Stuk **15** (2006-2007) – Nr. 4-I

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

Zitting 2006-2007

30 november 2006

ONTWERP VAN DECREET

houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2007

BELEIDSBRIEF

Geografische Informatie
Beleidsprioriteiten 2006-2007

BELEIDSBRIEF

Energie
Beleidsprioriteiten 2006-2007

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken
Beleidsprioriteiten 2006-2007

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit
Beleidsprioriteiten 2006-2007

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jan Peumans 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, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

15 (2006-2007)
- Nr. 1: Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 en 3: Amendementen
- Nr. 4-A: Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie
- Nr. 4-B: Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 4-C: Verslag namens de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
- Nr. 4-D: Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Nr. 4-E: Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
- Nr. 4-F: Verslag namens de Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
- Nr. 4-G: Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Nr. 4-H: Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

12-A (2005-2006)
- Nr. 1: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

13 (2006-2007)
- Nr. 1-A en B: Toelichtingen bij de begroting

16 (2006-2007)
- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

Zie ook:

978 (2006-2007)
- Nr. 1: Beleidsbrief

979 (2006-2007)
- Nr. 1: Beleidsbrief

980 (2006-2007)
- Nr. 1: Beleidsbrief

995 (2006-2007)
- Nr. 1: Beleidsbrief
- Nr. 2: Motie van aanbeveling

INHOUD

Blz.

A. Begroting en beleidsbrief Mobiliteit 5

1. Algemene toelichting door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen 5

2. Algemene bespreking 12

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden 12

Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux 12

Tussenkomst van de heer Freddy Van Gaever 13

Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde 13

Tussenkomst van de heer Johan Sauwens 14

Tussenkomst van de heer Jan Peumans 16

Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke 18

Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder 20

B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden 21

Vergadering van 14 november 2006 21

Vergadering van 22 november 2006 30

Aankondiging moties van aanbeveling 40

B. Begroting en beleidsbrief Energie 40

3. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 40

4. Algemene bespreking 43

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden 43

Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux 43

Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe 45

Tussenkomst van de heer Pieter Huybrechts 46

Tussenkomst van de heer Bart Martens 47

Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder 49

Tussenkomst van de heer Jan Peumans 49

B. Tweede ronde: antwoorden van de minister en replieken van de leden 50

Aankondiging motie van aanbeveling 58

C. Begroting en beleidsbrief Openbare Werken 58

5. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur 58

6. Algemene bespreking 66

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden 66

Tussenkomst van de heer Jos De Meyer 66

Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke 67

Tussenkomst van de heer Jan Penris 68
Tussenkomst van de heer Frans Peeters 69
Tussenkomst van de heer Jan Peumans 69
Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder 70
B. Antwoorden van de minister en replieken van de leden 72
Aankondiging moties van aanbeveling 87
D. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 87
E. Eindstemming 87
BIJLAGEN
Bijlage 1: Kaart van de wegen 89
Bijlage 2: Kaart van de spoorwegen 93
Bijlage 3: Doorstroming projecten 2006 97
Bijlage 4: Doorstroming projecten 2007 101
Bijlage 5: 10 evaluatiepunten van De Lijn 105
Bijlage 6: Tienpuntenprogramma 2006 van De Lijn 113
Bijlage 7: Overzicht tarievenbeleid van De Lijn 119
Bijlage 8: Overzicht energieprojecten – Vlaams Klimaatbeleidsplan 123
Bijlage 9: Vlaams Klimaatbeleidsplan: overzicht van budgetten en projecten voor JI, CDM, VER en binnenland 129
Bijlage 10: Lijst projecten 2006 – kaaimurenprogramma 133
Bijlage 11: Overzicht streefbeeldstudies 139
Bijlage 12: Nota van het Overlegcomité met betrekking tot het Verkeersveiligheidsfonds 145
Bijlage 13: Aanvullende antwoorden van minister Kathleen Van Brempt 151
Bijlage 14: Engagement van minister Kathleen Van Brempt 155

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 2007 behandeld op 14, 21, 22 en 28 november 2006. Het ontwerp van decreet tot begeleiding van de begroting (het zogenaamde programmadecreet) werd in samenhang behandeld met de algemene uitgavenbegroting 2007.

Ook de bespreking van de verschillende beleidsbrieven (Openbare Werken, Energie, Geografische Informatie en Mobiliteit - *Parl. St*. Vl. Parl. 2006-07, nrs. 978, 979, 980 en 995) werd in samenhang met deze begrotingsbesprekingen behandeld. Er worden voor de beleidsbrieven verwijzingsverslagen gemaakt.

Na een algemene toelichting door de beide ministers (Peeters en Van Brempt) volgde in het kader van de algemene bespreking een discussie over het beleid inzake Openbare Werken, Mobiliteit en Energie tussen de leden van de commissie en beide 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 meerjarenprogamma's voor de wegen, zeehavens en het meerjareninvesteringsprogramma voor De Lijn werden ter beschikking gesteld aan de fracties en de leden van de commissie. De overige programma's binnenvaart, waterwegen en luchthavens werden later ingediend.

Een aantal kwantitatieve gegevens worden als bijlage bij dit verslag gevoegd.

A. BEGROTING EN BELEIDSBRIEF MOBILITEIT

Minister Kathleen Van Brempt engageerde zich bij schrijven van 12 december 2006 om uiterlijk tegen 22 december 2006 de beloofde informatie over de prijsevolutie van de tarieven aan de commissie te bezorgen (zie bijlage 14).

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

Inleiding

Minister *Kathleen Van Brempt* wenst in vogelvlucht haar beleidsbrief, die zoals binnen de regering afgesproken volgens een vast stramien werd opgebouwd, te overlopen.

De uitdaging waarvoor het mobiliteitsbeleid zich in de toekomst geplaatst ziet, is tweeledig en kan als volgt worden omschreven: "voorzien in de verplaatsingsbehoeften van de mensen en een efficiënt economisch functioneren van onze maatschappij mogelijk maken, en wel op een zodanige manier dat voldaan wordt aan veiligheids-, milieu-, natuur- en gezondheidsvereisten".

Als men de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen wil halen, zal men dan ook verder moeten bewegen op de vijf sporen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Eerste spoor: iedereen mobiel

Een goed uitgebouwd openbaar vervoerssysteem – één van de topprioriteiten van het Vlaams mobiliteitsbeleid – moet iedereen in staat stellen zich te verplaatsen en vormt de eerste pijler.

Wat er het afgelopen jaar en dit jaar gebeurde, wenst de minister te omschrijven "van basismobiliteit naar netmanagement".

Tijdens de periode oktober 2005 – september 2006 werd verder gewerkt aan de invoering van basismobiliteit in Vlaanderen. In 2006 werd in een supplementair budget van 15 miljoen euro aan exploitatiedotatie voorzien voor de invoering van nieuwe projecten basismobiliteit.

Men is thans in de fase dat de basismobiliteit quasi geïmplementeerd is. Begin 2007 zal de basismobiliteit immers voor 90% van de Vlaamse inwoners gerealiseerd zijn. Vanaf het najaar van 2006 zullen daartoe nog nieuwe projecten basismobiliteit worden opgestart. Om basismobiliteit voor de volle 100% te realiseren, zijn vaak, zeker om de laatste percenten in te vullen, zware exploitatieve en financiële ingrepen nodig.

Basismobiliteit zal daarom vanaf 2007 worden voortgezet in netmanagement.

Een toegankelijk openbaar vervoer

In 2006 zijn de nodige inspanningen geleverd om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en om de realisatie van toegankelijke stadsnetten voort te zetten. Zo werd het Antwerpse stadsnet toegankelijk verklaard en kunnen rolstoelgebruikers in heel Vlaanderen bellen om te vragen of een rit (voertuig en haltes) toegankelijk is.

In een gefaseerde aanpak wordt tegen eind 2007 het openbaar vervoer toegankelijk verklaard in 22 supplementaire stedelijke gebieden, bovenop de huidige 9 gebieden. Er zal ook via een proefproject worden nagegaan of een betere samenwerking tussen De Lijn en de Diensten Aangepast Vervoer kan leiden tot een beter en toegankelijk aanbod openbaar vervoer voor de minder mobiele reiziger.

Een veilig openbaar vervoer: het veiligheidsplan

Naar aanleiding van een ernstig, zelfs dodelijk incident op het openbaar vervoer heeft De Lijn haar veiligheidsplan versneld geactualiseerd. Met dit geïntegreerd actieplan 'Veilig op weg – Reizigers en personeel op één lijn' wil De Lijn maximale inspanningen leveren om de veiligheid van haar reizigers en personeel te verhogen. Het plan bevat een ruime waaier aan maatregelen die inspelen op de verschillende veiligheidsaspecten. Het veiligheidsplan kost jaarlijks 18,3 miljoen euro.

De minister overloopt kort een aantal aspecten:

Er is de camerabewaking en er is de inzet van 214 extra mensen.

Om het veiligheidsgevoel van reizigers en chauffeurs te verhogen, zal De Lijn 214 extra mensen inzetten. Het gaat concreet over 66 bijkomende controleurs (met uitgebreide bevoegdheid), 50 extra Lijnspotters, 32 extra baancontroleurs, 16 extra premetrotoezichters, 10 dispatchers. Samen goed voor een budget van 7,1 miljoen euro.

Daarnaast is er de post Opleiding: 1,8 miljoen euro. Dan zijn er investeringen in infrastructuur en techniek voor een bedrag van 6,4 miljoen euro.

Vanaf 2007 renoveert De Lijn achtereenvolgens de premetrostations Diamant (2007), Meir (2008), Plantijn (2009) en Groenplaats (2010). Daarnaast worden alle voertuigen (regie en privé-exploitanten) die nog geen positiebepaling (320) en radioverbinding (250) hebben daarmee uitgerust.

Er komt bovendien een veiligheidsmonitor. Die meet permanent zowel de feitelijke onveiligheid als het subjectieve onveiligheidsgevoel bij reizigers en personeel.

Begroting 2007 – De Lijn

Samengevat is het exploitatiebudget (dotatie) van De Lijn voor 2007 verhoogd met 67 miljoen euro tot 725 miljoen euro. Het gaat daarbij om:

– 19,5 miljoen euro voor de parameteraanpassingen (die vastliggen in de beheersovereenkomst) voor personeel, verbruiken, brandstoffen, elektriciteit, exploitanten loonaandeel, goederen en diensten, afschrijvingen, waardeverminderingen, verzekeringen, financiële kosten en de correctie van éénmalige verhogingen van de begrotingscontrole 2006;

– 17 miljoen euro voor de continuïteit van de beslissingen van 2006 met betrekking tot het START -dossier (er is toen beslist om 13 nieuwe buslijnen op te starten. In 2007 wordt daarmee verder gegaan);

– de minister verduidelijkt dat de volledige kostprijs voor de rij- en rusttijden 9,6 miljoen euro bedraagt. 5 miljoen euro – zoals opgenomen in de cao – wordt gerealiseerd via een extra dotatie. De overige 4,6 miljoen euro moet de overheid zelf betalen: de minister wenst echter niet te besparen en zal via de bijkomende middelen voorzien voor netmanagement deze kosten dragen;

– 18 miljoen euro voor netmanagement (zoals al beslist in de meerjarenbegroting). De minister verklaart dat van dit bedrag 5 miljoen euro dient afgetrokken te worden voor de vervollediging van basismobiliteit en de 4,6 miljoen euro voor het pakket rij- en ruststijden;

– 7,4 miljoen euro recurrent voor het veiligheidsplan.

Het veiligheidsplan vergt ook bijkomende investeringen. Het investeringsbudget wordt daarom in 2007 verhoogd met 7,5 miljoen euro, waarvan 2 miljoen recurrent en 5,5 miljoen éénmalig.

De minister benadrukt dat er de laatste jaren heel wat grote investeringen gebeurd zijn op vlak van exploitatiebegroting van De Lijn (bijkomende kilometers bus- en tramvervoer enzovoort). Datzelfde ritme is echter niet gebeurd bij de investeringsbegroting van

De Lijn. De investeringsbegroting is de laatste jaren constant gebleven op de aanpassing van 2 miljoen euro na voor het veiligheidsplan. Er staat dus veel druk op het investeringsbudget: hoe meer bussen, hoe meer onderhoud, hoe meer stelplaatsen. Er zijn ook bijkomende behoeften in investeringen in milieu en kwaliteit.

De minister verklaart dat de Vlaamse Regering in overleg met De Lijn alternatieve financieringsvormen onderzoekt voor een aantal begrotingsposten zoals de aankoop van nieuwe bussen en gelede trams, de aanleg of verlenging van nieuwe tramlijnen en de investeringen in nieuwe stelplaatsen. Privaat-publieke samenwerking kan hierbij zoals dat ook het geval is in de sector Onderwijs een mogelijke oplossing bieden. Ook nieuwe uitdagingen zoals Pegasus en Spartacus hoopt de minister op deze manier te financieren.

Stimuleren van het fietsgebruik en te voet gaan, vormen de tweede pijler

Sensibilisatie
De minister vindt het belangrijk om de Vlaming blijven te overtuigen om de fiets te gebruiken. Er is de jaarlijkse actie week van de zachte weggebruiker die in 2006 in mei georganiseerd werd.

De aanpak van de mobiliteitsweken (week van de zachte weggebruiker en week van de vervoering) wordt in 2007 herdacht. Vanaf 2007 wordt er thematisch georiënteerd, waarbij activiteiten worden uitgewerkt rond één thema en één of meerdere doelgroepen. Tijdens de eerste week is woon-werkverkeer hét thema; terwijl tijdens week 2 de alternatieve vervoersmodi centraal staan.

Ondersteuning lokaal fietsbeleid
Om belangrijke schakels op gemeentewegen sneller te kunnen realiseren, is een fietsfonds opgericht. De doelstelling in 2007 is 10 miljoen euro van de gewestmiddelen voor fietspaden van het begrotingsartikel 363F6301 ter beschikking te stellen om het lokaal fietsbeleid te ondersteunen. Volgens het principe van 1 euro voor 1 euro kunnen de provincies hier nog eens jaarlijks 10 miljoen euro tegenover stellen. Er zijn gesprekken bezig met de provincies om te komen tot een éénvormig subsidiekader in Vlaanderen. Tot nu zijn al projecten voor een bedrag van bijna 4 miljoen euro vastgelegd.

