% energiebesparing vanaf 2008, betekent dit een substantiële verhoging van de resultaatsverplichting.

Daarenboven kunnen bepaalde acties niet meer worden gevaloriseerd. Bijvoorbeeld de zachte acties die in het verleden een belangrijk aandeel van de gerealiseerde besparingen betekenden. Ook worden bepaalde besparingsberekeningsmethodes herzien om tegemoet te komen aan de bestaande wetgeving. Bijvoorbeeld de energieprestatieregelgeving. Daar waar bijkomende REG-besparingen in nieuwbouw vroeger konden berekend worden ten opzichte van een K55-peil, moeten deze nu berekend worden ten opzichte van een K45-peil, wat voor de netbeheerders een kleinere primaire energiebesparing oplevert. In vergelijking met het verleden werden bijvoorbeeld ook de besparingen voor frequentie-omvormers, een heel belangrijke maatregel bij de doelgroep niet-huishoudelijke eindafnemers, drastisch verlaagd.

De combinatie van een hogere doelstelling met lagere besparingscijfers per maatregel leidt wel degelijk tot een aanzienlijke verhoging van de opgelegde doelstellingen.

Ook lage-inkomensgroepen van besparingsmaatregelen laten genieten

Voor de lage-inkomensgroepen werden reeds een aantal initiatieven genomen. In het nieuwe besluit inzake de REG-openbaredienstverplichtingen worden de netbeheerders verplicht om een aantal specifieke REG-acties uit te voeren voor beschermde afnemers, zoals de substantieel hogere premies voor alle acties die de netbeheerders voeren naar niet-beschermde afnemers, het verdelen van kortingsbonnen voor de aankoop van energiezuinige koelkasten en wasmachines en het organiseren van specifieke infosessies, bijvoorbeeld in samenwerking met de OCMW's.

Daarnaast zijn de netbeheerders ook verplicht om in de periode 2007-2009 52.270 gratis energiescans in woningen aan te bieden. De meeste gemeenten hebben ervoor geopteerd om, naar aanleiding van de oproep van de minister, de scans bij beschermde afnemers te laten uitvoeren.

Tot slot heeft de minister ook een regelgevend initiatief laten voorbereiden zodat ook niet-belastingbetalers in de toekomst van een premie zullen kunnen genieten, naar analogie met de belastingsvermindering voor belastingbetalers.

Afsluitingen moeten beperkt blijven tot daadwerkelijke klaarblijkelijke onwil

Tijdens de grondige evaluatie van de sociale openbaredienstverplichtingen, die in de loop van 2005 en 2006 werd uitgevoerd, kwam uitdrukkelijk naar boven dat het begrip klaarblijkelijke onwil vatbaar is voor zeer veel interpretatie en dat het door de verschillende lokale adviescommissies op een andere manier wordt toegepast. Ook in de motie van aanbeveling van de themacommissie ad hoc Energiearmoede werd gevraagd naar een meer rechtszeker kader inzake afsluiting, door de gevallen waarin kan worden afgesloten duidelijk te omschrijven.

Er werd geopteerd om voor de duidelijkheid het begrip klaarblijkelijke onwil volledig te schrappen uit de wetgeving en te vervangen door een limitatieve lijst van gevallen waarin mag worden afgesloten met of zonder beslissing van de lokale adviescommissie en mits het volgen van een aantal procedures en voorwaarden die nog door de Vlaamse Regering moeten worden vastgelegd. Deze criteria kunnen ondubbelzinnig worden toegepast. Het is hierbij vanzelfsprekend dat afsluiten niet de regel mag zijn, maar de uitzondering, zodanig dat mensen die moedwillig weigeren om hun elektriciteits- en aardgasfactuur te betalen, aangespoord worden om zich toch in regel te stellen.

Nood aan inhaalbeweging voor WKK

Uit de cijfers opgenomen in de beleidsbrief blijkt dat WKK de afgelopen jaren sterk groeit, zowel op vlak van geïnstalleerd vermogen als elektriciteitsproductie en energiebesparing. Een belangrijk aantal installaties dat ondertussen reeds gebouwd is of dat nog in aanbouw is, wijst erop dat deze positieve tendens zich in 2007 en 2008 zal verderzetten. De verwachting is

dan ook dat de beleidsdoelstellingen voor 2010 zullen bereikt worden.

Warmtepompen stimuleren om airco te ontraden in hete zomers

Een warmtepomp is in eerste instantie een hernieuwbaar verwarmingssysteem en moet als dusdanig ook gebruikt worden.

Niettegenstaande koelen via een warmtepomp energiezuiniger is dan via de traditionele airconditioning, blijft het een veredelde vorm van actieve koeling. De Vlaamse overheid voert al enkele jaren een beleid om actieve koeling te ontmoedigen. Denk aan de bestraffende aanpak in de energieprestatieregelgeving. Dergelijke systemen komen noch in aanmerking voor de federale fiscale belastingvermindering, noch voor de premies van de netbeheerders.

Het stimuleren van warmtepompen als airco zou trouwens een verkeerd signaal geven, waarbij de echte alternatieve hernieuwbare koelsystemen minder aandacht krijgen. Denk aan het plaatsen van eenvoudige externe zonneschermen om de koelvraag drastisch te verminderen.

Het wegvallen van de ecologiepremie compenseren door nieuwe maatregelen

Om de doelstellingen inzake hernieuwbare energie en WKK te realiseren, zijn de laatste jaren reeds een hele reeks nieuwe maatregelen uitgevoerd. De minister verwijst hiervoor naar de maatregelen opgelijst in de beleidsbrief Energie, het Vlaams Klimaatplan en het Actieplan Groene Stroom.

Volgens de prognoses kunnen met deze maatregelen de beleidsdoelstellingen gerealiseerd worden en zullen de komende jaren ook voldoende certificaten beschikbaar komen om aan de certificatenquota te voldoen.

2.2.3. Antwoorden op de vragen (schriftelijk ingediend) van de heer Carl Decaluwe

Teveel onderzoek onder marktwerking

Dat de Vlaamse overheid zich terughoudend opstelt ten aanzien van de zuivere marktwerking, gelet ook op de beperkte bevoegdheden ter zake, en niet wenst tussen te komen in de werking van de energiemarkt

zonder de gevolgen en de aard van de tussenkomst eerst grondig te onderzoeken, lijkt eerder een positief punt dan een bron van kritiek. Op minder dan vijf jaar na de openstelling van de energiemarkt zijn een aantal elementen van de marktwerking nog in volle evolutie. De VREG voert deze onderzoeken uit in overleg en in samenwerking met de sector. Hierdoor wordt vermeden dat studies geproduceerd worden door externe onderzoeks-bureaus aan een hoge kostprijs en met het risico van een 'ivoren toren'-benadering.

Verbieden van de gloeilamp

Het is niet altijd zinvol om een gloeilamp geheel te verbieden. In vele omstandigheden zal het gebruik van een spaarlamp in plaats van een gloeilamp weinig energiebesparing opleveren. Dit is zeker het geval voor verlichting die bijvoorbeeld maar één uur per jaar brandt, zoals noodverlichting, maar ook voor verlichting in een huishoudelijke traphal, kelder, garage enzovoort.

Gratis isoleren van huizen, zoals in Engeland, voor een bepaalde doelgroep

Het algehele gratis isoleren van huizen voor een grote doelgroep blijkt financieel niet haalbaar. Nochtans kunnen in zekere zin de huidige energierenovaties van de sociale huisvestingsmaatschappijen als gratis worden beschouwd voor de bewoner. Juist omwille van de problematiek dat de huurder niet bijdraagt in de renovatiekosten, en hierdoor renovaties worden uitgesteld, heeft de Vlaamse Regering recent beslist om dit 'gratis zijn' te vervangen door een 'energiebijdrage in de huur'. Deze bijdrage zal echter zodanig zijn dat deze minder bedraagt dan de besparing op de energiekosten die door de renovatiewerken wordt teweeggebracht. Uiteindelijk zijn de isolatiewerken dan zelfs meer dan gratis.

Het federaal Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost zal voor de doelgroep van de meest behoeftigen met goedkope leningen werken.

Slimme energiemeters als standaard

Vooraleer de slimme meters in te voeren, en deze eventueel als standaard op te leggen, heeft de minister aan de VREG gevraagd om mij een advies te bezorgen over de invoering ervan, waarbij de kostenbatenanalyse een wezenlijk onderdeel is en er een duidelijk beeld moet gevormd zijn over wat er kan en mag verwacht worden van deze meters.

Sociale woningen moeten op korte termijn worden aangepakt

De sociale woningen vormen reeds een bevoorrechte doelgroep van het energiebeleid van de minister.

Na overleg met de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen geven de elektriciteits- en aardgasdistributienetbeheerders sinds dit jaar verhoogde premies voor dakisolatie en de plaatsing van hoogrendementsglas in sociale woningen.