De fietsmanager
Er zal vanaf 1 januari 2007 een Vlaamse fietsmanager worden aangesteld die zal instaan voor de opvolging van het fietsbeleid in Vlaanderen. De implementatie van Beter Bestuurlijk Beleid heeft gemaakt dat deze fietsmanager op zich liet wachten.

Meldpunt knelpunten fietspaden
In samenwerking met de Fietsersbond is een meldpunt knelpunten fietspaden ontwikkeld. Voor de uitwerking van dit meldpunt is er een budget van 51.250,76 euro vastgelegd.

Trage Wegen
De Trage-Wegenlijn werd in 2006 uitgebouwd tot een volwaardig ondersteuningsinstrument. Daarnaast zijn middelen vrijgemaakt om minstens tien gemeenten ter plaatse te begeleiden bij het uitstippelen van acties rond trage wegen.

Stimuleren en uitbouwen van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer vormt de derde pijler

De uitdaging bestaat erin openbaar vervoer verder te versterken, maar daarnaast ook op zoek te gaan naar nieuwe vormen van duurzaam openbaar en collectief vervoer, bijvoorbeeld het autodelen of de inschakeling van taxi's om de capaciteit van onze wegen te verhogen. De minister kondigt aan dat zij ter zake een zeer gericht beleid wenst te voeren.

Autodelen en carpoolen
De minister verklaart dat deze projecten die weliswaar nog in hun kinderschoenen staan, in de steden waar ze aangeboden en ontwikkeld worden, wel succes hebben.

Taxi en verhuurvoertuigen met bestuurder (voertuigen tot 8+1)

Er is vastgesteld dat sommige bepalingen verbeterd of vereenvoudigd konden worden.

Voor de specifieke problemen van de taxisector is tegelijkertijd een formeel overleg gestart met de nationale groepering van taxiondernemingen en de diensten voor verhuur van voertuigen met chauffeur. Deze sector vroeg vooral een versoepeling van het tarievensysteem. Hiervoor werden zowel door de sector als door de administratie verschillende voorstellen uitgewerkt om supplementaire kortingssystemen toe te staan.

Leerlingenvervoer

In 2006 zijn tesamen met de minister van Onderwijs, negen pilootprojecten netoverschrijdend leerlingenvervoer in het basisonderwijs opgestart. Een tweede

oproep, om nieuwe kandidaturen in te dienen, zal pas gebeuren in functie van een opstart in september 2008. Op die manier kunnen de lopende pilootprojecten (gestart in 2006) op een degelijke manier worden geëvalueerd. De resultaten van deze evaluaties zullen meegenomen worden in de uitwerking van een degelijk kader, dat richtinggevend zal zijn voor de nieuwe kandidaten.

In het najaar 2006 wordt voor de regio Oost-Vlaams-Brabant gestart met een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het vervoer in het buitengewoon onderwijs. Minister Kathleen Van Brempt benadrukt dat buitengewoon onderwijs hét zorgenkind is van het leerlingenvervoer. Er zijn nu via de begrotingscontrole 2006 een aantal eerste stappen gezet om aan de ergste noden tegemoet te komen. Zo worden vanaf september 2006 51 ritten in het buitengewoon onderwijs, die een rittijd hebben van vier uur en meer per dag, ontdubbeld. In 2007 gaan deze ontdubbelingen verder en zullen ook nieuwe ritten worden aangepakt. De doelstelling is om in 2008 alle 173 ritten met een rittijd van vier uur en meer per dag aan te passen.

De minister benadrukt dat een nieuw beleidskader ontwikkelen de doelstelling is. Het departement Onderwijs moet daar het voortouw nemen. De Lijn voert vandaag de bepalingen uit die wettelijk zijn vastgelegd. Onderwijs moet dus eerst het kader en de respectievelijke reglementering aanpassen.

Tweede spoor: verkeersveiligheid verhogen

De Vlaamse Regering heeft al verschillende stappen ondernomen om tegen 2010 het aantal verkeersdoden met 50% te doen dalen. De cijfers van de laatste tien jaar tonen aan dat Vlaanderen op koers zit. Maatregelen zoals de verhoogde pakkans via verhoogd politietoezicht, het plaatsen van onbemande camera's, aangepaste verkeersboetes, infrastructurele verbeteringen met onder meer het wegwerken van zwarte punten en doorgedreven sensibilisatie en communicatiecampagnes hebben onder andere gezorgd voor een verhoogd maatschappelijk bewustzijn ten aanzien van verkeersveiligheid.

<u>De 3 E's</u>

Educatie
Via educatie wil de minister van elke weggebruiker een betere weggebruiker maken. Er is het voorbije jaar bijzondere aandacht besteed aan een permanente vorming, bijscholing en educatie op maat van de specifieke doelgroepen. De minister somt exemplarisch een aantal projecten op:

– aan de hand van de Emobiel van de vzw Zebra kunnen scholen met hun leerlingen de gevolgen van een ongeval bespreken;

– de theatervoorstellingen 'Flits' en 'Wolken en een beetje regen' laten jongeren nadenken over verkeersveiligheid;

– in het project 'Verkeersgetuigen' informeren jonge verkeersslachtoffers op een serene en authentieke manier jongeren over de persoonlijke gevolgen van een verkeersongeval;

– Mobi+ is een cursussenreeks gericht op 55-plussers die alle elementen van verkeer en verkeersreglementering weer opfrist.

De projecten die in 2006 werden georganiseerd, worden, na evaluatie, voortgezet in 2007. Verder zal worden onderzocht in hoeverre nieuwe educatieve projecten kunnen/moeten worden opgezet.

In een verder overleg met de minister bevoegd voor Onderwijs zal gekeken worden in welke mate de verkeerseducatie, specifiek in het secundair onderwijs, meer aandacht kan krijgen.

Engineering
Ondanks het feit dat de overgrote meerderheid van de ongevallen te wijten is aan het falen van de weggebruiker, ontslaat dit de wegbeheerder niet van zijn taak om het wegennet verkeersveiliger te maken.

Wat de zone 30 rond schoolomgevingen betreft is binnen de gestelde termijn voldaan aan de federale verplichting ter zake en werd waar nodig stelselmatig de permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische signalisatie. Op dit ogenblik zijn 251 zones met dynamische signalisatie uitgerust waarvan er half september 2006 213 in dienst waren.

Enforcement
Verkeersveiligheid wordt beschouwd als een absolute topprioriteit. Dit doet de minister door, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken, te streven naar een maximale inzet van flitspalen.

Ook in 2007 zal zij samen met de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken een flitspalenbeleid

bepalen met inbegrip van een planning, de concrete plaatsing en de noodzakelijke budgettaire middelen. Deze budgettaire middelen zullen op een gezamenlijk beheerd artikel geplaatst worden. De budgettaire ruimte zal per begrotingsjaar bilateraal besproken worden.

Extra aandachtspunten

Een zorgzame ondersteuning van verkeersslachtoffers
In samenwerking met de minister bevoegd voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin bereidt de administratie de 'Staten-Generaal voor de opvang van Verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden' voor die op 16 februari 2007 wordt gehouden. Op deze staten-generaal zullen aanbevelingen voor verdere beleids- en praktijkontwikkeling voorgesteld worden.

Versterking van het draagvlak
Op initiatief van de minister maakt het Steunpunt Verkeersveiligheid werk van een aanzet tot een verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen.

Andere doelgroepen in het verkeersveiligheidsbeleid
Daarnaast wil de minister ook extra aandacht besteden aan specifieke doelgroepen, zoals de bromfietsers en motorrijders en het vrachtvervoer.

In 2006 zijn er in de werkgroep 'Veilig vrachtverkeer' met de vertegenwoordigers van de federale en regionale ministers van Mobiliteit en Openbare Werken en de sectorfederaties afspraken gemaakt rond het inhaalverbod voor vrachtwagens. Maatregelen die zijn goedgekeurd zijn onder andere een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens en nieuwe regels voor het laden van vrachtwagens. Dat is voor de minister slechts een eerste aanzet om de verkeersveiligheid van het vrachtverkeer te verhogen.

Regionalisering om te komen tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid

In het kader van de discussie over de verdeling en de besteding van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds, is deze problematiek besproken op het Overlegcomité. Hierdoor is onder andere de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) nu expliciet opgenomen in de federale omzendbrief naar de politiezones waardoor de mogelijkheid bestaat dat de politiezones acties voorzien die uitgewerkt en ondersteund worden vanuit de VSV.

Minister Kathleen Van Brempt verklaart dat zij deze stand van zaken ruim onvoldoende vindt. Zij bereidt met het oog op een grote staatshervorming in 2007, de nodige initiatieven voor om klaar te zijn om de discussie te voeren na de parlementsverkiezingen van 2007.

Derde spoor: bereikbaarheid versterken

Door de verdere verbetering van de bereikbaarheid

In 2006 is de uitvoering begonnen van een aantal concrete projecten in het kader van de uitwerking van Pegasus, Spartacus, tram 5 Antwerpen en het START-programma Zaventem.

Voor het START-programma heeft de Vlaamse Regering in supplementaire middelen voorzien, zowel voor exploitatie (5,7 miljoen euro) als voor investeringen in voertuigen (14,5 miljoen euro) en doorstroming (4 miljoen euro). De uitwerking van de andere projecten gebeurde binnen de reguliere exploitatiedotatie van De Lijn (onder meer tramlijn 5…) en in het kader van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wat de uitvoering van het Masterplan Antwerpen betreft.

Het investeringsprogramma ter verbetering en modernisering van het stads- en streekvervoer wordt in 2007 voortgezet.

Het gaat hier onder andere om volgende projecten:

– verdere uitbouw van de voorstedelijke tramnetten te Antwerpen en Gent;

– uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Brussel;

– verdere aankoop van nieuwe trams;

– verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer;

– verbetering halteaccommodatie, reizigersinformatie enzovoort;

– modernisering van de stel- en werkplaatsen;

– duurzame milieu-investeringen: plaatsen roetfilters op de autobussen.

Door een gerichte inzet van telematica op de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen

In 2007 wordt een jaarprogramma 'doorstroming 2007' opgesteld waarbij niet alleen bijzondere aan-

dacht wordt besteed aan infrastructurele maatregelen maar ook aan het fundamenteel optimaliseren van de verkeerslichtenbeïnvloeding door en voor het openbaar vervoer. Men wil starten met een aantal projecten.

Met de gewestwegbeheerder zijn afspraken gemaakt om de busbanen op gewestwegen open te stellen voor het collectief woon-school en woon-werkverkeer (voertuigen van meer dan 8+1 passagiers) en taxivoertuigen. De projecten rond het gebruik van autowegpechstroken door het openbaar en collectief bedrijfs- en leerlingenvervoer zullen verder worden geïmplementeerd.

Door het voeren van een sturend prijsbeleid

De infrastructuurgebruiker betaalt mee (het wegenvignet)

In de periode 2005-2006 is hard gewerkt aan de voorbereiding van de invoering van een wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting. In de eerste helft van oktober werd samen met het Waalse en Brusselse Gewest een studiesyndicaat opgericht. Dit studiesyndicaat valideert de werkzaamheden van de ambtelijke werkgroep en zal tegen februari 2007 een projectdefinitie uitschrijven die de technische en operationele randvoorwaarden in verband met de invoering van een wegenvignet vastlegt. De minister concludeert dat men nog steeds op schema zit.

Tarievenbeleid bij De Lijn

De minister verklaart dat zij blijft werken aan een modern tarievenbeleid bij De Lijn. Op 1 maart 2006 voerde De Lijn een drastische hervorming van de verkoop en tarieven door om de tarieven voor de reiziger te vereenvoudigen en de doorstroming te verbeteren. De uitbreiding van het voorverkoopnetwerk en de tariefhervorming hebben er samen voor gezorgd dat het gebruik van lijnkaarten gestegen is en het gebruik van biljetten en dagpassen gedaald is.

De hervorming van de derdebetalersystemen is voorzien voor 1 januari 2007. Het bedrijfsabonnement en een doorgeefabonnement op naam van een bedrijf of organisatie zijn nieuwe initiatieven die eveneens op 1 januari van start gaan.

Door activiteiten anders te organiseren

Binnen de administratie van de Vlaamse overheid werden al een aantal stappen gezet om telewerken te faciliteren. De minister verwijst hier naar de omzendbrief van 18 augustus 2006 omtrent het faciliteren van telewerken bij de Vlaamse administratie. Ook de federale wetgeving werd aangepast. Daarnaast werd in september 2006 het gebruik van satellietkantoren door de Vlaamse administratie in een praktische gids toegelicht.

Bij voldoende politiek draagvlak zal ook de oprichting en ondersteuning van een Vlaams Kenniscentrum voor Telewerk (en virtuele mobiliteit) worden overwogen en dit samen met de minister van Bestuurszaken, gelet op de ervaring en expertise inzake de concrete implementatie van telewerken.

Vierde spoor: verkeersleefbaarheid verhogen

Door het verkeer aan te passen aan de omgeving

Sluipverkeer vormt in verschillende gebieden in Vlaanderen een probleem. Om beter zicht te krijgen op de oorzaken en een mogelijke aanpak van sluipverkeer, zal tijdens het parlementaire jaar 2006-2007 een proefstudie worden uitgevoerd in de zuidoostrand van Antwerpen.

Door de infrastructuur beter aan te passen aan hun omgeving

De laatste jaren wordt bij het plannen van nieuwe infrastructuur of bij de heraanleg van bestaande infrastructuur rekening gehouden met de inpassing in de omgeving. Deze aanpak heeft in het verleden haar deugdelijkheid bewezen. Ze heeft echter beperkingen: in het bijzonder in hoog dynamische gebieden blijkt de realiteit de planning voor te zijn. Bovendien hebben verkeersplanologische studies en streefbeelden geen echt statuut, waardoor de uitvoering afhangt van de goodwill van de partners.

Om een beter zicht te krijgen op het gebruik van dit soort intermediaire planningsinstrumenten en op de relatie met andere instrumenten zoals MOBER en MER is een studie gestart waarin, op basis van interviews en workshops, de kansen en de pijnpunten worden blootgelegd.

Vijfde spoor: milieu- en natuurhinder verminderen

Het mobiliteitsbeleid moet rekening houden met milieu en natuur. Het moet m.a.w. streven naar duurzame mobiliteit.

Door te voldoen aan Belgische, Europese en internationale afspraken

De minister benadrukt dat het transportsysteem samen met de sector van de huisgezinnen de twee sectoren zijn die nog veel te weinig inspanningen leveren op het vlak van het verwezenlijken van de Kyotodoelstellingen.

De Lijn vervult hierin een voorbeeldfunctie. De Lijn voert een bewuste politiek van onderzoek naar en inzet van alternatieven voor fossiele brandstoffen. Er wordt zowel gewerkt met biodieselmengsels als – op beperktere schaal – met pure plantenolie (PPO). Na een positieve proef met een PPO-bus op koolzaadolie in Hasselt wordt in 2006 de PPO-vloot met 20 bussen uitgebreid, nadien met nog eens 50. In het najaar van 2006 en in 2007 wordt daarenboven een proef gestart met een waterstofbus-prototype, in samenwerking met busconstructeur Van Hool. Dat is een mooi voorbeeld van hoe de nieuwste technologie uitgetest wordt in het openbaar vervoer.

Geluidshinder vormt een groeiend probleem dat ook op Europees niveau de nodige aandacht krijgt. Dit resulteerde in een strenge Europese richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai in agglomeraties, langs belangrijke wegen, langs belangrijke spoorwegen en in de omgeving van luchthavens. In samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken en Leefmilieu wordt gewerkt aan de uitvoering van deze richtlijn.

Door beter te voorkomen dan te genezen

De Lijn heeft in 2006 blijvende inspanningen geleverd om haar voertuigenpark milieuvriendelijker te maken. Zo is het programma voor de uitrusting van bussen met roetfilters versterkt. Tegen eind 2006 zullen 679 bussen met een Euro 2-motor met een roetfilter zijn uitgerust. Ook voor de bussen met Euro 3-motoren is een uitrustingsprogramma goedgekeurd. In juli 2006 is beslist om 736 bussen met een Euro 3-motor uit te rusten met een roetfilter. 345 van deze 736 bussen worden ook uitgerust met ureuminspuiting die de uitstoot verminderen van NO_x (stikstofoxide), een belangrijke factor in de vorming van ozon. In de komende drie jaar zal De Lijn het aantal bussen met een roetfilter meer dan verdubbelen van 679 tot 1.415. Deze investering kost 8 miljoen euro.

Beleidsmatige maatregelen: versterking van het fundament

Enkel een beleid uitstippelen en maatregelen opsommen is onvoldoende. Deze moeten ook doorwerken op de verschillende bestuursniveaus en in de andere beleidsdomeinen.

Door het mobiliteitsconvenant te activeren

De minister verwijst ter zake naar de besprekingen in deze commissie. Zij benadrukt dat men volop bezig is met nemen van besluiten in opvolging van deze parlementaire discussie. Er is het engagement om begin 2007 alle gewijzigde moduleteksten ter ondertekening voor te leggen.

Naast de herziening van de moduleteksten is er ook aandacht besteed aan de herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Een administratieve projectgroep werkte een instrument uit dat de gemeenten zal helpen om het gemeentelijk mobiliteitsplan te herzien. Dit instrument kreeg de naam ‘sneltoets gemeentelijk mobiliteitsplan’ mee. De richtlijnen voor de herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen in 2007 aan de gemeenten kenbaar gemaakt worden. Ter ondersteuning van gemeenten, die vaststellen dat het gemeentelijk mobiliteitsplan niet meer actueel is en dat er ofwel een bijsturing ofwel een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan nodig is, wordt het ideeënboek ‘duurzaam gemeentelijk mobiliteitsbeleid’ gerealiseerd.

Door een efficiënt en werkzaam juridisch kader uit te bouwen

Nadat het Arbitragehof had geoordeeld dat de aanvullende reglementen op het wegverkeer tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, is gestart met het ontwerp van een decretale regeling voor Vlaanderen. De federale overheid heeft zich akkoord verklaard om nog tot midden 2007 het toezicht op de aanvullende reglementen van de gemeenten voor haar rekening te nemen. Tegen die datum zal een eigen

Vlaamse regeling tot stand komen. Er is hieromtrent overleg gepleegd met de verschillende betrokken actoren. Ook aan uitvoeringsbesluiten wordt gewerkt.

Door een zo groot mogelijke deelname aan het beleid te bevorderen

Op 28 juni 2006 heeft het Vlaams Parlement het decreet betreffende de oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) goedgekeurd. Het is de bedoeling om de MORA zo snel mogelijk te operationaliseren. Na het advies van de Raad van State en de definitieve goedkeuring van het besluit dat de werking van de MORA regelt, wordt overgegaan tot de samenstelling van de MORA en de opvulling van het personeelskader.

Naast het verder werken aan de fundamenten en het samenwerken met doelgroepen, (dat heeft vooral te maken met het nieuwe subsidiedecreet) wenst de minister door kennis doelgerichter te werken.

Zij kondigt aan dat er onderzoek nodig is naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen. Daarom wordt in het najaar van 2006 het bestek voor het 3de Onderzoek VerplaatsingsGedrag in Vlaanderen (OVG) gelanceerd. Op die manier kan het veldwerk begin 2007 van start gaan.

Verder ontwikkeling van het mobiliteitsmanagement

Pendelplan

In november 2005 werd het Pendelplan voorgesteld. Het doel van het Pendelplan is om tegen 2010 het aantal autoverplaatsingen in woon-werkverkeer met 10% te doen dalen, van 70% tot 60%. De aandelen van openbaar vervoer en fiets moeten minstens stijgen van 15% tot 20 %.

Het eind 2005 voorgestelde Pendelplan zal ook in 2007 verdere uitvoering krijgen.

Pendelfonds

Om de woon-werkproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, is ter uitvoering van het Pendelplan, een Pendelfonds opgericht. De minister verklaart dat het Pendelfonds vanaf 2007 volledig operationeel zal zijn.

Op de begroting 2007 is een dotatie aan het Pendelfonds voorzien van 1,24 miljoen euro vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en een dotatie van 1,5 miljoen euro vanuit het beleidsdomein Werkgelegenheid, samen 2,74 miljoen euro. Hieraan moet nog de overdracht van het niet gebruikte budget van 2006 toegevoegd worden, namelijk 5,05 miljoen euro.

Provinciale mobiliteitspunten

Vanuit de doelstelling om de woon-werkverkeersproblematiek op een geïntegreerde manier aan te pakken, zullen provinciale mobiliteitspunten worden opgericht (één per provincie) in samenwerking met De Lijn en de provincies. De provinciale Mobidesks en de mobiliteitswinkels van De Lijn zullen daartoe op een gefaseerde manier worden geïntegreerd tot provinciale mobiliteitspunten.

2. Algemene bespreking

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux

De heer *Eloi Glorieux* is van oordeel dat er weinig vooruitgang geboekt is. We slagen er niet in om de modal shift op vlak van personenvervoer te realiseren: 70% van de verplaatsingen gebeurt nog steeds met de wagen, 16% via het openbaar vervoer en 14% met de fiets. Dat laatste is een afname. Er is een stijging met 28% van het goederenvervoer tussen 1995 en 2004; ook de gemiddelde reistijd is enorm toegenomen. Hij besluit dat het gevoerde beleid van deze en de voorgaande legislatuur niet geleid heeft tot een ommekeer.

Hij pleit voor drastische maatregelen om een kentering te realiseren. Hij betreurt dat bijvoorbeeld de 80 km per uur voor vrachtwagens gesneuveld is. Hij vindt het jammer dat de slimme kilometerheffing niet weerhouden werd. Hij pleit voor een ‘congestion charge’ zoals die in Londen en Stockholm in voege is. Dergelijke onpopulaire maatregelen zouden wel resultaat opleveren.

Het lid blijft op zijn honger omdat de vijfde pijler van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het milieuluik zeer beknopt – amper een halve pagina – aan bod komt in de beleidsbrief Mobiliteit. Hij vindt dit eigenaardig zeker na de belangstelling van de laatste weken voor het milieudossier. Hij betreurt dat er zeer weinig aandacht gaat naar maatregelen op dit vlak terwijl er voldoende suggesties op het domein mobiliteit en transport vanuit de klimaatconferentie voorhanden zijn.

De heer Eloi Glorieux stelt dat de algemene teneur van deze beleidsbrief is dat er bitter weinig nieuwe concrete beleidsmaatregelen worden voorgesteld die enerzijds de modal shift moeten realiseren en anderzijds de uitstoot van CO_2 door de transportsector moeten terugdringen.

Tussenkomst van de heer Freddy Van Gaever

De heer *Freddy Van Gaever* staat stil bij het veiligheidsplan van De Lijn. Hij heeft vragen omtrent de geciteerde aantallen van extra personeel die zullen ingezet worden. Hij ziet niet in hoe tien extra dispatchers de veiligheid zullen verhogen.

Hij heeft vernomen dat de minister in de toekomst de vrije busbanen wenst open te stellen voor school- en werkverkeer. Dat is geen goede oplossing omdat zo op een zeer beperkte periode van de dag deze vrije busbanen beter zullen gebruikt worden. Het lid blijft bij zijn standpunt om alle personenwagens met drie of meer passagiers tot deze vrije busbanen toe te laten.

Hetzelfde lid vraagt of men eraan denkt de prijs van een kaartje bij De Lijn te verhogen. Er is een volledig scheefgegroeide situatie bij De Lijn waardoor de kostendekkingsgraad slechts nog 10% bedraagt. Om de gemeenschap niet nog meer op te zadelen met meer miljoenen euro, zou het nuttig zijn om het prijskaartje te verhogen.

Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* verwijst naar de interpellatie die zij op 9 november jl. in deze commissie hield over de studie over de geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer (*Hand.* Vl. Parl. 2006-07, C25). De minister heeft toen de cijfers van deze studie negatief beoordeeld omdat de cijfers gebaseerd zouden zijn op onjuiste en onnauwkeurige informatie. Het lid stelt evenwel vast dat de minister in haar beleidsbrief gebruik maakt van groeiprognoses voor personenmobiliteit op basis van modelsimulaties. Welke criteria werden hiervoor in acht genomen en door wie werden deze modelsimulaties gemaakt? Het lid vindt het belangrijk – zeker bij een begrotingsbespreking – om de oorsprong te kennen van deze cijfers.

Wat betreft de basismobiliteit heeft de minister aangegeven dat zij streeft naar 90% basismobiliteit in Vlaanderen tegen begin 2007. De minister spreekt over vervoersongelijkheid en verdere uitbouw daar waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer. Het lid vindt deze criteria voor de verdere uitbouw van basismobiliteit zeer zwak als argument voor de zware financiële inspanningen die gepaard gaan bij het aanbieden van nieuwe vervoerstrajecten. Worden de gemeenten hierbij niet betrokken? In een gemeentelijk mobiliteitsplan wordt toch perfect aangegeven waar de noden voor openbaar vervoer liggen.

Voor het netmanagement voorziet de minister 18 miljoen euro extra dotatie voor De Lijn maar in de beleidsbrief vindt het lid weinig inhoudelijke informatie terug over het netmanagement (welke nieuwe projecten, potentieel onderzoek…). De minister blijft daar zeer vaag over.

Wat het luik veiligheid betreft, kan het lid niet ontkennen dat er nu eindelijk werk wordt gemaakt van de veiligheid op het openbaar vervoer. Zij is verheugd dat de desiderata van het Vlaams Belang inzake camerabewaking worden meegenomen. Zij hoopt dat men zeer snel de resultaten van het veiligheidsplan van De Lijn zal kunnen waarnemen. Zij hoopt dat dit plan afdoende zal zijn.

Wat het fietsgebruik in Vlaanderen betreft, wenst mevrouw Marleen Van den Eynde meer informatie over de oprichting van het meldpunt knelpunten fietspaden. Gaat het enkel over fietspaden langs gewestwegen of is het de bedoeling om een centraal meldpunt voor heel Vlaanderen op te richten? Indien dit een centraal meldpunt wordt, hoe moet het dan verder met de gemeenten die zelf een meldpunt hebben opgericht? Zij kreeg m.a.w. graag meer duiding over de functie, de bevoegdheden en de taken van dit meldpunt.

In de beleidsbrief leest hetzelfde lid dat de minister een werkboek ‘Veilige schoolroutes in kaart’ laat uitwerken. Op welke manier is dit boek tot stand gekomen en werd rekening gehouden met de gemeentelijke mobiliteitsplannen?

Wat de veiligheid van schoolomgevingen betreft, vraagt het lid hoe de minister de weginfrastructuur ziet in zone 30 schoolomgevingen? In het vademecum fietsvoorzieningen is sprake om in zone 30 geen fietspaden aan te leggen. Zij vindt het wel belangrijk dat kinderen weten welke plaats op de openbare weg voor hen bestemd is. Zij vraagt om daar in het vademecum schoolomgevingen rekening mee te houden.

Wat betreft de projecten van collectief en duurzaam vervoer – die nog in de kinderschoenen staan – wenst het lid meer informatie: hoe evalueert de minister de opgestarte projecten en zijn er cijfers over deze nieuwe vormen van collectief vervoer? Wat is nu juist de stand van zaken?

De registratie van ongevallen is zeer belangrijk met het oog op de herinrichting van de infrastructuur. Het lid stelt vast dat het vandaag zeer moeilijk is om over recente ongevallencijfers te beschikken. De minister heeft er blijkbaar het volste vertrouwen in om dit jaar nog over de ongevallencijfers van de eerste helft van 2006 te kunnen beschikken. Het lid vraagt of er dan sprake is van alle ongevallencijfers (zowel op gewestwegen als gemeentewegen). Hoe zal men die cijfers kunnen raadplegen?