Vanaf 2008 hebben de netbeheerders de verplichting om samen met de sociale huisvestingsmaatschappijen en de sociale verhuurkantoren een specifiek plan op te stellen voor de stimulering van REG in woningen van beschermde afnemers.

Bijkomende stimuli zijn inderdaad nodig om het sociale woningpark versneld energiezuiniger te maken. Op het Energiefonds wordt 7 miljoen euro gereserveerd voor een investeringsprogramma inzake energiebesparing in de sociale huisvesting. Het zal gezamenlijk worden opgesteld met de Vlaamse minister bevoegd voor de huisvesting.

Teveel stroom in vergelijking met steenkool, aardolie, aardgas en nucleair

De federalisering enerzijds en de liberalisering anderzijds maken inderdaad dat elektriciteit maar ook aardgas uitvoerig in de beleidsbrief aan bod komen, terwijl steenkool en aardolie amper en nucleaire energie niet. 'De splijtstofcyclus' is door de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 op de hervorming van de instellingen uitdrukkelijk en volledig als een federale bevoegdheid bepaald. En voor steenkool en aardolie verloopt de distributie niet via lagedrukpijpleidingen zoals aardgas of laagspanningskabels zoals elektriciteit, maar in regel over de weg, het water, het spoor. De regionale bevoegdheid voor de distributienetten speelt dus niet. En ook de intercommunales spelen ter zake geen rol van betekenis.

Zijn er intussen genoeg gekwalificeerde energieauditors?

Pas midden 2007 zijn de eerste opleidingen voor energiedeskundigen voor het opmaken van een energieprestatiecertificaat voor publieke gebouwen van start gegaan. Deze opleidingen lopen momenteel nog steeds.

Er hebben zicht reeds 164 externe energiedeskundigen via de Energieprestatiedatabank geregistreerd.

Publieke gebouwen kunnen daarnaast ook beroep doen op interne deskundigen, dit wil zeggen op eigen personeelsleden die ervaring hebben met energiezorg. Reeds 104 interne energiedeskundigen hebben zich tot nu toe aangemeld.

Voor de opmaak van een certificaat voor de verkoop en de verhuur van residentiële gebouwen zullen de opleidingen pas starten in het voorjaar van 2008.

Bijgevolg is het nog veel te vroeg om uitspraken te doen over het aantal deskundigen, laat staan over het feit dat er voldoende deskundigen zijn.

De opmerking over de architecten

De architecten spelen een cruciale rol in een correcte implementatie van de regelgeving. Zij treden op als raadgever van de bouwheer en breiden hun diensten-aanbod dikwijls ook uit met de activiteit van EPB-verslaggeving.

In de loop van de maanden augustus en september werd, in samenwerking met de architectenorganisatie NAV, een telefonisch onderzoek uitgevoerd bij een representatief staal van 400 Vlaamse architectenbureaus, inclusief éénmanszaken, met als doel te peilen naar de implementatie van de energieprestatieregeling.

Gemiddeld geven architecten zichzelf een score van 6,2 op 10 wat betreft hun kennis over de energieprestatieregeling. 47% van de architecten geeft zich een score van 7 of meer. Slechts 12% geeft zich een score lager dan 5. Dit is een positieve evolutie ten opzichte van het onderzoek uitgevoerd door de architectenorganisatie NAV in juli 2006, dat een gemiddelde kennis aangaf van 5,1 op 10.

Zestig percent van de architecten is het ermee eens dat de invoering van de energieprestatieregeling de bouwheren heeft gemotiveerd om meer aandacht te besteden aan de energieprestaties van hun nieuwbouw of verbouwing. zestig percent van de architecten is overtuigd van de korte terugverdientermin voor woningen die voldoen aan de EPB-eisen. Daarnaast zijn de architecten goed vertrouwd met de procedures.

Het aantal ingediende startverklaringen stijgt elke maand. Tot nu toe werden in 2007 17.074 startverklaringen ingediend (tegenover 4.074 in 2006). Ook het indienen van de EPB-aangiftes komt gestaag op gang. De gemiddelde nieuwbouwwoning in Vlaanderen bereikt momenteel een energieprestatiepeil van

E92, terwijl de norm maximum E100 oplegt, en een isolatiewaarde van K41, terwijl de norm maximum K45 oplegt. Men doet dus gemiddeld bijna 10% beter dan de eisen die de Vlaamse overheid heeft opgelegd.

In het kader van de lopende evaluatie van de energieprestatieregelgeving werd met de beroepsverenigingen van de architecten overleg gepleegd. Hierbij nemen de architectenorganisaties een constructieve houding aan. Ze zijn bereid om verdere acties, om de draagkracht van de energieprestatieregelgeving te vergroten, te ondersteunen of mee uit te werken.

De architecten tonen duidelijk bereidheid om mee hun schouders te zetten onder de implementatie van de energieprestatieregelgeving.

Impact op minderverbruik

Er werd ingeschat dat de energieprestatieregelgeving in nieuwbouwwoningen zal resulteren in een jaarlijkse energiebesparing van 2.020 GigaWattuur tegen eind 2016 in vergelijking tot de vroegere K55-reglementering. Dit komt neer op een vermeden brandstofverbruik van 100.000 huishoudens.

Stand van zaken van het zogenaamde energiedecreet?

Het voorontwerp van energiedecreet is bijna klaar. Na een laatste lezing worden de teksten voorbereid voor een eerste agendering op de Vlaamse Regering, mogelijks nog dit jaar.

Het is de bedoeling om in het Vlaams Energiedecreet de bestaande decreten te groeperen, met name het Elektriciteitsdecreet, het Aardgasdecreet, het REG-decreet, het EPB-decreet, het VREG-decreet en het sociaal decreet. Het is niet de bedoeling om grote inhoudelijke wijzigingen aan te brengen aan de inhoud van deze decreten. Vooral wat de hoofdstukken met betrekking tot de organisatie van de elektriciteits- en aardgasmarkt betreft, is voorzien in een actualisatie en verfijning van de huidige bepalingen.

Ontkoppeling tussen economische groei en energieverbruik

Zoals blijkt uit de figuur van de energie-intensiteit wijst de sterk dalende trend sinds 1998 op een ontkoppeling tussen economische groei en het energieverbruik. Het energieverbruik neemt minder snel toe dan het BBP. De energie-intensiteit lag in 2006 lager dan in 1990. Dit is een gevolg van de groeiende dien-

steneconomie maar nog meer van de verhoogde energie-efficiëntie in onze energie-intensieve industrie. Het versterkt energiebesparingsbeleid van de laatste jaren werpt duidelijk vruchten af.

Wat de opmerkingen over de bevoegdheidsverdeling betreft, verwijst de minister naar haar toelichting bij de beleidsbrief. De minister heeft er uitdrukkelijk gesteld dat het ons nogal eens ontbreekt aan passende bevoegdheden om de beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

De beschikbaarheid wordt door het Vlaams gewest gewaarborgd op het vlak van de levering, denk aan de leveringsvergunningen die de VREG verleent, maar niet op het gebied van de bevoorrading. Als, bij wijze van voorbeeld, de federale overheid, die ter zake volledig bevoegd is, de kernuitstap doorzet, dan draagt ook Vlaanderen de gevolgen in termen van bevoorradingszekerheid, kans op stroomgebrek en gevaar voor stroomonderbrekingen. Het beveiligen van de stroomvoorziening ligt dus in handen van de federale overheid.

De berekenbaarheid is gedeeltelijk een Vlaamse aangelegenheid, maar de veiligheid en de degelijkheid van de netten worden bewaakt door de federale overheid, die met de CREG ook bevoegd is voor de beoordeling van de feitelijkheid en de redelijkheid van de door de netbeheerders ingebrachte onderhouds- en uitbreidingskosten.

De betaalbaarheid houdt verband met de tarieven, die hoe dan ook tot de federale bevoegdheid behoren, zelfs de distributietarieven en de sociale tarieven, ook al is het Vlaamse Gewest bevoegd voor zowel de distributie als de sociale openbaredienstverplichtingen.

De duurzaamheid is als ecologisch relevante maatstaf in hoofdzaak een regionale aangelegenheid, maar de Noordzee blijft vooralsnog een federale bevoegdheid en de federale overheid heeft zich niet ingehouden om, met maatregelen als het Fonds ter Reductie van de Globale Energiekost of de Energievreeters, de grenzen van de Vlaamse bevoegdheid te verkennen of zelfs te ontkennen.

De federale regeringsonderhandelingen en een bevoegdheidsherverdelende staatshervorming buiten beschouwing gelaten, merkt de minister alleen maar op dat Vlaanderen vooralsnog niet over de onontbeerlijke hefboomen beschikt om een coherent en consistent energiebeleid te voeren, nog afgezien van de wijze waarop de federale overheid de eigen energiebevoegdheden gebruikt.

Wat de ombudsman betreft, stelt de minister dat er geen evolutie vast te stellen is inzake de oprichting van de federale ombudsdienst voor energie. Mogelijk speelt het ontbreken van een federale regering een rol bij het uitblijven van de benoeming van de personen die de ombudsdienst zullen bemannen.

De VREG meldt evenwel dat zij, samen met de andere Belgische regulatoren, een brief heeft opgesteld voor de nieuwe federale minister, bevoegd voor het energiebeleid, die verstuurd zal worden zodra deze nieuwe minister bekend is. De brief bevat de vraag vanuit de Belgische regulatoren om zo snel mogelijk over te gaan tot de oprichting van de ombudsdienst. De regulatoren zullen in de brief ook hun bedoeling melden om een goede samenwerking uit te bouwen met de ombudsdienst.

2.2.4. *Antwoorden op de vragen (schriftelijk ingediend) van de heer Pieter Huybrechts*

Welke is de visie van de minister wat betreft passiefgebouwen? Zijn hier de zeer hoge investeringen ‘terugverdienbaar’? Werd dit reeds onderzocht?

Passiefhuizen zullen afhankelijk van de gekozen installaties een E-peil bekomen tussen E20 en E40. Momenteel zijn de investeringen voor passiefhuizen of andere gebouwen met een zeer laag energieverbruik nog niet economisch rendabel. Bij stijgende energieprijzen kan dit natuurlijk veranderen.

De E-peileis zorgt ervoor dat elk gebouw minstens voldoet aan een minimum inzake energiezuinigheid. In de praktijk zullen er onder de gebouwen drie types zijn, namelijk zeer energiezuinige ‘voortrekkers’, een middengroep van gebouwen die ruim voldoen en een groep die heel dicht bij de gestelde eis zitten. De E-peileis zal stelselmatig verstrengd worden. Innovaties en nieuwe concepten zullen nodig zijn om aan de steeds lagere E-peilen te voldoen. Passiefhuizen en andere vormen van zeer energiezuinige gebouwen kunnen een drijvende kracht zijn achter innovaties.

De huidige minister-president heeft in 2004 het volgende verklaard: “kerncentrales stoten geen CO₂ uit wat positie in het post-Kyoto-tijdperk verstevigt. Helemaal hypocriet vindt de heer Huybrechts het om vanaf 2015 in eigen land de kerncentrales te sluiten om dan elektriciteit uit Frankrijk, het land van de kernenergie te importeren”. Onderschrijft de minister het standpunt van de minister-president om onze kerncentrales ook na 2015 open te houden? Is de

minister bereid om dit standpunt bij haar federale collega's te verdedigen?

Uit het citaat blijkt niet onmiddellijk de stellingname die de minister-president in de mond wordt gelegd. Dat de productie van elektriciteit in een nucleaire centrale omzeggens CO₂-neutraal verloopt, is een feit. En dat de import van elektriciteit vooralsnog voornamelijk uit Frankrijk gebeurt en dus overwegend nucleair, is ook een feit. Maar de Vlaamse Regering heeft ter zake geen standpunt ingenomen en heeft ook geen standpunt in te nemen. ‘De splijtstofcyclus’ is, zoals reeds gesteld, uitdrukkelijk en volledig federaal.

Hoe ver staat het met de beloofde bevoegdheidsherschikking die het de gewesten moet mogelijk maken een coherent en consistent energiebeleid te voeren?

Het antwoord, dat overigens verband houdt met het antwoord op de vraag in verband met de bevoegdheidsverdeling, dient aan de huidige federale regeringsonderhandelaars te worden gevraagd.

De inplanting van windmolens moet stroken met de omgeving en mag uiteraard geen hinder (slagschaduw, geluidshinder) voor omwonenden veroorzaken. Heeft de minister hierover reeds overleg gepleegd met haar college bevoegd voor ruimtelijke ordening, de heer Dirk Van Mechelen?

De inplanting van windturbines wordt geregeld in de omzendbrief EME/2006/01-RO/2006/02 ‘Afwegingskader en randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines’. De randvoorwaarden opgenomen in deze omzendbrief garanderen dat de impact op vlak van geluid en slagschaduw voor omwonenden vermeden wordt of beperkt blijft, en dat de inplanting past binnen de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De omzendbrief werd mee ondertekend door de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en opgesteld in overleg met betrokken bevoegdheidsdomeinen als Monumenten en Landschappen, Economie, Natuur enzovoort.

Het initiatief waarvan sprake is in de beleidsbrief betreft het opstellen van een beleidsvisie inzake Ruimtelijke Uitvoeringsplannen die volledig voldoen aan de randvoorwaarden uit deze omzendbrief.

2.2.5. *Repliek van de leden en antwoord van de minister*

De heer *Bart Martens* heeft begrepen dat voor de verstrenging van het E-peil gewacht wordt op de resultaten van een maatstafvergelijking van het energiepeil

dat in de buurlanden gehanteerd wordt. Hij zou het op prijs stellen om in kennis gesteld te worden van de resultaten daarvan die tegen het einde van dit kalenderjaar verwacht worden.

Wat de onroerende voorheffing betreft, heeft hetzelfde lid begrepen dat er op niveau van de uitvoerende macht een consensus is over de definitie van 'lage energiewoning'. Hij hoopt dat er snel verder wordt gewerkt aan een effectieve operationalisering van die maatregelen die trouwens ook in het regeerakkoord werden overeengekomen. Hij pleit ervoor om dit te regelen in het zogenaamde fiscaal pact waar de Vlaamse Regering met de gemeenten een regime zal uitwerken over alternatieve vormen van gemeentelijke belastingen met compensaties voor mogelijke verliezen ten gevolge van de uitvoering van dat pact. Hij wil met deze maatregel de gemeenten niet op droog zaad zetten maar hij wil een extra incentive inbouwen vooral voor verhuurders van woningen.

Wat de afstemming met de ruimtelijke ordening betreft, was het de bedoeling dat de haalbaarheidsstudie sensibiliserend zou werken. Iemand die gebouwen verhuurt, zal wellicht niet wakker liggen van economisch rendabele maatregelen ter verbetering van de energieprestaties. De huurder zal wel geconfronteerd worden met de hoogte van de facturen van die energiekost. Om die reden pleit het lid ervoor om de gemeenten toe te laten maatregelen in de stedenbouwkundige vergunning op te leggen om energimaatregelen te realiseren. Hij vraagt zich af of gemeenten juridisch via verkavelingsvergunningen strengere energiepeilen kunnen opleggen. Hij heeft daaromtrent andere signalen ontvangen. Misschien is het nog beter dit via stedenbouwkundige voorschriften of dit ook gewestelijk te regelen. Hij denkt in dit verband aan systemen van collectieve warmtevoorziening in locaties waar warmtebronnen aanwezig zijn en die aanwendbaar zijn. Daar kan men een strenger energiepeil realiseren tegen een lagere economische kost. De lat voor iedereen gelijk leggen, is dus geen goede oplossing. Hij pleit voor maatwerk in dit verband.

De minister zegt dat overschotstroom van decentrale energieopwekking via de leveranciers kan verkocht worden en zij ziet geen heil in om een nieuwe openbaredienstverplichting op te leggen. Hij is van oordeel dat vermits het over zeer kleine diverse pakketten gaat, dat systeem niet rendabel is voor leveranciers en pleit om dit op te leggen als openbaredienstverplichting. De netbeheerders weten bovendien perfect

wat er aan overschotstroom wordt geproduceerd. Ze kunnen deze stroom gebruiken als sociale leverancier voor gedropte klanten. Een dergelijke verplichting zou een stimulans kunnen zijn voor het meer decentraliseren van energieopwekking.

Wat het optrekken van de groenestroomdoelstellingen naar 2018 betreft, stelt de heer Martens vast dat de minister de burden sharing met Europa wil afwachten terwijl in het regeerakkoord staat dat in 2006 de doelstelling voor 2018 zou vastgelegd worden. Hij pleit ervoor om de doelstelling vast te leggen op basis van het technisch commercieel haalbaar potentieel in ons land. Er zijn de studies van het VITO die dat potentieel hebben uitgewerkt. Hij gaat ervan uit dat men in de discussie met de Europese Commissie niet onder die lat zal onderlopen. Het reeds geïdentificeerd potentieel moet een minimale doelstelling zijn. Hij vraagt zich af waarom men nu niet de lange termijn doelstellingen kan vastleggen.

Wat het verrekeningssysteem van de onevenredig hoge kosten voor groene stroom betreft die bepaalde netbeheerders ten gevolge van het huidige systeem kunnen opgelegd krijgen, stelt de spreker vast dat de minister van oordeel is dat de samenwerkingsovereenkomst niet volstaat om dat solidariseringssysteem uit te werken. De minister sprak van een wijziging van artikel 25ter van het Elektriciteitsdecreet. Hij hoopt snel een ontwerpdecreet te zien waarbij dat artikel wordt gewijzigd zodat dat verrekeningssysteem effectief kan in werking treden. Hij vraagt of de aanvraag waarvan melding wordt gemaakt, uitgaat van het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen. Zijn er nog andere netbeheerders die met onredig hoge kosten geconfronteerd worden?