In het hoofdstuk over de verhoging van de verkeersleefbaarheid verwijst de minister naar de studie die gevoerd wordt over het sluipverkeer in de zuidoostrand van Antwerpen. De minister hoopt uit deze studie besluiten te kunnen trekken voor de aanpak van het sluipverkeer in het algemeen. De minister stelt dat de MOBER en de MER absoluut duidelijkheid en inzicht moeten verschaffen over de plaatselijke situatie waar een ingreep gepland is. Is dit gebeurd voor elk nieuw vervoersproject? Als men de herinrichting uitvoert voor de infrastructuur voor de aanleg van een tram dient men ook rekening te houden met het verkeer dat reeds op deze as aanwezig is. Dit gebeurt thans niet of onvoldoende. Het is een utopie te geloven dat al het verkeer dat zich op een bepaalde as verplaatst, op te vangen is door de aanleg van een tramlijn op deze as. Daar ligt de oorzaak van het sluikverkeer. Hetzelfde lid hoopt dat uit deze studie wel degelijk conclusies zullen getrokken worden en dat men ook nog plaats zal geven aan het privaat personenvervoer op gewestwegen.

Het lid is van oordeel dat de minister in haar beleidsbrief omtrent plannen voor een locatiebeleid zeer vaag blijft. Op welke schaal wordt dit uitgewerkt? Is dit een globale visie? Wordt er wel voldoende rekening gehouden met de visie van de gemeentebesturen en werkt men niet naast de gemeentelijke mobiliteitsplannen?

Wat de problematiek van de evaluatie van de mobiliteitsconvenanten betreft, verwijst mevrouw Marleen Van den Eynde naar de bespreking van het voorstel van resolutie (uitgaande van de meerderheid) over de evaluatie van de mobiliteitsconvenanten in deze commissie op 7 november jongstleden. Minister Peeters heeft zich daar geëngageerd dat er een systeem wordt uitgewerkt om de vijf jaar oude mobiliteitsplannen te evalueren. Minister Van Brempt heeft dat ook in haar beleidsbrief toegezegd. Zij wenst meer informatie over de sneltoets waarvan sprake. Hoe moet dit geëvalueerd worden. Met een vragenlijst? Opnieuw een goedkeuring door de gemeenteraad? Afstemming met buurtgemeenten? Kortom het lid wenst een verduidelijking over de wijze waarop deze sneltoets zal plaatsgrijpen.

Wat het Pendelplan betreft, noteert hetzelfde lid dat er ruim 5 miljoen euro uitgetrokken wordt. Zij wenst een stand van zaken over de lopende en geplande initiatieven.

Over het provinciale mobiliteitspunt wenst mevrouw Marleen Van den Eynde meer informatie. Wat zal het takenpakket zijn?

Tussenkomst van de heer Johan Sauwens

De heer *Johan Sauwens* wenst zijn discours van twee jaren geleden bij de bespreking van de begroting 2005 te herhalen. Hij is van oordeel dat de vlag de lading niet dekt. Op het ogenblik dat half Vlaanderen in de file staat, komt het woord auto niet voor in deze beleidsbrief en beperkt de minister zich tot haar eigen beleidsinstrumenten, het openbaar vervoer, het stads- en streekvervoer, De Lijn en hier en daar een incentive rond fietsgebruik (een meldpunt hier en een fietsmanager daar).

Hij pleit er sterk voor dat deze regering een ernstige inspanning doet om te komen tot een werkelijke beleidsbrief Mobiliteit opgesteld door beide bevoegde ministers. Dat zou een krachtdadig instrument moeten zijn om de vervoersstromen in de toekomst beter te beheersen.

Hij heeft de indruk dat haveninfrastructuur (Deurganckdok…) zijn weerslag heeft op de verkeersstromen op de weg. De openstelling van de Oost-Europese grenzen heeft ook zijn weerslag op ons wegennet. De monitoring en tegelijkertijd de projectie van deze verkeersstromen in de toekomst is zeer belangrijk.

Uit het stedenrapport dat naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen in de pers verscheen, bleek dat in de ‘gratisstad’ Hasselt slechts 9% van de bewoners gebruik maakt van het openbaar vervoer.

Heel wat mensen zijn noodgedwongen verplicht om beroep te doen op privaat personenvervoer zowel voor woon-werkvervoer als voor recreatief vervoer. Hij vindt dat deze beleidsbrief ten onrechte de indruk wekt dat de overheid het geheel bestuurt. Dit is enkel een beleidsbrief openbaar vervoer.

De intenties van deze beleidsbrief zijn nobel maar veel té voluntaristisch opgesteld. Voor harde instrumenten moet de minister terecht bij haar collega van Openbare Werken.

De heer Sauwens pleit namens zijn fractie ervoor dat de regering werkt aan een allesomvattend plan. Exemplarisch verwijst het lid naar de verbreding van de E313 en de E314. Deze pistes moeten bestudeerd worden. Over de grote Vlaamse dwarsas durft niemand nog spreken. Is dit een taboe? Waarom moet alle oost-westverkeer via de ring van Antwerpen of Brussel? Hij wil dat al deze elementen bekeken woorden. De wijze waarop aan mobiliteitssturing gedaan wordt, moet professioneler aangepakt worden. Zijn fractie is op korte termijn vragende partij voor een verkeersplan Vlaanderen. Deze beleidsbrief voldoet hieraan niet. Ook minister Peeters moet ter zake een inspanning doen. Het lid betreurt in dit verband de vigerende bevoegdheidsverdeling binnen de Vlaamse Regering.

Voor de heer Sauwens is de kernvraag in welk effect de enorme inspanningen die Vlaanderen doet inzake openbaar vervoer ressorteren? Welk effect hebben die inspanningen naar de modal shift? Welke autogebruiker laat zijn auto staan voor het openbaar vervoer, de fiets of gaat te voet naar het werk?

Vorig jaar schreef de minister nog in haar beleidsbrief de doelstelling dat openbaar vervoer moet leiden tot een modal shift in woon-werkverkeer van 15% in 1998 naar 20% in 2010. Bij de doelstellingen in de toelichting bij de huidige begroting vinden we die ambitie niet meer terug.

Hij stelt vast dat de exploitatiedotatie van De Lijn in 2007 stijgt met 6,5% tegenover de begrotingscontrole 2006. Opvallend is dat sommige bedragen van de toelichting van de begroting van De Lijn niet overeenstemmen met wat in de algemene toelichting vermeld staat. Het gaat onder meer over de rij- en rusttijden waar sprake is van 5 miljoen tegen 9,6 miljoen in de algemene toelichting en het veiligheidsplan waar sprake is van 7,4 miljoen tegenover 8,4 miljoen euro in de algemene toelichting. De heer *Frans Peeters* meldt dat de minister deze verschillen toegelicht heeft in haar mondelinge toelichting toen de heer Sauwens nog niet aanwezig was.

De heer *Johan Sauwens* vraagt met welke middelen de minister de bereikbaarheid zal versterken via ambitieuze projecten zoals Spartacus, Pagasus, tram 5 Antwerpen, netmanagement, START.

Hij leest nu in de beleidsbrief volgende passage:
"De investeringskredieten op de belangrijkste begrotingsartikels, met name 65 miljoen euro op begrotingsartikel 61.02 en 20 miljoen euro op begrotingsartikel 51.11 (VIF), zullen niet volstaan om alle noodzakelijke investeringen uit te voeren (bijvoorbeeld in uitvoering van contractuele bepalingen met andere partners). De VVM zal in overleg met de Vlaamse Regering alternatieve financieringsvormen onderzoeken voor een aantal begrotingsposten zoals de aankoop van nieuwe bussen en gelede trams, de aanleg of verlenging van nieuwe tramlijnen en de investeringen in nieuwe stelplaatsen. Privaat-publieke samenwerking kan hierbij een mogelijke oplossing bieden.".

Het is voor het eerst dat er in een begrotingsdocument wordt erkend dat deze middelen niet voorzien zijn! De vraag is of er al een goedkeuring voor deze alternatieve financiering is binnen de Vlaamse Regering. Is er al een goedkeurend advies van het Instituut van de Nationale Rekeningen (INR)?

De heer Sauwens uit zijn bekommernis over plannen zoals Spartacus en Pegasus. Hoe realistisch zijn deze plannen? Het is vanzelfsprekend nodig om inderdaad hoogwaardig spoorvervoer te realiseren om zoveel mogelijk verkeer van ons verstikkend wegennet weg te halen. Hij wenst over de financiële haalbaarheid van deze projecten meer duidelijkheid en informatie. Welke financiering is er uitgewerkt om dit tegen 2012 te realiseren?

De heer Sauwens benadrukt dat in 1999 de nettovervoersontvangsten van De Lijn 117 miljoen euro bedroegen. In 2005 werd 114 miljoen euro ontvangen. De stelling van één van de voorgangers van de huidige minister, de heer Stevaert, was dat dankzij het gratisbeleid en het gunstige tarievenbeleid, de ontvangsten spectaculair zouden toenemen. Maar uiteindelijk vertaalt het gevoerde beleid zich niet in

de toename van de ontvangsten maar eerder in een negatieve status quo. De tarieven werden aangepast vanaf 1 maart 2006. Hij kreeg graag enige toelichting. De verwachte meerkost zou gecompenseerd worden door een verwachte meeropbrengst. Wat is het effect van de prijsverhoging nu echt geweest op de netto vervoerontvangsten van De Lijn?

Het lid heeft op het eerste zicht het gevoel aan de hand van een aantal indicaties dat er geen toename van ontvangsten zal zijn.

In verband met de invoering van het wegenvignet vermeldt de heer Sauwens dat er daarover afspraken werden gemaakt: er was een debat met het middenveld. De minister zegt dat eraan gewerkt worden.

De heer Sauwens citeert uit de beleidsbrief (pagina 23). Hij vraagt naar de stand van zaken. Wat zijn de resultaten van dat studiesyndicaat? Is er nog enig voorbehoud rond de invoering van het wegenvignet? Wat als Brussel niet akkoord gaat?

De heer Johan Sauwens stelt vast dat de minister thans gesteld heeft dat basismobiliteit niet voor 100% zal worden uitgevoerd. De vraag is echter of het decreet Basismobiliteit en de uitvoeringsbesluiten die soepelheid wel toelaten?

De heer Sauwens leest in de beleidsbrief verder dat "Basismobiliteit daarom vanaf 2007 zal worden verdergezet in netmanagement. Er wordt gekeken waar de grootste noden zijn, waar de missing links in het openbaar vervoer zich bevinden, waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer, waar er nog vervoersongelijkheid is. Het sterke beleidsaccent op woon-werkverkeer en de modale verschuiving die hierbij als beleidsdoelstelling wordt nagestreefd, vertaalt zich ook in het openbaar vervoersbeleid." Hij heeft het gevoel dat men nu enerzijds stelt dat basismobiliteit niet volledig realiseerbaar is – alhoewel dat wel beloofd werd – en anderzijds netmanagement nu als fopspeen naar voren schuift. Het ziet er naar uit dat netmanagement verwatert.

De heer Sauwens wil ook hierover volstrekte duidelijkheid.

Wat het tarievenbeleid van De Lijn betreft, citeert de heer Sauwens uit pagina 49 van de beleidsbrief:
"De hervorming van de derdebetalersystemen is voorzien voor 1 januari 2007. Vanaf dan worden alle derdebetalersystemen afgerekend tegen werkelijk gebruik. Het bedrijfsabonnement en een doorgeefabonnement op naam van een bedrijf of organisatie zijn nieuwe initiatieven die eveneens op 1 januari van start gaan. De gewone tegemoetkoming in abonnementen en kaarten blijft behouden, maar door het systeem van afrekening van de werkelijk gebruikte vervoerbewijzen zal de tegemoetkoming op biljetten worden afgeschaft. Wel wordt er een systeem van 'heen- en terugbiljet' ingevoerd".

Wat is het verwacht effect op de ontvangsten van De Lijn? En op de kosten voor de gemeenten?

Hij is ervan overtuigd dat – vermits deze maatregelen ingevoerd worden op 1 januari 2007, – de minister thans deze cijfers en de details kan vrijgeven.

Wat de milieuhinder betreft, is de heer Sauwens van oordeel dat de minister zeer ambitieus is. Hij verwijst naar pagina 52: "In het najaar van 2006 zullen de nodige stappen worden gezet om de uitvoering van de eerste fase van de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai te ondersteunen. Uiterlijk op 30 juni 2007 moeten voor de agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners, alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren en belangrijke luchthavens strategische geluidsbelastingkaarten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten voor de situatie in het voorgaande kalenderjaar.

In 2008 moeten voor die situaties actieplannen worden uitgewerkt, in samenwerking met de minister bevoegd voor Openbare Werken, om lawaai-uitstoot en lawaai-effecten te beheersen, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering".

Dit wordt kort gemeld in deze beleidsbrief. Dit lijkt de heer Sauwens echter geen sinecure. Over welke trajecten gaat het? Zullen de kaarten er zijn? Geldt dit ook voor de luchthaven van Bierset die belangrijke overlast geeft in Zuid-Limburg?

Tussenkomst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* vermeldt dat hij deze beleidsbrief bij de begroting 2007 naast de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit van vorig jaar heeft gelegd.

Wat tariefintegratie en tarievenpolitiek van De Lijn betreft, verwijst hij naar de interpellatie die mevrouw Marleen Van den Eynde op 9 november jl. in deze commissie hield over de studie over de geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer. De heer Peumans verwijst ook naar het onderzoeksrapport 'Benchmark OV Vlaanderen' uitgaande van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat en dat is gepubliceerd op verzoek van de Tweede Kamer. Een PVDA-parlementslid heeft een voorstel ingediend opdat de overheid zich zou uitspreken over het gratis openbaar vervoer (GOV). Dat benchmarkrapport heeft de toetsing van de basismobiliteit gedaan aan de Nederlandse situatie. Het resultaat kwam voor 85% overeen met de basismobiliteit zoals die verwoord staat in ons Vlaams decreet Basismobiliteit.