Wat het antwoord van de minister omtrent het minimumaandeel van Electrabel in het netbeheer betreft, repliceert de heer Martens dat besturen ook vooruitzien is. Hij pleit ervoor om een traject uit te stippen om tegen 2018 een volledig zuiver netbeheer te realiseren. Gemeenten die inderdaad staan te springen om aandelen over te nemen, zullen toch moeten aangespoord worden om mee dat traject te realiseren. De bepalingen van het decreet moeten immers uitgevoerd worden. Hij stelt vast dat minister Crevits in het kader van het federale formatieberaad pleit om de aandelen van producenten en leveranciers in het federaal netbeheer Fluxys terug te dringen onder die blokkeringsminderheid. Ziet de minister daar het strategisch belang van in? Waarom wordt dit standpunt ook niet op het gewestelijk niveau ingenomen

zodanig dat Electrabel in het distributiebeheer niet langer over een blokkeringsminderheid beschikt. De perceptie dat Electrabel die positie zou misbruiken moet ook uit de weg geruimd worden. Ook in het gewestelijk distributiebeheer moeten er stappen gezet worden.

Wat sociale huisvesting betreft, gaan netbeheerders vanaf 2008 aangezet worden om samenwerkingsakkoorden af te sluiten met sociale huisvestingsmaatschappijen om bepaalde renovatiewerken te realiseren. Hij pleit ervoor om verder te gaan: zo zou bv. kunnen bepaald worden in die akkoorden dat alle enkel glas in sociale woningen binnen x jaar moet vervangen zijn, alle elektrische verwarming in de sociale woningbouw moet vervangen zijn. Het basisrecht op energie zou ook moeten aangevuld worden met een basisrecht op energiezuinig wonen. Het recht op energie mag niet gelijkgesteld worden met een recht op energieverspilling.

De heer Martens hoort de minister zeggen dat de opleidingen voor deskundigen die de energieprestatiecertificaten zullen afleveren, in 2008 zullen opgestart worden. Wat betekent dit voor woningen die vanaf begin 2008 verkocht worden en waarvoor zo een energieprestatiecertificaat moet afgeleverd worden? Volgens de regelgeving moet immers elke woning die vanaf 2008 verkocht wordt over een energieprestatiecertificaat beschikken. Voor huurwoningen en overheidsgebouwen is de datum 2009.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat ze alle suggesties van de heer Martens graag meeneemt. Wat de studie over de maatstafvergelijking betreft, engageert de minister zich om deze wanneer ze klaar is, ter beschikking te stellen.

In verband met de opmerking over de roerende voorheffing repliceert de minister dat de vergadering net op vraag van de heer Martens uitgesteld werd tot volgende week.

In verband met de problemen met de kostprijs van de groenestroomcertificaten bevestigt de minister dat zij inderdaad verwees naar het Antwerps havenbedrijf.

In verband met de gemeentelijke bevoegdheden wat ruimtelijke ordening betreft, stelt de minister dat gemeenten inderdaad een aantal van die voorwaarden kunnen opleggen. Er bestaat ook een besluit van CO₂-neutrale bedrijfsterreinen dat mogelijkheden biedt.

Wat de sociale huisvesting betreft, repliceert de minister dat de suggesties en opmerkingen terecht zijn

maar de minister benadrukt dat zij met haar college Keulen daarover overleg moet plegen: er moet gekeken worden hoe de middelen uit het Energiefonds die bestemd zijn om een versnelling te realiseren binnen de sociale huisvesting, op de meest rendabele (de meest energiebesparende) wijze kunnen ingezet worden.

Over het energieprestatiecertificaat is in het besluit bepaald dat dit in werking treedt op het ogenblik dat de deskundigen er effectief zijn. De bedoeling is een zeer kortlopende module te voorzien omdat het certificaat vrij eenvoudig in mekaar zit. Het is veel minder moeilijk dan een energieaudit, het gaat eerder over een screening.

De heer *Pieter Huybrechts* verklaart dat gezegd wordt dat de E 70-norm de best mogelijke combinatie is tussen betaalbare en energiebesparende maatregelen. Is de bouw van passiefhuizen en passiefscholen dan wel economisch te verantwoorden.

In verband met de kernenergie repliceert de spreker dat hij weet dat dit federale materie is maar hij is van oordeel dat het tijd is dat de Vlaamse Regering een duidelijk standpunt hierover inneemt zodat investeerders weten waar ze aan toe zijn.

Mevrouw *Hilde Crevits* repliceert dat wat de energieregeling en de passiefhuizen betreft, dat er een aantal voortrekkers nodig zijn. In die zin heeft het gelanceerde pilootproject in onderwijs een voortrekkersfunctie. Dergelijke initiatieven zijn nodig om de markt in beweging te brengen. Er is wel discussie mogelijk over het economisch optimum van een energieregelgeving. De markt moet zich kunnen aanpassen aan een verstrengde EPB-regelgeving.

Mevrouw *Annick De Ridder* repliceert naar de heer Martens in verband met de problematiek van het aandeelhouderschap van Electrabel en de mogelijke blokkeringsminderheid voor leveranciers en producenten. Er is wel degelijk een reden waarom dit niet opgenomen werd in de beleidsbrief. Voor de aanvullingen die de heer Martens nu formuleert, is er echter geen draagvlak of een meerderheid.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de maatregelen naar ondernemingen nog redelijk soft zijn terwijl voor particulieren de maatregelen naar energiebesparingspotentieel veel meer concreet zijn (energieaudits, energiescans, premies enzovoort). Overweegt de minister om naar kleine ondernemingen werk te maken van heel harde actietools bv. stimuleren van herinrichting van verlichting enzovoort.

Minister *Hilde Crevits* verwijst naar hetgeen reeds bestaat voor bedrijven. Dat is niet niks. Er zijn een aantal premies zoals de ecologiepremie die een gigantisch succes is en waarvoor systematisch extra middelen uitgetrokken worden. Er zijn de benchmark- en de auditconvenanten waarin een tweehonderdtal bedrijven mee participeren. Het is dan ook beter dan door mevrouw De Ridder wordt voorgesteld.

Minister Hilde Crevits engageert zich om de (schriftelijk gestelde) vragen van mevrouw Vera Vanderborght schriftelijk te beantwoorden. Deze antwoorden zijn terug te vinden in de bijlagen.

2.3. *Aankondiging moties van aanbeveling*

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Energie worden er moties uitgaande van Vlaams Belang en Groen! aangekondigd door de heren Huybrechts en Daems.

IV. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF HAVENS

1. **Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid**

1. Havens en maritieme toegang

De havens zijn de motor bij uitstek van het economisch leven in Vlaanderen en creëren economisch een grote toegevoegde waarde (zie jaarverslagen Nationale Bank van België). Hierdoor zijn zij verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel in de tewerkstelling zowel direct (108.765 VTE in 2006 of 2% meer dan in 2005) als indirect (142.282 VTE in 2006). De welvaart van de Vlaamse bevolking hangt in grote mate af van de economische activiteiten die in en rond de Vlaamse havens worden uitgevoerd.

Het is dan ook zeer belangrijk dat de basisinfrastructuur van de havens permanent wordt geoptimaliseerd, om de bevoorrading van Vlaanderen en een belangrijk deel van Noordwest-Europa niet in het gedrang te brengen. Tevens dienen de nodige investeringen te gebeuren om enerzijds de aangevoerde goederen binnen de havens vlot te verwerken (bv. containerkaaien) en deze op een snelle manier te laten doorstromen naar het hinterland. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk dat de Vlaamse overheid de havens in Vlaanderen maximaal ondersteunt.

In het kader van het project Flanders Port Area stelt de *minister-president* vast dat een goede samenwerking ontstaat tussen zijn departement, de havenbesturen, de havenondernemingen, de Vlaamse havencommissie en ook het Steunpunt Goederenstromen. Dit steunpunt betekent een echte versterking voor het beleid rond onze havens.

Wat betreft de begroting 2008 wil de minister-president wat betreft de aspecten die te maken hebben met haven- en waterbeleid en maritieme toegang het volgende onder de aandacht brengen.

Een belangrijk project is uiteraard de verdieping en verruiming van de Westerschelde om de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen en het Deurganckdok te verbeteren. De helft van de benodigde middelen zijn in 2007 voorzien en vastgelegd. Het resterende gedeelte is opgenomen in de begroting 2008.

Zoals voorzien in het Havendecreet, subsidieert het Vlaamse gewest de taken die gekoppeld zijn aan onderhoud en exploitatie van de zeesluizen en het onderhoud van de maritieme toegang achter de sluisen. Conform de resultaten van de uitgevoerde doelmatigheidsanalyse, wordt een (maximum) bedrag van 21 miljoen euro begroot.

Op 20 juli 2006 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring gehecht aan de realisatie van het project Amoras in de haven van Antwerpen. Dit omvat de bouw en de exploitatie van een mechanische ontwateringinstallatie voor de onderhoudsbaggerspecie uit de havendokken op de rechteroever. In 2008 wordt het tweede deel investeringen van het project Amoras gerealiseerd ten bedrage van 16,7 miljoen euro.

De subsidies aan de havens met betrekking tot de bouw van basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur, zoals bepaald in het Havendecreet, betreffen in 2008 ondermeer de verdere afwerking van het Kluizendok te Gent, van de werken aan het Albert II dok in Zeebrugge, de renovatie van kaaimuren te Oostende en van de aanleg van de roroterminal in het Verrebroekdok in Antwerpen.

Voor investeringen in de basisinfrastructuur, een verantwoordelijkheid van het Vlaamse Gewest, zijn in 2008 middelen begroot voor ondermeer het herstellen van de Zandvlietsluis, de Kallosluis en de Van Dammesluis en de aanpassingen aan de Pas van 't Zand.

In samenwerking met nv BAM zal in 2008 ook werk gemaakt worden van de renovatie van de Van Cauwelaertsluis.

De diensten van de minister bevoegd voor Havens zijn ook sterk in de weer met de omzetting van de strategische plannen voor de Vlaamse havens in AfbakeningsGRUPs die voor een stabiel ruimtelijk kader voor de verdere ontwikkeling van de havens moeten zorgen en met studiewerk met betrekking tot nieuwe projecten voor de ontwikkeling van onze havens. Hij denkt dan aan het onderzoek samen met Nederland naar een nieuwe sluis voor het kanaal Gent-Terneuzen, de voorbereidingen voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven en het studiewerk rond de Visartsluis in Zeebrugge.

2. Maritieme dienstverlening

Daarnaast brengt de *minister-president* voor wat betreft de aspecten die te maken hebben met maritieme dienstverlening en kustbeheer het volgende onder de aandacht.

2.1. Het veilig loodsen en beloodsen van schepen

De DAB Loodswezen van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) staat in voor het loodsen en beloodsen van zeeschepen naar en van de Vlaamse zeehavens. Vanaf 1 juli 2008 wordt een nieuwe loodsgeldtariefstructuur ingevoerd voor de klanten van de DAB Loodswezen. Hierbij wordt afgestapt van de huidige tariefstructuur die gebaseerd was op de reële diepgang van het schip en worden de toekomstige tarieven gebaseerd op de 'blokmaat' (lengte, breedte en maximale zomerdiepgang) van een schip. Dit heeft als voordeel dat een grotere transparantie wordt gecreëerd naar de klanten toe.

De ontvangsten van de loodsgelden worden voor 2008 geraamd op ongeveer 72 miljoen euro. Deze ontvangsten volstaan om de kosten van deze dienstverlening te financieren.

2.2. Het verzekeren van het nautisch beheer door het leveren van Vessel Traffic Services (VTS) en het operationeel houden van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC), alsook het uitoefenen van het dagelijkse beheer van scheepsbewegingen conform de ketenbenadering

In 2008 wordt verder geïnvesteerd in de optimalisering van de nautische ketenbenadering en de

uitbouw van de Schelderadarketen (SRK), Vessel Traffic Services (VTS) en Vessel Traffic Management Information System (VTMIS). De nautische ketenbenadering streeft een optimale organisatie na tussen de verkeersdeelnemers in de verkeersafwikkeling op de maritieme vaarwegen van en naar de aanlegplaats in de havengebieden.

Aan de havenbedrijven worden subsidies toegekend ten behoeve van de Havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. De modaliteiten met betrekking tot deze subsidies worden geregeld via driejaarlijkse overeenkomsten met de vier havenbedrijven, waarbij er in 2007 een nieuwe periode ingetreden is. Voor 2008 is hiervoor 17,4 miljoen euro ingeschreven in de begroting.

2.3. Het beheer van de Schelderadarketen, de VTS- en MRCC-infrastructuur

In 2008 worden de eerder genomen initiatieven (AIS-Automatic Identification System, CBS-Central Broker System, Business Intelligence, WESP-Wester-scheldeplanner enzovoort) in het kader van de Schelderadarketen verder uitgebouwd en ontwikkeld. Daarnaast worden ook een aantal nieuwe deelprojecten opgeleverd, zoals het virtualisatieproject dat ingrijpend zal zijn voor de gehele IT-infrastructuur van de Schelde Radarketen, opgeleverd.

In overleg met Nederland wordt eveneens gewerkt aan het verder uitbouwen van Vessel Traffic Management Information Services (VTMIS) in de Schelderegio. Het betreft het bundelen van allerlei informatiestromen en -systemen om niet alleen de scheepvaart maar ook de scheepslading op te volgen en om relevante informatiebronnen efficiënt te organiseren. In het kader van de invoering van River Information Services (RIS) op Europees niveau, dienen de bestaande systemen van de Schelderadarketen aangepast te worden, zodat voldaan wordt aan de richtlijnen en richtsnoeren opgelegd door Europa.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding investeert op Belgisch grondgebied jaarlijks ongeveer 8,6 miljoen euro in scheepvaartbegeleidingsapparatuur. Deze investeringen kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën:

- VTS investeringen in de havens: binnen de havengebieden van de vier Vlaamse havenbedrijven

wordt geïnvesteerd in radarsystemen, camerasystemen, radiocommunicatiesystemen enzovoort;

- investeringen in SRK: jaarlijks wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat verder gewerkt aan de technologische updating van de Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen;
- andere: dit betreft MRCC, Zelzatebrug enzovoort.

Op basis van artikel 15 van het radarverdrag tussen België en Nederland wordt 21,5% van de door België gedane uitgaven in het kader van de Schelderadarketen (SRK) door Nederland terugbetaald. Dit komt neer op een ontvangst van ongeveer 1,5 miljoen euro per jaar.

Naast deze investeringen op Belgisch grondgebied worden op Nederlands grondgebied eveneens een aantal investeringen gedaan. Volgens het radarverdrag valt van de verrichte uitgaven op de Westerschelde op Nederlands grondgebied en Scheldemonden een deel ten laste van de Vlaamse overheid (78,5%). De terugbetaling aan Nederland bedraagt jaarlijks ongeveer 6,4 miljoen euro.

Elke investering dient na ingebruikname ook te worden onderhouden. Op de begroting 2008 is ongeveer 3,3 miljoen euro voorzien voor het onderhoud van scheepvaartbegeleidingsapparatuur. De laatste jaren is hier een stijging merkbaar van ongeveer 200.000 euro per jaar, die nog zal doorlopen tot 2010. De reden hiervoor is dat heel wat investeringen (VTS investeringen in de havens, investeringen in SRK, MRCC enzovoort) recent zijn opgeleverd, of op korte termijn zullen opgeleverd worden. Na oplevering dienen deze systemen uiteraard terdege te worden onderhouden.

2.4. *Het markeren en signaleren van de maritieme vaarwegen*

De DAB Vloot staat in voor de bebakening van volgende vaarwaters: Noordzee zoals bepaald in de internationale verdragen, Schelde vanaf Temse tot aan de Nederlandse grens, Rupel van de sluis van Wintam, Antwerpen-Verrebroekdok, ankergebied op het kanaal Gent-Terneuzen.

Voor het uitvoeren van deze taak wordt in de begroting 2008 van de DAB Vloot een bedrag van 878.000 euro geraamd voor de bebakening.

2.5. *Het uitvoeren en coördineren van de reddings- en sleepactiviteiten op zee en het verlenen van hulp bij noodgevallen*

Het agentschap ondersteunt en coördineert de reddings- en sleepactiviteiten op zee als SAR-autoriteit (Search and Rescue) vanuit het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende. Het MRCC is hét centrale meldpunt voor gebeurtenissen die plaatsgrijpen op zee, zoals bijvoorbeeld: schepen in nood, ongevallen en olieverontreiniging.

Het agentschap heeft een grote verantwoordelijkheid voor de coördinatie van alle betrokken instanties bij reddingsacties of milieu-incidenten. Het gaat hierbij niet enkel om Vlaamse diensten, maar ook om federale diensten (scheepvaartpolitie, scheepvaartininspectie, BMM, de Marine, de luchtmachtbasis van Koksijde e.a.) en provinciale diensten.

Naast de coördinatie van de reddings- en sleepactiviteiten staat het agentschap ook in voor het snel en doelmatig inzetten van bemande en bedrijfsklare vaartuigen voor het verlenen van hulp of bijstand op zee. Dit omvat zowel het verlenen van hulp of bijstand aan in moeilijkheden verkerende vaartuigen en andere drijvende tuigen als het opsporen en redden van in nood of in moeilijkheden verkerende personen op zee.