Het risico is echter wel en daar sluit het lid aan bij het betoog van de heer Sauwens, dat deze minister het slachtoffer dreigt te worden van het non-beleid van het verleden op vlak van tarieven. Jaren heeft men nooit enige tariefverhoging mogen doorvoeren omdat dit zou leiden tot een verzuring in de maatschappij. Uit dat Nederlands benchmarkrapport blijkt dat de kostendekking in Nederland op 40% ligt terwijl in Vlaanderen men geconfronteerd wordt met een kostendekking van 11 à 12%.

Het lid vreest dat deze evolutie een bedreiging op termijn is voor het openbaar vervoer.

Uit datzelfde benchmarkrapport dat hij iedereen ter lezing aanbeveelt, blijkt dat een fatsoenlijke prijs de potentiële reiziger niet afschrikt om het openbaar vervoer te gebruiken.

De heer Jan Peumans betreurt dat hij niets terugvindt in de beleidsbrief rond mobiliteitsmonitoring. Hij is vragende partij voor een dergelijke monitoring waarbij gebruik wordt gemaakt van een aantal objectieve criteria. Dan kan er eindelijk een stand van zaken gemaakt worden omtrent de stand van zaken van de modal shift en de ongevallen. Voor een globaal mobiliteitsbeleid is een dergelijke mobiliteitsmonitoring een conditio sine qua non. In de pers wordt te pas en te onpas gezwaaid met verschillende mobiliteitsstudies. Kan iemand hic et nunc zeggen of het fileprobleem in Vlaanderen nu in vergelijking met vorig jaar toegenomen is? De Nederlandse overheid daarentegen kent een heel uitgewerkt meetsysteem terwijl in Vlaanderen er geen objectieve cijfers ter beschikking zijn. Het lid pleit voor objectieve cijfers om de discussie ten gronde te voeren.

Wat het doorstromingsdossier (rij- en rusttijden) betreft, ontbreekt het volgens het lid aan een duidelijk antwoord. Hij zou graag de lijst van 2006 ter beschikking hebben en vooral zullen weten wat nu het resultaat is van al deze doorstromingsmaatregelen.

De heer Peumans benadrukt dat in het verleden er beslissingen genomen zijn die bakken geld gekost hebben. Zo is er voor één miljard oude BEF middelen vrijgemaakt om aan verkeerslichtenbeïnvloeding te doen. Nu leest hij overal kritische opmerkingen over het nut van deze zeer dure investeringen. Zo zijn er in Limburg maar eventjes 170 verkeerslichten – zelfs ongevraagd in Riemst bijvoorbeeld waar geen doorstromingsprobleem is – uitgerust met een verkeersbeïnvloeding. Men had in de plaats daarvan veel zuiniger en selectiever met gemeenschapsgeld moeten omspringen. Maar toen is door de toenmalige minister gesteld dat dit dé mirakeloplossing was om de doorstroming te garanderen. Hij wenst daarvan nu eens de bewijzen te zien. Hebben de 700 tot 800 kruispunten die daarmee uitgerust werden goede resultaten opgeleverd?

Wat de ongevalregistratie en de GIS-omgeving betreft, vraagt de heer Peumans naar een juiste en actuele stand van zaken. Er wordt overleg gepleegd met de federale overheid maar hij leest in de beleidsbrief dat de ongevallencijfers van 2003 en 2004 nog niet aangeleverd zijn door het NIS. Dat is onvoorstelbaar: er is daarover toch een contract tussen minister Van Brempt en haar federale collega Verwilghen?

Wat de overheveling van de provinciewegen betreft, vraagt de heer Peumans naar een stand van zaken inzake de vordering van dit dossier.

In verband met de regionalisering kreeg het lid graag inzage in de voorbereidende nota's. Hij wenst de minister te feliciteren dat er nu duidelijk in het dossier van de regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds een inbreng van de gewesten is gekomen.

Het lid maakt zich wat zorgen over het gegeven dat het Steunpunt Verkeersveiligheid uitgebreid wordt met goederenstromen. Hij hoopt dat de deskundigheid die in dat steunpunt aanwezig is (er wordt degelijk materiaal aangeleverd) behouden blijft. Het steunpunt mag niet verdwijnen.

In verband met de taxidiensten wenst het lid te vernemen wat de stand van zaken is in verband met de 26 tarieven in de taxisector. Hoe zit het met het alternatief van de taxisector, in het kader van de basismobiliteit, ter vervanging van de vervoersvraag aan

de onderkant van de maatschappij? Het gaat over de zeer dunne vervoersstroom op het platteland: er zijn 110 belbussen. De heer Peumans dringt aan op duidelijkheid over dat alternatief van de taxisector.

In verband met de alternatieve financiering verwijst de minister naar de beleidsbrief en het project Retibo. Alternatieve financiering maakt opgang. Hij wenst een stand van zaken.

Ten slotte vraagt de heer Peumans naar een juiste stand van zaken in verband met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Hij verwijst naar de vijfde voortgangsrapportage op 8 november in deze commissie en betreurt dat minister Van Brempt tot nog toe nooit naar de commissie kwam voor dit dossier. Hij maakt zich ongerust over al de geruchten die men in de wandelgangen hoort: is de BAM geen bedreiging voor al de projecten rond tramexploitatie die de minister voorstelt? Het koninginnenstuk met name de Oosterweelverbinding zou veel duurder (40%) uitkomen. Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering om het geheel te plafonneren op 3,5 miljard euro, is de vraag welk noodscenario minister Van Brempt heeft om indien de Oosterweelverbinding duurder uitvalt, toch de tramprojecten uit te voeren. Zal de minister dan beroep doen op vormen van alternatieve financiering?

Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* bedankt de minister voor de duidelijk opgestelde beleidsbrief.

Belangrijk is toch dat zij in de toelichting en in de beleidsbrief aanstipt dat de bakens die werden uitgezet in het Mobiliteitsplan Vlaanderen nogmaals als richtinggevend worden aangehaald.

Het lid repliceert naar de heer Sauwens die de minister verwijt geen allesomvattend plan voor te leggen, dat dit Mobiliteitsplan Vlaanderen daar juist wel aan beantwoordde. Op basis van wetenschappelijk onderzoek heeft dit Mobiliteitsplan Vlaanderen alvast een poging in die zin gedaan. Hij ziet dit stramien ook opduiken in de voorliggende beleidsbrief.

Het kan wel nuttig zijn om te onderzoeken hoever het met de uitvoering staat. Hetzelfde lid ontkent dat er een gebrek aan visie is; er werden ook concrete doestellingen naar voren geschoven.

Het lid wil bij de bespreking ook die vijf sporen aanhouden als basis om zijn opmerkingen en vragen te formuleren.

Wat het recht op mobiliteit voor iedereen betreft, verwijst het lid naar de stevige evaluatie die deze commissie besteed heeft over basismobiliteit.

Hij dacht dat wat de invulling van de allerlaatste percenten basismobiliteit betreft, iedereen het eens was om gigantische investeringen te vermijden. Het was een verstandige keuze om onmiddellijk vanaf 2007 via netmanagement de grootste noden aan te pakken. Op pagina 36 van de beleidsbrief leest hij: “De Lijn hanteert het woon-werkgehalte van projecten en de potentiële modale verschuiving voor dit verplaatsingsmotief van auto naar openbaar vervoer als wegingsfactor en selectiecriterium bij het voorstellen van projecten in het kader van netmanagement”. Hij vraagt zich af hoe ruim De Lijn haar opdracht als alternatief voor de wagen voor woon-werkverkeer ziet? Gaat dit over woon-werkverkeersstromen binnen de grote stedelijke agglomeraties en beperkte vervoersregio’s, of is er ook de ambitie om in te werken op de grote pendelstromen over langere afstanden, de verkeersstromen tussen de steden en van de excentrische gebieden naar de Vlaamse Ruit? De heer Vandenbroucke denk dat daar de nood aan duurzamere alternatieven voor de wagen bijzonder hoog is maar dat De Lijn daarin een beperkte rol kan spelen, tenzij intensief wordt samengewerkt met de NMBS, maar dit gegeven mist het lid in deze beleidsbrief.

Wat het veiligheidsplan van De Lijn betreft, werd er terecht een stevig veiligheidsplan uitgewerkt. Dat is ook op vraag van het parlement gebeurd naar aanleiding van de discussie na het tragische incident in Antwerpen. Hij wil even inzoomen op één van de maatregelen die in de beleidsbrief als blikvanger wordt beschouwd, met name de investering van 2,5 miljoen euro in camerabewaking.

De heer Vandenbroucke vermeldt dat hij de minister over dergelijke maatregelen in februari jl. een actuele vraag gesteld heeft toen in de pers geopperd werd dat De Lijn van plan was alle bussen en trams uit te rusten met camera’s. Het lid benadrukt dat hij een zeer koele minnaar van camera’s is. Het recht op privacy komt in het gedrang wanneer we elk onderdeel van de publieke ruimte permanent in het oog houden. Camera’s bieden geen fundamentele oplossing voor bepaalde vormen van criminaliteit. Vaak is er

gewoon een verplaatsing van feiten, geen daling. Ter zake verwijst het lid naar de verhouding van camera's in België: 1 per 1000 inwoners terwijl in het UK 1 camera op 14 inwoners hangt. Camera's kunnen leiden tot stigmatisering van het openbaar vervoer. Ze creëren een onterecht onveiligheidsgevoel. Reizigers zijn momenteel zeer tevreden over de veiligheid op het openbaar vervoer en de cijfers inzake agressie zijn stabiel. Hij concludeert dat er dus restrictief mee moet omgesprongen worden en is dan ook verrast dat 22% van de voertuigen ermee zal worden uitgerust. Dat lijkt hem erg veel. Hoe zijn die voertuigen geselecteerd? Op basis van welke criteria? Gaat dit enkel om risicolijnen in grotere steden? In haar antwoord op zijn actuele vraag in februari kondigde de minister een strikte deontologische code aan die De Lijn zichzelf zou opleggen met betrekking tot het gebruik van camerabeelden. Hoe zit het daarmee?

Wat het stimuleren van nieuwe vormen van collectief en duurzaam vervoer, betreft, leest hetzelfde lid dat wat autodelen betreft, gestreefd wordt naar meer standplaatsen in de bestaande Cambio-steden en dat onderzocht zal worden of een uitbreiding naar andere centrumsteden haalbaar is. Hij vindt dit zeer positief. Met de stijgende olieprijzen en de klimaatproblematiek in het brandpunt van de aandacht, denkt hij dat heel veel gezinnen bereid zijn om minstens hun verplaatsingsgedrag eens goed te analyseren. Autodelen zou voor velen onder hen een alternatief kunnen zijn, zeker voor gezinnen met beperkte middelen die in de stad wonen.

Hij vraagt zich af wat het profiel is van de huidige klanten van Cambio? Hij heeft het gevoel dat autodelen weinig bekendheid geniet of dat er alleszins belangrijke misverstanden over bestaan (bijvoorbeeld over de beschikbaarheid van wagens) en dat dit momenteel een zaak is van een beperkte groep hoogopgeleide, welingelichte, jonge stadsbewoners.

Moet er naast een verruiming van het aanbod ook niet bekeken worden hoe de doelgroep kan verruimd worden? Zijn er campagnes gepland gericht op een breed publiek?

Wat het verhogen van de verkeersveiligheid betreft, en specifiek in verband met educatie en sensibilisering vindt het lid wat de relatie tussen verkeerseducatie en onderwijs betreft dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) bijzonder goed werk levert met het aanleveren van educatief materiaal en de organisatie van praktische verkeers- en mobiliteitseducatie. Het secundair onderwijs is inderdaad een pijnpunt, wat onder meer te maken heeft met het vrijblijvend karakter van de vakoverschrijdende eindtermen inzake verkeer.

Het zoeken naar verkeersgangmakers in elke school lijkt hem een uitstekend idee om in het secundair onderwijs structureel werk te maken van verkeerseducatie. Zou het niet interessant zijn om te onderzoeken of er ook geen verkeerseducatief aanbod gericht op bedrijven kan ontwikkeld worden? In 2004 heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid becijferd dat meer dan de helft van de dodelijke arbeidsongevallen in het woon-werkverkeer gebeurt. In het jaarboek Verkeersveiligheid van 2006 nam hij kennis van een interessant project bij Sidmar waarbij werknemers op vrijwillige basis met hun gezin een halve dag training preventief gedrag voor fietsers kunnen volgen of een ganse dag preventief gedrag voor motorrijders. Daar hebben 600 mensen aan deelgenomen! De VSV organiseert samen met de MAG praktijksessies voor scholieren die met de brommer rijden, er zijn ook de zogenaamde screenings. Kan dit ook niet op grotere schaal aangeboden worden naar bedrijven?

Hetzelfde lid heeft vragen bij de affichecampagnes langs de autosnelwegen. Hij vindt het nuttig dat de KUL de nuttigheid van deze campagnes eens onderzoekt. Hij is van oordeel dat de voorbije campagnes met de provocatieve uitspraken die inspelen op het soms irrationele gedrag van autobestuurders in het verkeer al beter geslaagd zijn dan de typische slogans met een beeld. Maar toch heeft het lid zijn twijfels bij de effectiviteit ervan.

Het lid pleit ervoor dat sensibilisatie steeds gekoppeld dient te worden aan handhaving!

Naast de affiches moeten de mensen er rechtstreeks op aangesproken worden. Waarom niet afspreken met de wegpolitie om op dit punt extra controles uit te voeren tijdens de campagne en dit vooraf in de media aankondigen?

Een andere vraag van de heer Vandenbroucke handelt over het item milieu- en natuurhinder verminderen. In een aantal studies werd aangeduid dat het wegverkeer één van de hoofdoorzaken is waarom het bijzonder moeilijk wordt om aan onze Kyoto-verplichtingen te voldoen. Het lid leest in deze beleidsbrief veel goeds over de milieu-investeringen bij De Lijn en er wordt verwezen naar het DINA-syteem, maar de impact daarvan op de totaliteit van het

wegverkeer is niet erg groot. Daarvoor moeten we een beroep doen op de verantwoordelijkheid van de individuele autogebruiker en de wegvervoerders. Maar daarover vindt het lid echter bijzonder weinig terug in deze beleidsbrief. Hij verwijst ter zake naar de jaarlijkse milieurapporten van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Daarin is al meerdere malen gesteld dat een prijsmechanisme op basis van milieukarakteristieken van voertuigen en de plaats en het tijdstip van verplaatsingen een hefboom kan zijn om de CO_2-uitstoot door het wegverkeer aan te pakken.

In de beleidsbrief wordt onder het hoofdstuk 'sturend prijsbeleid' verwezen naar het studiesyndicaat dat de implementatie van het elektronisch wegenvignet via nummerplaatherkenning moet voorbereiden. Dat wegenvignet moet er op de eerste plaats voor zorgen dat ook buitenlandse weggebruikers mee betalen voor onze infrastructuur. Maar hetzelfde lid vindt dat dit niet de enige doelstelling mag zijn. In het rapport van de SERV naar aanleiding van het maatschappelijk debat hierover las de heer Vandenbroucke dat men ook verwacht dat een prijsinstrument ook moet bijdragen aan het verminderen van de negatieve milieu-impact van het wegverkeer, het oplossen van de congestieproblematiek en het stimuleren van een duurzamere mobiliteit. Zijn vraag is of en hoe men een sturend karakter zal geven aan het wegenvignet?

Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* heeft met aandacht de beleidsbrief Mobiliteit doorgenomen.

Wat het dossier van De Lijn (de Vlaamse Vervoermaatschappij) betreft sluit zij zich graag aan bij de gemaakte opmerkingen van de heren Sauwens en Peumans over de efficiëntie van de vervoersprestaties van De Lijn, de doorzichtigheid van financiering en het evenwicht in financiering (de zogenaamde kostendekkingsgraad).

Sinds de gedachtewisseling over de 'evaluatie van basismobiliteit' van dit jaar in deze commissie groeit het bewustzijn bij De Lijn en de minister dat er nood is aan een registratiesysteem waarmee vraag en aanbod veel beter op mekaar worden afgestemd. Er is daar echter nog veel werk aan de winkel. In die zin is de verhoging van de kostendekkingsgraad bij De Lijn niet zozeer bedoeld als een aanval op De Lijn maar eerder als een terechte bekommernis naar de toekomstige betaalbaarheid van de structuur. De VLD is verheugd dat er gewerkt wordt aan een transparant en uniform registratiesysteem.

Hetzelfde lid leest in de beleidsbrief dat elk project sinds 2005 door De Lijn gescreend wordt volgens een 10-puntenlijst van optimalisatiemogelijkheden om de efficiëntie te waarborgen. Het lid vraagt of de minister wat meer uitleg kan geven over de manier waarop deze evaluatie uitgevoerd werd en over de bijsturingen die op basis daarvan tot op heden uitgevoerd werden? Wat is de inhoud van de 10-puntenlijst? Wat was de globale conclusie van de evaluatie? Hoeveel procent van de projecten was voor verbetering vatbaar? Hoeveel procent van de projecten kwam in aanmerking voor een andere exploitatiewijze? Welke projecten zullen in 2007 geëvalueerd worden?

De VLD vindt het een goede zaak dat wordt overgestapt naar netmanagement omdat dit systeem meer vraaggericht is dan basismobiliteit. Er wordt gekeken waar de grootste noden zijn, waar de missing links in het openbaar vervoer zich bevinden, waar mensen nog vragen naar extra openbaar vervoer en waar er nog vervoersongelijkheid is. De VLD is tevreden met deze vraaggerichte evolutie inzake basismobiliteit, al is zij ervan overtuigd dat het beter was om van bij het begin de basismobiliteit vorm te geven vanuit de vraag naar mobiliteit. Het openbaar vervoer moet in de eerste plaats een antwoord bieden op de vraag van de gebruiker en bussen en trams moeten in de eerste plaats rijden op plaatsen en tijdstippen waar er acute capaciteitstekorten zijn. Nu biedt het openbaar vervoer nog te vaak diensten aan waar weinig vraag voor is.

Het lid vraagt ook verduidelijking omtrent de mogelijke rol van de taxisector in dit ganse plaatje. Volgens de beleidsbrief werd in een beperkt aantal steden een TOV-biljet (een combinatieticket heen met openbaar vervoer en terug met taxi) aangeboden. Er zijn proefprojecten in Limburg. Zij heeft vernomen dat er een uitbreiding van een aantal proefprojecten met taxi's gepland zijn. Zij vraagt naar een evaluatie en wenst het resultaat te vernemen van dat zogenaamde combinatieticket (openbaar vervoer + taxi).

De VLD juicht toe dat er in de beleidsbrief terecht heel wat aandacht besteed is aan de veiligheid van het openbaar vervoer. Volgens de beleidsbrief krijgen de 'hotspots' de absolute prioriteit inzake veiligheidsmaatregelen. Welke zijn deze hotspots? Op welke wijze worden deze hotspots vastgelegd?

Wat het wegenvignet betreft, is er een strikte timing voor de invoering van het wegenvignet op 1 januari 2008. Hetzelfde lid kreeg graag een globaal overzicht over de verschillende stappen die reeds genomen en zullen genomen worden Er is reeds een akkoord afgesloten met het Waalse Gewest over de verdeelsleutel

van de inkomsten van het vignet. Kan dit akkoord toegelicht worden in deze commissie in de loop van februari 2007 wanneer er duidelijkheid is over de projectdefinities?

Mevrouw Annick De Ridder vernam dat de minister te samen met haar collega Bourgeois, minister bevoegd voor Bestuurzaken, een onderzoek rond telewerken zou opstarten. Zij meent dat het nuttig zou zijn om daarover ook de minister bevoegd voor Economie te consulteren.

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

Vergadering van 14 november 2006

Minister *Kathleen Van Brempt* wenst hic et nunc vooral de algemene politieke vragen te beantwoorden.

In verband met de opmerkingen en vragen van verschillende leden over de globale aanpak van het mobiliteitsbeleid, verklaart de minister dat dit vanzelfsprekend breder is dan het openbaar vervoerbeleid.

De minister benadrukt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen de basis vormt van het regeerakkoord. Aan dit plan is tijdens de vorige legislatuur zeer hard gewerkt en het plan is nog steeds in de lijnen die het uitzet, zeer actueel. De minister stelt dat zij binnen haar bevoegdheid de pistes van het Mobiliteitsplan Vlaanderen uitwerkt. Er is volgens de minister en ook binnen de regering geen nood aan een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tenzij deze commissie dat echt zo zou beslissen. Het is wel goed dat er nu eens tussentijds halverwege de huidige legislatuur op basis van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zou geëvalueerd worden wat de stand van zaken is.

Zij voelt aan, zeker voor wat betreft modal shift, dat er nog heel wat werk aan de winkel is maar ze krijgt geen blozende kaken als ze kijkt naar de ons omringende landen en regio's.

De minister stelt dat uit de Nederlandse studie 'Benchmark OV Vlaanderen' blijkt dat Vlaanderen op vlak van cijfers inzake personenvervoer beter scoort dan Nederland.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat hij dat anders gelezen heeft: Nederland zegt dat Vlaanderen nu Nederland ingehaald heeft. In dat Nederlands rapport zijn cijfers beschikbaar die men in Vlaanderen niet kan terugvinden.

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt dat deze studie haar cijfers gebruikt en daaruit blijkt dat voor de evolutie van het personenvervoer Vlaanderen beter scoort.

Ze is het wel eens dat er voor de registratie van kilometers personenvervoer en openbaar vervoer bijkomend onderzoek wenselijk is. De indicaties geven echter aan dat we het zeker niet slechter doen dan de ons omringende regio's.

De minister heeft nooit onder stoelen of banken gestoken dat zij ongelukkig is met de huidige bevoegdheidsverdeling binnen de Vlaamse Regering. De minister geeft toe dat dit geen goede zaak is voor het beleid maar ze stelt dat er nauw met minister Peeters samengewerkt wordt. In de mate van het mogelijke en met respect voor de bevoegdheden poogt de minister voluntaristisch te zijn, niet alleen op vlak van openbaar vervoer maar ook inzake verkeersveiligheid. Er zijn een aantal eerste stappen: ze verwijst naar het Pendelplan en de eerste stappen op vlak van carpooling en autodelen.

De minister is zich enerzijds terdege bewust van de beperkingen van het openbaar vervoer, anderzijds gelooft zij niet in grote nieuwe wegen maar eerder in een benuttiging van de bestaande wegen.

De minister benadrukt dat zij even ambitieus blijft dan vroeger voor wat betreft het realiseren van de modal shift. De doelstellingen van de modal shift zijn trouwens nog steeds terug te vinden in haar beleidsbrief.

In verband met de opmerkingen van de heer Glorieux over het milieuluik repliceert de minister dat zij de film van Al Gore niet nodig heeft om te weten wat de 'sense of urgency' is. Zij stelt dat vandaag nog niet bij alle fracties de politieke wil bestaat om in dit dossier vooruitgang te boeken. De minister heeft er niet voor gekozen om het hele luik klimaat en mobiliteit op te nemen in deze beleidsbrief maar wat haar betreft maakt dat daarvan onderdeel uit. Zij houdt zich klaar om alle maatregelen in die zin uitvoeren. De minister verwijst naar de geplande zeer vooruitstrevende milieu-investeringen bij De Lijn.

Minister Kathleen Van Brempt antwoordt op de vraag van de heer Van Gaever dat er tien extra dis-

patchers nodig zijn omdat die cruciaal zijn om het veiligheidsplan van De Lijn uit te voeren. De dispatchers vormen de dragers van dat plan omdat het niet haalbaar, betaalbaar en wenselijk is om op elke bus en tram een tweede man of vrouw te plaatsen. Er worden wel extra controleurs ingezet maar op het merendeel van de voertuigen zal in de loop van de dag de bestuurder alleen aanwezig zijn. Die heeft dan één cruciaal hulpmiddel met name radiocontact met de dispatching. In het veiligheidsplan werden alle gaten gedicht zodat elke bus onmiddellijk contact kan leggen met de dispatching. Daarvoor heeft men echter extra bemanning nodig op de dispatching. Tien extra mensen is een minimum minimorum en zeker geen luxe.

De heer *Jan Peumans* vraagt in dit verband naar de relatie en ervaring met het protocol dat de federale minister van Binnenlandse Zaken met De Lijn getekend heeft over de inzet van politie. Is dit reeds geëvalueerd?

Minister *Kathleen Van Bermpt* verduidelijkt dat zij een protocol met de federale minister van Binnenlandse Zaken getekend heeft. De minister van Binnenlandse zaken moet dat nu verder vertalen naar de verschillende politiezones.

De heer *Jan Peumans* stelt dus vast dat dit nog niet operationeel is.

Wat het standpunt van de heer Van Gaever over de problematiek van de vrije busbanen betreft, verwijst de *minister* naar het standpunt ter zake dat zij reeds meermaals in deze commissie verwoord heeft.

Wat het dossier van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer betreft, stelt de minister dat de discussie eerlijk moet gevoerd worden.

Grosso modo zijn er twee methoden die onmiddellijk effect ressorteren om de kostendekkingsgraad drastisch te verhogen.

De eerste piste heeft te maken met het decreet Basismobiliteit, maar komt neer op het terugdraaien van het gevoerde beleid omdat er alleen openbaar vervoer voorzien wordt op locaties waar een hoog kostendekkingspercentage gerealiseerd wordt. Het gaat dan over locaties waar een hoge capaciteit en een hoge potentialiteit voorhanden is. In de stedelijke gebieden is één van de grootste problemen het capaciteitsprobleem. Netmanagement moet daaraan een oplossing bieden.

De minister is er zich terdege van bewust dat zij nu dit dossier héél zwart wit benadert. Concreet komt de eerste piste erop neer dat er enkel in Antwerpen en Gent en in een aantal andere steden openbaar vervoer voorzien wordt maar zeker niet in klein stedelijk, laat staan landelijk gebied. De kostendekkingspercentages van belbussen zijn immers bedenkelijk lager dan de kostendekkingspercentages van tramlijn 3 in Antwerpen. De minister benadrukt met klem dat dit niet haar optie en deze van de Vlaamse Regering is. Immers dit heeft te maken met een zeer belangrijke doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het mobiliteitsbeleid in zijn globaliteit te maken. Mobiliteit is immers een recht van iedereen. Niet iedereen heeft een wagen en de toenemende vergrijzing ertoe zorgt dat een belangrijk deel van de bevolking geen fysieke toegang meer heeft tot de personenwagen; er is ook de belangrijke doelgroep van de jongeren. De categorieën zijn bekend. Deze groepen hebben evenzeer recht op onderwijs, werk en ook mobiliteit en deelname aan het sociale leven.

De tweede piste heeft te maken met het drastisch verhogen van de prijs van het openbaar vervoer. Het prijskaartje van een individueel ticket is wel degelijk drastisch gestegen (van één naar anderhalve euro). De minister had gevreesd voor een negatief effect maar er is voorzien in alternatieven zoals het voorverkoopnet en de meerdere rittenkaarten. De minister engageert zich om de juiste cijfers aan deze commissie te bezorgen. Zij benadrukt dat er een grote shift plaatsvond van biljetten naar lijnkaarten in de ordegrootte van 50%. Zij is tevreden over deze spectaculaire beweging die zeer zeker zijn effect op de inkomsten zal hebben: dat heeft neutraliserend gewerkt omdat er veel werd geïnvesteerd in de voorverkoopnetten.

Welke alternatieven zijn er? Ofwel worden de lijnkaarten drastisch verhoogd of de meest efficiënte maatregel is natuurlijk de drastische verhoging van de abonnementen omdat het overgrote deel van de klanten een abonnement heeft.

De minister benadrukt dat dan gepraat moet worden over de verhoging van de abonnementen met 10, 20 of 30%. Dat heeft vanzelfsprekend belangrijke financiële gevolgen voor gezinnen. Een bijkomende maatregel zou erin kunnen bestaan om de gratis buzzy pazz voor een derde kind in een gezin af te schaffen.