2.6. *Het ter beschikking stellen van bemande en bedrijfsklare vaartuigen*

De DAB Vloot van het agentschap MDK is de reder van de overheid. De vloot vaartuigen onder beheer van DAB Vloot was en is dringend aan vernieuwing toe. Algemeen kan gesteld worden dat de acties die voorzien waren voor de periode 2005-2007 vrij goed gerealiseerd werden en de vernieuwing en de gemiddelde leeftijd van de vaartuigen in een positieve trend zit.

In het kader van de vernieuwing van de beloodsingsmiddelen is beslist de loodskotter voor de Vlaamse Kust te vervangen door een SWATH-moederschip. In aanvulling hierbij komen snelle Slice/Swath vaartui-

gen in de plaats van de huidige vaartuigen voor het transport van loodsen. Dit maakt het mogelijk om in nagenoeg alle weersomstandigheden, zonder gebruik te maken van een helikopter als beloodsingsmiddel, het beloodsen van de scheepvaart verder te zetten. In 2008 wordt de procedure voor de aanbesteding van de nieuwe beloodsingsmiddelen afgerond. Deze schepen zullen alternatief gefinancierd worden.

In 2008 is eveneens de gunning voorzien van de bouw van een nieuwe patrouilleboot die ter beschikking wordt gesteld van de douanediens en van een nieuw hydrografisch vaartuig voor de Scheldewacht.

Op de begroting van de DAB Vloot is bij begrotingsopmaak 5,3 miljoen euro ingeschreven voor de bouw van nieuwe vaartuigen. Voor de werkingskosten voor het ter beschikking stellen van de varende eenheden van de DAB Vloot is 8,3 miljoen euro begroot.

2.7. *Het exploiteren van veren*

Het agentschap staat in voor de exploitatie van een aantal veerdiensten. Dit zijn ondermeer de veren:

- op de Schelde (Lillo-Doel, De Zuidervaren Bazel-Hemiksem en Kruibeke- Hoboken);
- op het kanaal Gent-Terneuzen (Terdonk, Langerbrugge);
- te Nieuwpoort en
- te Oostende.

Op de begroting van de DAB Vloot is 2,1 miljoen euro begroot voor de exploitatie van de veerdiensten.

3. **Kustzonebeheer**

3.1. *De verdediging van de kust tegen de zee, de stormvloed en de overstromingen het beheer van de stranden en van de zeeverende duinen en kustverdedigingsconstructies*

De afdeling Kust van het agentschap staat op duurzame en integrale wijze in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, stormvloed en overstromingen. Hiermee

samenhangend zorgt de afdeling Kust eveneens voor het beheer van de stranden, de zeeverende duinen en de kustverdedigingsconstructies. Hierbij wordt uiteraard de nodige aandacht besteed aan alle functies van de kust, de gerelateerde gebruikers en alle actoren.

In 2007 is gestart met de opmaak van een geïntegreerd kustveiligheidsplan. Dit houdt een veiligheidstoetsing in van de volledige Vlaamse zeevering volgens de Vlaamse Leidraad Veilige Kust (2005) en de opmaak van een risicoanalyse. Binnen deze risicoanalyse worden de overstromingsrisico's voor de ganse Vlaamse kust gedefinieerd. Rekening houdend met de resultaten van de toetsing en de risicoanalyse, zullen maatregelen en bijhorende alternatieven opgesteld worden om de ganse kust een hoog veiligheidsniveau tegen overstromingen te geven. Na een afweging van de verhouding kosten-baten en de belangrijkste milieueffecten per maatregel, zal een masterplan opgesteld worden om de aanbevelingen uit deze studie naar maatregelen te vertalen. In 2010 zullen de resultaten van deze studie beschikbaar zijn, waarna gestart kan worden met de uitvoering van dit masterplan.

Parallel aan deze studie zijn er twee belangrijke projecten met een aspect kustverdediging: OW-plan Oostende en de Zwinuitbreiding.

Het OW-plan Oostende is noodzakelijk om: Oostende centrum tegen overstroming te beveiligen; de haven van Oostende toegankelijk te maken voor alle typeschepen (jumbo-ferries, cargo- en cruiseschepen) tot een lengte van 200 m en de havenuitbouw en de zeevering op een geïntegreerde wijze aan te pakken. In 2008 wordt 6,7 miljoen euro begroot door het agentschap MDK voor het OW-plan Oostende. De belangrijkste deelprojecten die in 2008 worden aanbesteed en van start zullen gaan zijn de grondverbetering van de Westdam, de eerste fase van de natuurcompensaties (afbraak duinvoet en ecologische bestorting) en de eerste fase van de vernieuwing van de Albert I-promenade.

Daarnaast zal in de loop van 2008 van start gegaan worden met de realisatie van 'het duurzame behoud en de vergroting van het Zwin'. Dit natuurproject kadert in de verruiming van de Westerschelde en de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Het Zwin-project heeft als doel: de creatie van robuuste natuur in het Schelde-estuarium en de verzanding van het Zwin tegen te gaan.

Er wordt 9,6 miljoen euro ingeschreven op de begroting 2008 voor de bouw van de nieuwe internationale dijk en voor de nodige onteigeningen.

In totaal is 25,4 miljoen euro begroot voor investeringen in de kustverdediging. Naast de benodigde investeringen is er uiteraard nood aan een goed onderhoud om de bestaande infrastructuur in goede staat te houden. Hiervoor wordt in totaal 5,2 miljoen euro uitgetrokken.

3.2. De infrastructuur van de kustjachthavens in Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort alsook van de visserhavens te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort met inbegrip van de baggerwerken die nodig zijn voor het gebruik ervan

Het agentschap is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en in stand houden van de kustjachthavens te Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge en de visserhavens te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort met inbegrip van de baggerwerken en met inbegrip van de walinfrastructuur voor de veren te Oostende en Nieuwpoort alsook de waterkerende constructies in de kustjachthavens.

Om de watergebonden recreatie te bevorderen, realiseert en onderhoudt het agentschap de basisvoorzieningen voor plezier- en toervaart en wegens het economisch belang ook de basisinfrastructuur voor de Kustvisserij. Het agentschap is eveneens verantwoordelijk voor de investerings- en onderhoudsbaggerwerken in de havengeulen en ter hoogte van de ligplaatsen in de Vlaamse kustjachthavens. Doelstelling is de nautische toegankelijkheid van de kustjachthavens te vrijwaren.

In 2008 zijn er belangrijke investeringen gepland te Blankenberge (Inrichten zone oude spuisluis), Oostende (bouw veerinfrastructuur, aanleg van een parkbos – wandel- en fietspad te Bredene aan de Spuikom enzovoort) en te Nieuwpoort (bouw staketsel ter hoogte van het Loodswezenplein, inrichting maritieme parkzone enzovoort)

In totaal is er een budget van 8 miljoen euro voor investeringen in de kustjachthavens.

Naast de benodigde investeringen is er uiteraard nood aan een goed onderhoud om de bestaande infrastructuur in goede staat te houden. Zo wordt in

2008 2,8 miljoen euro uitgetrokken voor het onderhoud van de kustjacht- en vissershavens.

Om de nautische toegankelijk van de kustjachthavens te vrijwaren, wordt 9,7 miljoen euro ingeschreven voor de benodigde onderhoudsbaggerwerken.

4. Hydrometeorologische dienstverlening

Naast het uitvoeren van hydrografische metingen staat het agentschap in voor Hydrometeorologie. Het agentschap beheert en exploiteert een operationeel meetnet op zee en langs de kust voor het meten van getij, golven, stroming, wind en andere specifieke parameters.

Het agentschap produceert hydrografische en hydrometeorologische publicaties die in grote aantallen worden verspreid zowel naar interne en externe partners als naar de burger toe.

In het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) in Zeebrugge laat het agentschap op basis van de ingewonnen en gemodelleerde gegevens een exclusief zee- en kustweerbericht opmaken en verspreiden naar professionele gebruikers. Enerzijds bestaan de belangrijkste uitgaven in enerzijds financiering van de kosten om het OMS operationeel te houden met inbegrip van de implementatie van nieuwe voorspellingsmodellen. Hiervoor wordt 1,4 miljoen euro begroot, voor het onderhoud van het Meetnet 2,1 miljoen euro.

2. Algemene bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris gaat ervan uit dat met het oog op de Scheldeverdieping iedereen uitkijkt naar de evolutie in de Nederlandse Tweede Kamer. De Nederlandse regering zal haar verdragsrechtelijke verplichtingen allicht willen honoreren, maar er zijn signalen die ook kritischer klinken. Het lid veronderstelt dat er gebaggerd kan worden tot op de diepte die verdragsrechtelijk is vastgesteld. De inspanningen die zowel aan Nederlandse als aan Vlaamse kant daarvoor nodig zijn, hebben een prijs en het lid vraagt zich af

of hij die in de begroting zal terugvinden. Dit werk, dat in een zestal maanden geklaard kan worden volgens de baggeraars, moet in één begrotingsjaar gefinancierd en afgerond kunnen worden, stelt de heer Penris. Voor hoeveel is dat begroot en wie voert de werken uit, wil hij van de minister weten.

Van het loodsenverdrag dat al 150 jaar oud was, is men afgestapt. De heer Penris stelt dat zo een vrije marktsituatie is ontstaan waarbinnen in een concurrentiele omgeving de prijzen eerlijk zullen worden berekend. Dat zal er volgens het lid toe leiden dat de loodsdiensten onder financiële druk komen te staan. Vraag is of men de concurrentie wil aangaan met de Nederlandse loodsdiensten? Doet Vlaanderen inspanningen om de hoge loodsgelden te verlagen en zal dat niet nadelig uitdraaien voor de sociale vrede? Het is een bijzonder moeilijke sector. Als er één zwakke schakel in de havenbediening is, dan is dat het loodswezen wel, stelt het lid. Zijn de middelen voorhanden om die sociale vrede te allen prijze te bewaren, want dat is noodzakelijk, oppert hij nog. Zal men de middelen in die markt onder druk ook kunnen behouden?

Het gaat in de beleidsbrief ook over de IMO-verplichtingen, Internationale Maritime Organisation. De heer Penris blijft erop hameren dat Vlaanderen niet enkel vanuit die verdragsrechtelijke organisatie en VN-dochter rechten en plichten put, maar ook vanuit andere en oudere verdragen. Hij vraagt de minister-president van de verdragen van 1839 en de uitvoering van de Conventie van 1815 als uitgangspunt te blijven beschouwen voor alle diplomatieke inspanningen.

In verband met Sluiskil blijkt de minister-president bereid om een aantal welwillende engagementen op te nemen. Hij wil de mensen van Sluiskil toegang blijven verlenen tot de rest van Zeeuws-Vlaanderen en zo oost en west Zeeuws-Vlaanderen met elkaar in verbinding te houden. De heer Penris hoopt dat de Nederlandse overheid inziet dat deze inspanning ook wel eens met een wederinspanning beloond mag worden. Voorts verwacht het lid ook dat de minister-president inspanningen blijft doen voor de 'friendly port' van Gent en meer specifiek de tweede zeeluis in Terneuzen voor Gent. Voor de haven van Zeebrugge ziet hij graag goede hinterlandverbindingen zowel langs het water als het spoor en via het wegennet.

2.1.2. *Tussenkomst van de heer Dirk de Kort*

De heer *Dirk de Kort* sluit zich aan bij de vragen over de verruiming van de Westerschelde en de tweede

nautische toegang tot de Waaslandhaven. In verband met de herziening van het Havendecreet heeft het lid echter nog vragen.

In de loop van 2007 werden stappen gezet voor de indiening van een ontwerp van decreet. Het moet nog worden voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Het lid wil graag weten of inzake artikel 29 van het Havendecreet enige verduidelijking is opgenomen over de betekenis van de financiële verantwoordelijkheid waarvan sprake en die altijd met operationele verantwoordelijkheid werd gelijkgesteld. Daarover is lang discussie geweest met het Vlaamse Gewest, weet de heer De Kort.

Indien dat niet het geval zou zijn, kan dit nog worden verholpen via amendering, oppert hij.

Doorgaand op de uitvoering van het Havendecreet, haalt het lid de overdracht van de wegen van de havens naar het gewest aan. Wat is daar de stand van zaken, vraagt hij.

2.1.3. *Tussenkomst van mevrouw Cindy Franssen*

Mevrouw *Cindy Franssen* verwijst naar de beleidsbrief pagina 7 waar sprake is van een grensoverschrijdend verkennend onderzoek naar de maritieme toegankelijkheid op langere termijn van de kanaalzone Gent-Terneuzen. Ze formuleert de algemene bedenking dat na de vele onderzoeken die fase zo stilaan wel kan worden afgesloten om over te gaan tot definitieve beslissingen aan de hand van het advies van het SAF, het Stakeholders Advies Forum.

Ze dringt erop aan dat de minister-president de Oost-Vlaamse projecten met even veel vuur zou verdedigen als de Antwerpse. Voor het kanaal Gent-Terneuzen wordt met het oog op de maritieme toegankelijkheid gepleit voor een toekomstige diepte van 16 meter voor Sluiskil. Zo werd het toch aan de Nederlandse regering overgemaakt. Is het de bedoeling die diepte aan te houden voor het hele kanaal Gent-Terneuzen?

De sluis Terneuzen is dringend aan vernieuwing toe, gaat mevrouw Franssen verder. Ze vernam uit goede bron dat de kostenverdeling tussen Vlaanderen en Nederland 80 tegen 20 percent is. Zal dat zo blijven?

2.2. *Antwoorden van de minister-president*

Minister-president *Kris Peeters* antwoordt dat voor de Scheldeverdieping de nodige middelen zijn uitgetrokken, zowel in 2007 als het resterende deel in

2008. Dat bedraagt voor elk jaar 50 miljoen euro en het is terug te vinden bij 73.05 en komt dus neer op 100 miljoen euro totaal, stelt de minister-president. De baggerwerken worden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Noordzee, waarin de baggeraars zich verzameld hebben. Minister-president Peeters gaat ervan uit dat de werken nog kunnen aanvangen in 2007, zoals afgesproken. Hij verzekert de leden ervan dat hij er alles aan doet om dit nog rond te krijgen en spreekt zijn dank uit voor de parlementsleden die in die zin ook hun contacten aanspreken. De minister-president blijft echter waakzaam.

Met betrekking tot de loodsgelden worden de ontvangsten voor 2008 geraamd op 72 miljoen euro. Door een vertraging van de ratificatie zal de koppeling nog een jaar worden aangehouden. Er zal ook een verhoging worden doorgevoerd van 1,5 percent. De minister-president begrijpt hoe belangrijk de loodsen als groep zijn en hoopt de sociale vrede duurzaam te kunnen bestendigen. Hij heeft al veel inspanningen geleverd om, zoals de heer Penris ooit voorstelde, met de vereniging akkoorden af te sluiten. Volgend jaar zal dan worden bekeken hoe het verder moet met de 1,5 percent en de concurrentie met Nederland. Er zijn al gesprekken met havenbedrijven over gevoerd.

Minister-president Peeters vindt het goed dat de oude verdragen telkens in herinnering worden gebracht. Eerder is al gebleken uit wat de Nederlandse minister Eurlings zei, dat ze niet altijd het respect krijgen dat ze verdienen, stelt hij.

Over Sluiskil zijn engagementen aangegaan, stelt de minister-president, en die zullen worden nageleefd. Ook de Gentse havenmiddens hebben uitdrukkelijk erom gevraagd Sluiskil dieper te leggen om de mogelijke ontwikkelingen van de haven niet te hypothekeren. De tunnel zal daarom op 16 meter worden gelegd. Nederland zou nog laten weten of er voor de korte of de lange versie wordt geopteerd. De minister-president meent zich te herinneren dat de korte versie ook de duurste was. Het bedrag van het engagement is alvast ingeschreven stelt hij.

Is er voldoende evenwicht inzake de return vanuit Nederland? De minister-president verwijst in dit verband naar de basculebruggen, waarbij ervoor is gezorgd dat de brug wat naar achteren werd geschoven. De Nederlanders hebben daarin een ernstige inspanning geleverd. Ook van de studie over het

kanaal Gent-Terneuzen hebben ze de helft van de kosten op zich genomen. De minister-president ziet wel degelijk een redelijk evenwicht in de wederzijdse inspanningen, zij het dat er een aantal historische verhoudingen gerespecteerd moeten worden. Hij gaat ervan uit dat de vermelde verhouding wordt aangehouden.

Voor het kanaal Gent-Terneuzen was de probleem-analyse zeer duidelijk, stelt de minister-president. Hij wil dan ook de studie afronden. Het strategisch plan daar heeft een timing en niemand lijkt zich er zorgen over te maken dat deze niet gerespecteerd zou worden.

Voor Zeebrugge gaat het om een diepzeehaven, wat het in een specifieke complementaire positie plaatst. De minister-president benadrukt dat daaraan extra zorgen worden besteed. Met het Scheur en de Pas van het Zand kan daar voldoende diepgang verzekerd worden. Daarvoor zijn de nodige budgetten uitgetrokken. Voor de verdere verbreding na de verdieping van de Pas van het Zand is 4 miljoen euro opzij gezet voor 2008 en 2009.

Vervolgens vermeldt de minister-president ook de discussie over een snelle zeelsluis versus een tijgebonden haven. Ook daarover zijn studies aangevraagd, waaruit is gebleken dat er een vrij aanzienlijk verschil in budget is. Ook daar zal een beslissing worden genomen, beklemtoont de minister-president.