De heer *Johan Sauwens* dringt aan dat deze commissie een overzicht zou krijgen van de kostprijs van het hele tarievenbeleid. Concreet gedetailleerd en opge-

splitst in kosten aan administratie, aan boekhouding, aan ontwaardingsmateriaal, aan pro data, aan installatiekost, en dergelijke. De vraag rijst bovendien of het nog de moeite loont om met een kostendekkingsgraad van 10 tot 11% de mensen nog te laten betalen?

De heer *Jan Peumans* verwijst opnieuw naar het onderzoeksrapport 'Benchmark OV Vlaanderen' uitgaande van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar is sprake van een kostendekkingspercentage van 40%. Hij dringt aan dat deze commissie aansluitend bij het verzoek van de heer Sauwens ook een overzicht krijgt van de evolutie van de tariefverhogingen van de laatste tien jaren. Waarschijnlijk is de conclusie dat er jaren geen tariefverhogingen werden doorgevoerd. De *minister* beaamt dit.

Een tweede conclusie is volgens de heer *Jan Peumans*, dat het gratisverhaal – waar hij steeds tegen gekant was – eigenlijk aan iedereen het gevoel geeft dat het allemaal niet teveel mag kosten. Als men Nederland en Vlaanderen op vlak van abonnementen vergelijkt (met de Buzzy Pazz reis je heel Vlaanderen een jaar door voor 150 euro) blijkt dat de grootste bedreiging voor het openbaar vervoer in toenemende mate de kostendekking is.

De *minister* repliceert dat ze het niet eens is met deze stelling.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat hij begrip heeft voor de sociale argumentatie van de minister (mobiliteit is een recht) maar dat uit een recente studie blijkt dat de leefbaarheid van het platteland bepaald wordt door 'de diepvriezer en de auto'. Het rijbewijsbezit is bij de oudere dames veel hoger dan twintig jaar geleden en dat vormt een bedreiging. Men had van de 65-plussers een voorhoede moeten maken in de zin van dat zijn nu dé mensen die zich met openbaar vervoer verplaatsen. Maar in de praktijk blijkt nu dat deze categorie én een hoger rijbewijsbezit heeft, én een hoger pensioen hebben én bijgevolg meer met auto op stap gaan. Dat geldt zeker voor de plattelandsgebieden. De ouderen verplaatsen zich het meest met het openbaar vervoer in Antwerpen en Gent en met de kusttram. In de rest van het land (op het platteland) zijn deze verplaatsingen met het openbaar vervoer marginaal.

De *minister* betwist deze laatste stelling en zal dit aantonen met cijfers die zij aan deze commissie ter beschikking zal stellen. Zij stelt dat het gebruik van het openbaar vervoer door 65-plussers breed en wijd en zijd verspreid is in Vlaanderen meer dan alleen in Antwerpen en Gent.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat er 30 miljoen verplaatsingen zijn voor de 1,2 miljoen abonnementen die de 65-plussers in bezit hebben. De oefening is vlug gemaakt. Hij blijft erbij dat de verplaatsingen buiten Antwerpen en Gent marginaal zijn.

De heer *Johan Sauwens* herhaalt dat hij graag de kostprijs van het tarievenbeleid kent. Welke tijdwinst (per rit) kan men boeken als men het openbaar vervoer volledig gratis maakt?

De *minister* engageert zich om al deze gegevens aan de commissie te bezorgen. Zij stelt dat de tijdswinst echter ook met andere parameters (de rittenschema's, de registratie van de chauffeurs…) moet rekening houden. Er is nood aan een nieuw ontwaardingssysteem en dat is misschien een mooie hefboom om alles gratis te maken om nieuwe investeringen in Retibo ter vermijden. Maar er blijft het probleem van de registratie.

De minister beklemtoont voor alle politieke duidelijkheid dat zij deze opmerkingen nooit hoort binnen de regering. Zij wordt er echter telkens opnieuw mee geconfronteerd in het parlement.

De minister herhaalt dat een forse stijging van de abonnementen effect heeft op de gezinnen terwijl de minister in de regering alleen maar hoort hoe men de factuur van de schoolgaande jeugd moet verlagen. Dat is thans één van de belangrijke thema's. Zij zou wel eens willen weten wat de verschillende fracties vinden van de piste om de kostprijs van het openbaar vervoer te verrekenen in de maximum factuur.

De heer *Johan Sauwens* repliceert dat de Vlaming toch sowieso zal betalen: ofwel betaalt hij als reiziger, ofwel als belastingbetaler. Nu komt er echter 90% van de kosten voor openbaar vervoer uit de algemene middelen.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat dit net hét voorbeeld is waarover solidariteit moet gaan. Er moet een solidariteit zijn tussen de mensen die alleen de wagen betalen en tussen de mensen die ook voor openbaar vervoer kiezen met alle positieve effecten voor de leefbaarheid van Vlaanderen.

De heer *Johan Sauwens* verklaart dat de minister op een verdoken manier het communistisch model

invoert. Hij herinnert eraan dat één van haar voorgangers, de heer Stevaert naar Cuba geweest is.

Mevrouw *Annick De Ridder* wenst daarbij een randbemerking te formuleren. Voor de VLD moet een bepaalde prijspolitiek inderdaad de overstap mogelijk maken naar het openbaar vervoer. Man kan bv. aan studenten kortingen geven in de hoop dat ze ook nadien het openbaar vervoer zullen gebruiken. Er is wel een verschil in discussie tussen enerzijds stimulansen geven en anderzijds mobiliteit beschouwen als een sociale zekerheid. De vraag rijst welke hoeveelheid 65-plussers effectief door het tarievenbeleid (het gratisbeleid) overtuigd worden om de overstap te maken naar het openbaar vervoer. Welke categorie doet dat niet, maar heeft het wel nodig uit sociale overwegingen? Dan wordt het een sociaal debat.

Zij blijft van mening dat het debat van prijszetting bij het openbaar vervoer gevoerd moet worden vanuit de overtuiging dat dit de overstap naar het openbaar vervoer stimuleert. Het is in een ruimer sociaal debat eerder belangrijker dat de lasten verlaagd worden om op die manier een evenwicht te vinden.

De heer *Carl Decaluwe* verwijst naar de passage in het regeerakkoord over de evaluatie van basismobiliteit: "De doelstellingen, opgenomen in het decreet Basismobiliteit, worden op de meest efficiënte manier gerealiseerd. De zorg voor een efficiënte inzet van middelen is tevens het uitgangspunt bij de uitvoering, de opvolging en de bijsturing, waar nodig, van de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de VVM/De Lijn.". Hij stelt dat zijn fractie daar zeer gevoelig voor is en vragende partij is om deze passage van het regeerakkoord uit te voeren.

De vraag is hoe men met dezelfde middelen van het openbaar vervoer met een sociale component een beter georganiseerd openbaar vervoer kan maken. Nu is het gemakkelijk: basismobiliteit is het antwoord maar dat resulteert in een uitbreiding van het aanbod en een stijging van de middelen. De heer Decaluwe is meer te vinden voor de formule die men bij de VRT hanteert. De Vlaamse Regering heeft meer middelen aan de VRT ter beschikking gesteld maar tezelfdertijd moeten die middelen meer efficiënt besteed worden. Hij zou graag deze formule ook toegepast zien bij De Lijn. Dit heeft niets te maken met een aanval op het openbaar vervoer maar het gaat over de meeste efficiënte besteding van belastingsgelden. Dat is blijkbaar een verhaal waar de regering niet in slaagt een goede oplossing te vinden.

Moraal van het verhaal is dat zijn fractie van oordeel is dat het openbaar vervoer op een veel meer efficiënte manier kan uitbesteed worden. De analyse moet echter starten en gemaakt worden op basis van goed cijfermateriaal en het formuleren van goede doelstellingen. Exemplarisch verwijst hetzelfde lid naar Hasselt. Hij heeft al jaren gevraagd naar cijfermateriaal daarover om te onderzoeken hoeveel mensen effectief het openbaar vervoer gebruiken: 9% is een hallucinant getal. Wie maakt de overstap? De evaluatie moet ook gemaakt worden van maatregelen zoals het inruilen van autonummerplaten in ruil voor een abonnement. Er is daar sprake van 32.000 mensen. Maar over de nuchtere analyse is er tot op heden geen eenduidigheid.

De heer *Joris Vandenbroucke* is van oordeel als men de kostprijs van het openbaar vervoer wil voeren en de mate waarin men daarbij extreme vormen van solidariteit organiseert, men ook de mate waarin externe kosten per gereden personenwagenkilometer door weggebruikers moet aanrekenen. Er bestaan daarover studies: het ongevallenpercentage bij personenwagens ligt tientallen keren hoger dan bij het openbaar vervoer. Maar daar wordt hier over gezwegen. Voor elke drie kilometer die men met de wagen rijdt, worden er onrechtstreeks twee gesubsidieerd door de gemeenschap. Dat is ook solidariteit.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* stelt vast de discussie die naar aanleiding van haar interpellatie over de geldstromen privaat en openbaar vervoer in deze commissie op 9 november gevoerd werd, nu overgedaan wordt. Zij was toen al vragende partij om daarover een diepgaand debat te voeren aan de hand van degelijk cijfermateriaal dat nu ontbreekt. Zij vraagt om dit voorstel te bekijken tijdens een volgende regeling van werkzaamheden in deze commissie.

De heer *Carl Decaluwe* benadrukt dat zijn stelling is dat een overheidsinstelling zoals De Lijn bakken overheidsmiddelen krijgt. De vraag is of men niet op een efficiëntere manier het openbaar vervoer kan organiseren.

De heer *Bart Martens* stelt dat de vergelijking tussen privaat en openbaar vervoer wel opgaat. Het gaat telkens over onbetaalde facturen die niet volledig door de gebruiker betaald worden om verschillende redenen. Bij het wegvervoer gaat het over een factuur van 66% van de werkelijke kosten (congestie, fileleed, ongevallen, milieuhinder,…) die niet gedragen wordt (een kostendekkingsgraad van 33%).

Bij het openbaar vervoer praten we over een percentage van 11%. Maar vermits het wegverkeer nog steeds een zeer groot aandeel inneemt in het mobiliteitsverhaal, is die onbetaalde factuur veel groter dan de onbetaalde factuur van het openbaar vervoer. Het is niet bij de haren getrokken om beide te vergelijken. Als men de werkelijke kosten zou aanrekenen, krijgt men in bepaalde gevallen sociale distorties. Hij vindt het nuttig om in het openbaar vervoer te blijven investeren wat niet wegneemt dat de kostenefficiëntie maximaal moet gestimuleerd worden.

De heer *Johan Sauwens* vindt dat de solidariteit in de samenleving via de fiscaliteit en de sociale zekerheid en niet via de diensten die de overheid organiseert, dient geregeld te worden. Men moet zich vragen stellen bij de huidige obsessie van het quasi gratis aanbieden van dure diensten. Het mag geen taboe zijn om over dit thema te praten temeer daar de budgetten van De Lijn in deze begroting de grootste stijger zijn. De stelling van de CD&V is dat een gezond tarievenbeleid – zoals in de ons omringende landen – voldoende eigen middelen genereert om meer het aanbod te versterken, het voertuigenpark te vernieuwen maar tegelijkertijd het personeel iets beter verlonen.

Deze of volgende regeringen zullen omwille van de budgettaire situatie de kraan moeten dichtdraaien: men kan niet blijven elk jaar 6 of 10% middelen aan De Lijn bijgeven. Op een bepaald moment zullen ook onderwijs en welzijn roepen om meer middelen. De openbare vervoersmaatschappij zou zich daartoe moeten wapenen maar doet dat niet. De heer Sauwens stelt dat hij op deze manier ook overheidsmanager van het jaar kan worden als men altijd middelen bij krijgt. Er moet duidelijk een meerjarenplanning komen met een vork van inkomsten en uitgaven, De Lijn moet zelf meer inkomsten genereren zonder dat de basisdoelstellingen afgekraakt worden. Deze oefening moet gemaakt worden en is realistisch haalbaar, getuige de situatie in de ons omringende West-Europese landen. Dat is de gulden middenweg. Hetzelfde lid kant zich tegen de sluikse manier waarbij volgens een quasi communistische model alle middelen voor openbaar vervoer uit de algemene middelen gehaald worden. Mensen met een relatief laag pensioen betalen relatief hoge belastingen in dit land om dergelijke systemen in stand te houden. Dat is op termijn niet houdbaar. Hij kant zich radicaal tegen de idee dat iedereen recht heeft om zich zo ver mogelijk te verplaatsen tegen quasi geen kost. Ideale mobiliteit is nabijheid. De heer Sauwens benadrukt dat zijn fractie aandringt dat dit debat in alle openheid globaal moet gevoerd worden. Hij vindt de suggestie van de minister om bij de helft van de huidige legislatuur een reflectie te houden zeer nuttig.

Hij neemt het niet dat men de automobilist die soms geen andere keuze heeft, stigmatiseert. Onze economie draait onder meer omdat wij een zeer goed uitgebouwd wegennet hebben. Het debat waar welke investeringen nodig zijn om knelpunten weg te werken, moet gevoerd worden met de beide ministers bevoegd voor mobiliteit in Vlaanderen.

De heer *Carl Decaluwe* verklaart dat een dergelijk debat pas zinvol is als men over correcte cijfers beschikt. Hij verwijst naar de VRT waar cijfermateriaal ontbrak. Pas vrij laat waren de cijfers beschikbaar en bleek dat de financiële put zeer diep is omwille van enorm slecht management. Hij waarschuwt De Lijn om niet dezelfde piste te bewandelen omdat hij een aantal frappante gelijkenissen ziet. De exploitatie blijft stijgen maar de investeringen volgen niet die trend. Hij vermeldt dat hij dit reeds jaren geleden al herhaaldelijk gemeld heeft maar geen gehoor kreeg. Eindelijk wordt nu bevestigd dat de investeringen niet volgen. Hij voorspelt dat als er op korte termijn van één tot twee jaren geen bijsturing komt, men hetzelfde scenario als de VRT krijgt. De Vlaamse Regering zal De Lijn moeten dwingen om op een efficiëntere manier om te gaan met de beschikbare middelen. De heer Decaluwe benadrukt dat hij niet pleit voor een afbouw maar hij is ervan overtuigd dat met dezelfde middelen veel meer kan gedaan worden. Maar zo'n debat aangaan, vergt wel vooraf dat de correcte cijfers (kostprijsvergelijking) voorhanden zijn. Hij verwijst naar de discussie die deze commissie voerde naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof over de kostprijsvergelijking tussen de private lijnen en de openbare lijnen. Toen bleek ook de nood aan correct cijfermateriaal.

Indien dit cijfermateriaal beschikbaar is, kan ook de discussie die de heer Martens aankaart (met name de kostprijs van het privaat personenvervoer) plaatsgrijpen.

Exemplarisch stelt het lid zich de vraag of alle 65-plussers wel behoefte hebben aan een gratis abonnement. Bejaarden willen gerust een kleine bijdrage leveren. Er is terecht de vraag om het vervoer voor de schoolgaande jeugd goedkoper te maken maar hier moet ook solidariteit tussen de verschillende generaties spelen.

De heer *Bart Martens* stelt vast dit ook een ideologisch debat is. Hij heeft geen probleem met de vraag om exact cijfermateriaal ter beschikking te stellen maar stelt dat men uiteindelijk met een publieke dienstverlening te maken heeft. Men kan trouwens hetzelfde verhaal vertellen over de waterzuivering waar de waterheffingen nog niet eens de helft van de Aquafinfactuur dekken. De rioolheffing werd hier geplafonneerd omdat dit sociale distorties zou veroorzaken. Een deel moet uit de algemene middelenbegroting gefinancierd worden omdat de algemene middelenbegroting sociaal rechtvaardig wordt samengebracht. Hij wenst dit debat niet uitsluitend in termen van kostendekking te voeren maar hij heeft wel oog voor efficiëntiemaatregelen die met dezelfde middelen tot een beter resultaat leiden.

Men moet echter af van de 'idee fixe' van er is maar een kostendekkingsgraad van zoveel procent want dan moet men ook de kostendekking van het rioleringsbeleid, waterzuivering en afvalbeleid mee in rekening brengen.

De heer *Jan Peumans* stelt voor dat de minister eens kennis neemt van het standpunt van de Nederlandse regering. Het lid las interviews in de Nederlandse pers waar minister Van Brempt verklaard heeft dat Nederland eens naar Vlaanderen moet komen kijken. In Nederland heeft de Nederlandse minister voorbeelden gegeven waarbij mensen gratis vervoer toegestaan werd in het kader van grote werken aan autosnelwegen. Achteraf heeft men die mensen doen betalen en die vonden dat goed omdat ze tevreden waren over de geleverde service.

Het lid vraagt of er in 2007 een tariefverhoging bij De Lijn gepland is? Wat is de achterliggende gedachte indien er een tariefverhoging komt? In verband met de evaluatie van de basismobiliteit verwijst hetzelfde lid naar voorbeelden in zijn regio op het platteland. In Tongeren ziet het lid op het spitsuur zes stadslijnen vertrekken. De kost van die lijnen bedraagt ongeveer 50 tot 60 miljoen BEF. Hij moet vaststellen dat deze bussen leeg zijn. Een tweede voorbeeld is de bus die loopt van Voeren over Riemst naar Tongeren (lijn 39B) en die leeg rondrijdt. De berekening van die lijn wordt gemaakt op grond van cijfers van de leerlingen van de provinciale school in Voeren. Op de spits vervoert deze bus ontzettend veel kinderen; men deelt die aantallen over alle ritten en men komt tot zogenaamd een bezettingsgraad van 8 reizigers. Dat maakt dat deze bus in stand kan gehouden worden terwijl een taxibedrijf daar veel rendabeler kan optreden.

Hetzelfde lid verwijst ook naar de zeer lage bezettingsgraad van de belbus (kostendekking van 2%). Als alternatief suggereert de heer Peumans te werken met taxicheques dan nu een zeer duur systeem op te zetten waar nauwelijks iemand gebruik van maakt.

De heer *Joris Vandenbroucke* meende dat De Lijn bij de evaluatie van de basismobiliteit juist de werkwijze is komen toelichten hoe deze projecten geëvalueerd worden. Men heeft toen gesteld dat men er niet voor terugdeinst bussen af te schaffen en te vervangen door openbaar vervoertaxi's. Hij vindt het thans voorbarig om net nu men het decreet volledig aan het uitvoeren is, te eisen dat tegelijkertijd de evaluatie wordt uitgevoerd.

De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat een typisch staaltje is van het gevoerde beleid. Men geeft maar geld uit, ondertussen goed wetende dat er bijsturing moet gebeuren. Behoorlijk bestuur eist dat men zeker in de voorbeelden die de heer Peumans aanhaalt, snel ingrijpt.

De heer *Jan Peumans* vermeldt dat een taxibedrijf uit de Voerstreek aangeboden had om een alternatief tegen een veel lagere prijs aan te bieden, niet kon omdat er een systeem in gang was gezet zonder rekening te houden met de behoeften die er zeker zijn. Hoe kunnen taxi's hierin geschakeld worden tegen een betere kostprijs die toch tegemoetkomen aan de sociale opdracht van het openbaar vervoer?

De heer *Carl Decaluwe* vermeldt dat ook in zijn streek dergelijke oplossingen met een taxibedrijf perfect realiseerbaar zijn. Hij kent gevallen van bejaarden die met het gratis openbaar vervoer aan de kust taartjes consumeren.

De heer *Joris Vandenbroucke* had gehoopt dat we uit de fase van de anekdotes waren. Er moet een discussie over de fundamentele visie gevoerd worden.

De heer *Carl Decaluwe* verklaart dat men de evaluatie van de basismobiliteit moet aanpakken. Hij stelt dat zijn fractie eist dat binnen de zes maanden over deze bewuste paragraaf uit het regeerakkoord fundamenteel gediscussieerd wordt. Hij heeft het gevoel dat de

regering daarover nog niet gepraat heeft; hij verklaart dat zijn fractie zeer gevoelig is voor dit item. Anders zal het zolang duren totdat de bom ontploft.

Minister *Kathleen Van Brempt* verklaart dat zij zeer goed naar dit parlement luistert. Zij stelt vast dat deze commissie zoals afgesproken in het regeerakkoord een uitgebreide sessie over de evaluatie van basismobiliteit heeft georganiseerd (Gedachtewisseling over de evaluatie van basismobiliteit – commissievergadering van 18 april 2006 – *Parl. St*. Vl. Parl. 2005-06, nr. 841/1). Tijdens deze vergadering was ook de ambtelijke top van De Lijn aanwezig en de minister benadrukt dat toen ook alle vragen gesteld konden worden.

De minister engageert zich om nu ook op alle gestelde vragen te antwoorden en op een volgende vergadering de cijfers waarnaar gevraagd werd en voor zover ze beschikbaar zijn (want voor sommige cijfers moet onderzoek gebeuren), mee te brengen.

De minister benadrukt dat in de gedachtewisseling met De Lijn over de evaluatie van basismobiliteit ook de tien punten overlopen werden: elk individueel project in uitvoering van het decreet werd bekeken. De minister repliceert dat zij niet op de hoogte is van de voorbeelden die de heer Peumans aanhaalt. Zij woont in de stad en wordt geconfronteerd met overvolle bussen en trams en bijgevolg met capaciteitsproblemen.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat hij geen opmerkingen maakte over het stadsvervoer in Antwerpen maar het wel had over lege bussen die her en der op het platteland rondrijden. Hij vindt trouwens het stadsvervoer in Antwerpen een goede zaak.

De *minister* herhaalt dat er wel degelijk objectieve criteria voorhanden zijn. Indien er andere criteria moeten toegevoegd worden, gaat zij daar graag op in. De minister pikt wel niet de kritiek alsof er niets gebeurd is binnen De Lijn op vlak van efficiëntie. Zij verwijst naar het veiligheidsplan. De kostprijs van het veiligheidsplan en de uiteindelijke meerkost die voorzien is in de verhoging van de dotatie is een mooi voorbeeld waar een evenwicht gezocht is tussen wat men onmiddellijk nodig heeft aan extra exploitatiemiddelen (onder meer om extra mensen aan te werven) en wat kan gecompenseerd worden bij De Lijn. Bij eigen personeel worden een aantal taken geschrapt en deze mensen worden elders ingezet. De volledige kost van deze 214 mensen (veiligheidsplan) wordt deels gedekt door extra budgetten toe te voegen maar ook deels gedekt door interne verschuivingen. De minister benadrukt dat ze de kritiek van de CD&V-fractie – elk jaar opnieuw bij de begrotingsbespreking – , dat er niets gebeurt, niet pikt. De minister is bereid om naar alle opmerkingen te luisteren en alle vragen te beantwoorden. Er is echter een groot verschil in visie omtrent de toekomst van de openbare dienstverlening en de mobiliteit. Zij stelt vast dat het verschil dusdanig is dat best het regeerakkoord als leidraad genomen wordt.

In verband met de opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde over de criteria van netmanagement dat deze vaag zijn, repliceert de minister dat zij uiteengezet heeft dat de extra budgetten netmanagement voor 2007 voor vijf miljoen euro gereserveerd zijn om basismobiliteit te vervolledigen tot 90%, dat ook de rij- en rusttijden gedeeltelijk gefinancierd worden met de middelen van netmanagement. Het resultaat is dat de middelen voor netmanagement niet van die ordegrootte zijn om volgend jaar heel veel projecten op te starten. De minister verduidelijkt dat de criteria voor netmanagement wel in het decreet Basismobiliteit opgenomen zijn en in de uitvoeringsbesluiten. De politieke prioriteiten zullen bepalen welke projecten uiteindelijk zullen goedgekeurd worden. Deze zijn wel terug te vinden in haar beleidsbrief: het gaat dan over het Pendelplan en het woon-werkverkeer, het leerlingenvervoer en het woon-schoolverkeer en het oplossen van de capaciteitsproblemen van het openbaar vervoer.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* blijft van oordeel dat netmanagement en locatiebeleid, een nieuwe term in de beleidsbrief zo weinig invulling krijgt: de beleidsbrief spreekt van “daar waar mensen vragen naar openbaar vervoer ...”. Aanbod en behoeftes worden zo onvoldoende op mekaar afgestemd en dan creëert men lege bussen. Elke gemeente heeft wel een degelijk gemeentelijk mobiliteitsplan waar de noden opgesomd worden. Met deze plannen moet de minister rekening houden in plaats van te stellen “daar waar mensen vragen naar openbaar vervoer ...”. Dat is een verkeerd uitgangspunt.

De *minister* stelt dat dit niet zo letterlijk moet genomen worden. Deze zinsnede betekent daar waar er echt noden zijn. Elk project basismobiliteit is trouwens op de openbaarvervoerscommissie gekomen. Daar zitten alle betrokken actoren waaronder ook de gemeenten bij. De projecten netmanagement zullen verankerd worden in de convenantenprocedure

en dat betekent dat gemeenten dan een contract afsluiten met De Lijn en de minister. Exemplarisch vermeldt de minister het voorbeeld van capaciteitsproblemen op het tramnet in Gent. Dat is een ideale hefboom om met de stad Gent afspraken te maken rond onder meer doorstroming en verkeerslichtenbeinvloeding. Het heeft geen zin om nieuwe middelen netmanagement te gebruiken voor het verhogen van de capaciteit als men tegelijkertijd er niet kan voor zorgen dat de doorstroming verbetert. De link tussen het gemeentelijk en stedelijk mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsbeleid van Vlaanderen zal nog meer versterkt worden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* repliceert dat zij met een ander voorbeeld wil aantonen dat er té weinig rekening wordt gehouden met de noden van de gemeenten. Als er in het Masterplan Antwerpen beslist wordt om tramlijnen door te trekken naar de gemeenten rond Antwerpen stelt hetzelfde lid vast dat verschillende gemeenten daarvan geen voorstander zijn. Immers, in vele van deze gemeenten is er reeds een bestaande infrastructuur aanwezig die een verbinding met de stad Antwerpen mogelijk maakt. Zij is van oordeel dat nieuwe tramlijnen een overbodige besteding impliceert van gemeenschapsgelden die elders veel beter kunnen gebruikt worden. Men houdt dus onvoldoende rekening met de gemeenten: zij verwijst in dit verband naar de aanleg van een tramlijn aan de grote gewestweg N1 en andere voorbeelden. Zij concludeert dat er reeds een goed vervoersaanbod (bussen en treinen) aanwezig is maar dat de Vlaamse overheid daar onvoldoende mee rekening houdt en middelen inefficiënt besteedt.

De *minister* repliceert dat zij het volkomen oneens is met hetgeen mevrouw Marleen Van den Eynde stelt. Men mag de grote inspanningen die er geleverd worden om de Vlaamse mobiliteitsplannen af te stemmen op de gemeentelijk mobiliteitsplannen interpreteren maar niet verwarren met het NIMBY-syndroom. Als men enkel luistert naar wat er leeft in de wijken, dan legt men in Vlaanderen geen enkele tramverlenging en geen enkele weg meer aan. Dat is superconservatief. De minister verwijst naar het voorbeeld van de gemeente Zwijndrecht waar aanvankelijk iedereen (de mensen en de middenstand) gekant was tegen de tramverlenging behalve de moedige burgemeester. Mevrouw *Marleen Van den Eynde* is van oordeel dat dit een andere discussie is: Zwijndrecht is een gemeente die via een tunnel of brug aansluiting krijgt met de stad Antwerpen. De *minister* betwist dat: in Deurne heeft men net dezelfde discussie. Daar heeft men ook een bus en zegt men waarom komt er nu nog een tram? Men heeft daar een tram nodig omdat de capaciteit van een tram hoger is (meer dan 30%), een tram veel stiller en dus leefbaarder is voor de omwonenden en omdat een tram veel minder vervuilend is. Elke bus die door een tram kan vervangen worden, is een goede zaak omdat de capaciteit verhoogd wordt. Dat is een toekomstgerichte vorm van openbaar vervoer.

In verband met de zone 30 en de veilige schoolomgeving verklaart de minister dat uiteraard met het gemeentelijk mobiliteitsplan rekening wordt gehouden maar de veilige schoolroute is slechts een handboek, een methode om een dergelijke