Voor de mobiliteit kan de minister-president meegeven dat de AX nog steeds op schema ligt. Via-Invest is daar intensief mee bezig. Voor de binnenvaart is er de Seine-Schelde West, waarover minister Crevits zich zal ontfemen. De studies ter zake lopen en er zou in de loop van het voorjaar 2008 aan de hand van de resultaten een voorstel van beslissing kunnen worden geformuleerd, verwacht minister-president Peeters.

Hij vermeldt ook terloops dat ook in de haven van Oostende alles vordert: het staketsel is weg.

Het ontwerp van decreet tot wijziging van het Haven-decreet waarover de heer de Kort het had, is intussen bij het Vlaams Parlement ingediend, verduidelijkt de minister-president. Het probleem waarvan sprake zal met een subsidiebesluit of uitvoeringsbesluit worden afgehandeld.

2.3. *Repliek van de leden en antwoord van de minister*

De heer *Jan Penris* was blij te vernemen dat de minister-president een positief onderhoud met de betrokkenen heeft gehad. Hij zei ook dat hij terugkoppelt naar de havens. Daar komen de dokloodsen dan op de proppen. Brabo staat volgens het lid echter enorm onder druk door de mogelijke gulheid die de Vlaamse overheid de zee- en rivierloodsen betoonde. Het lid hoopt dat tijdens het jaar voorafgaand aan de definitieve ontkoppeling van het loodsenverdrag in één beweging alle loodsen kunnen worden opgenomen in het verhaal. Hij geeft toe dat dit niet de verantwoordelijkheid is van de minister-president, maar stelt dat alles wat voor de andere loodsen gebeurt ook zijn weerslag heeft op de dokloodsen. Hij verwacht dat ter zake nog een initiatief kan worden ontwikkeld. De sector vraagt dit ook, stelt hij, en het is al eerder gebeurd. Het is een deelsector van het maritieme gebeuren die blijvende steun verdient volgens het lid.

Minister-president *Kris Peeters* licht toe dat er de dag zelf een vergadering met de loodsen plaatsvindt en dat er al heel wat inspanningen zijn geleverd om de sociale vrede daar te vrijwaren en te bewaren. Hij erkent dat Brabo een voorbeeld is van hoe het uitgebreid kan georganiseerd worden. De minister-president is dan ook ten volle bereid om alle opties te onderzoeken. Hij wil daarbij de grootste omzichtigheid aan de dag leggen.

V. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF GEOGRAFISCHE INFORMATIE

1. **Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid**

De kredieten voor geografische informatie voor het begrotingsjaar 2008 liggen grotendeels in de lijn van de kredieten van 2007.

Tegenover 2007 is er een stijging met 2,5 miljoen euro, zowel in beleids- als betaalkrediet.

De essentiële elementen uit de beleidsbrief geografische informatie bespreekt de minister-president aan de hand van het overzicht van deze begrotingskredieten.

Er worden nieuwe middelen voorzien op basisallocatie 12.02 voor allerlei uitgaven m.b.t. onderzoek voor 25.000 euro. Het is de bedoeling met deze studies behoeften in kaart te brengen, tevredenheid na te gaan of begeleidingsmaatregelen te onderzoeken.

De dotatie aan het agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) voor de opmaak van een grootschalig referentiebestand van Vlaanderen ter voorbereiding van een Vlaams vastgoedinformatiesysteem, basisallocatie 41.45, wordt verhoogd met 2.273.000 euro, conform de stijging voorzien in de meerjarenbegroting en een indexverhoging.

Het grootste deel van deze dotatie, 14.424.000 euro, zal door AGIV worden besteed aan de start van de kartering van 45 bijkomende projectzones en het verder beheer van de lopende projectzones. De aanmaak van het Grootschalig Referentie Bestand (GRB) zit hiermee op kruissnelheid. Het AGIV doet hierbij al wat noodzakelijk is om deze gegevens actueel te houden, in een intensieve samenwerking met de gemeenten. De kosten voor de bijhouding van deze gegevens worden geraamd op 2.094.000 euro. De algemene beheerskosten van het GRB worden begroot op 4.342.000 euro. Het AGIV beschikt voor de algemene financiering van het GRB niet alleen over dit krediet, maar ook uit inkomsten die voortvloeien uit de heffingen op het GRB (geraamd op 2.222.000 euro) en de aanvullende dotatie uit het Minafonds (253.000 euro).

De dotatie aan het AGIV voor haar werking, basisallocatie 41.48, wordt verhoogd met 174.000 euro. Dit is te verklaren door indexverhoging en de invoering van maaltijdcheques.

Het AGIV zal hierbij in 2008 een Gemeentelijk Referentie Adressen Bestand uitvoeren, met als doel alle lokale besturen systematisch te betrekken bij de bijhouding van het Centraal Referentie Adressen Bestand. Dit moet de volledigheid van deze databank tegen eind 2008 opdrijven tot minstens 91%.

Tevens zal het AGIV het themabestand 'Vlaamse voorkoopperechten' opbouwen, zoals voorzien in het voorkoopdecreet.

De dotatie aan het AGIV voor de implementatie van een grootschalig referentiebestand in het kader van grootschalige thematische registraties, basisallocatie 41.49, wordt verhoogd met 17.000 euro.

Op deze allocatie worden de middelen voor het Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) voorzien. Sinds de lancering van het KLIP op 1 maart 2007 werden al meer dan 12.500 planaanvragen uitgevoerd. In 2008 verzekert het AGIV de werking van het KLIP. Een decretaal kader voor het KLIP zal in de loop van 2008 ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Vlaams Parlement.

Naast het verder uitbaten van dit KLIP-portaal voorziet de minister-president middels deze allocatie ook 100.000 euro voor de ontwikkeling van een innovatief transactiegericht portaal waarmee heel het informatie-uitwisselingsproces over leidinginformatie zal worden gestuurd. Dit Informatiemodel Kabels en Leidingen wordt een gemeenschappelijk begrippenkader waardoor de informatie over kabels en leidingen van verschillende kabel- en leidingbeheerders kan geïntegreerd worden.

Ten slotte wordt de dotatie aan het AGIV ten behoeve van de financiering van vermogensuitgaven, basisallocatie 61.45, verhoogd met 11.000 euro. Dit is een loutere indexatie van het krediet.

Op deze allocatie zal onder meer een vernieuwde metadatadienst worden opgebouwd, conform de Europese INSPIRE-richtlijn. Deze richtlijn maakt van de uitbouw van een Europese Geografische Data Infrastructuur een beleidsprioriteit voor alle EU-lidstaten. Er wordt in dit kader een voorontwerp van decreet voor de uitbouw van een Vlaamse Geografische Data Infrastructuur (GDI-decreet) uitgewerkt.

Ten slotte kondigt de minister-president nog aan, zoals voorzien in zijn beleidsbrief, dat hij in de loop van 2008 laat onderzoeken of en in hoeverre het bestuurlijk instrumentarium van GIS-Vlaanderen kan vereenvoudigd worden.

2. Algemene bespreking

Er worden geen opmerkingen en vragen geformuleerd door de leden.

Minister-president *Kris Peeters* gaat er dan ook van uit dat het beleid inzake geografische informatie niet in vraag wordt gesteld.

VI. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Bij de artikelen en de begrotingstabel die aan deze commissie werden toegewezen, werden geen opmerkingen geformuleerd.

Er waren wel amendementen ingediend door de Vlaamse Regering op dit toegewezen deel. Het gaat over twee soorten van amendementen: technische (ingevolge opmerkingen Rekenhof) en andere eerder inhoudelijke amendementen.

Er is een amendement nummer 14 dat ertoe strekt een artikel 70bis in te voegen.

Er is amendement nummer 16 dat ertoe strekt een artikel 97bis in te voegen. De finaliteit van dit amendement is naar aanleiding van afspraken bij de begrotingscontrole 2007 een machtiging te verlenen voor het aangaan van PPS-constructies.

Daarnaast zijn er een zevental technische amendementen bij de begrotingstabel.

De commissie besliste deze amendementen niet te behandelen omdat de bevoegde minister niet aanwezig was en omdat de amendementen laattijdig ter beschikking werden gesteld. Deze amendementen werden doorgestuurd voor verdere bespreking en stemming in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

De begrotingstabellen en de artikelen evenals de begrotingen van de Diensten met Afzonderlijk Beheer (Afdeling III) en de VOI's en IVA's (Afdeling V) worden zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 5 aangenomen.

Voor de bevoegdheden die specifiek verband houden met Energie en Havens worden de begrotingstabellen en de artikelen zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 5 onthoudingen aangenomen.

VII. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet 2008 wordt, voor wat de bevoegdheden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 8 stemmen tegen 5 aangenomen.

De verslaggever,

Joris
VANDENBROUCKE

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN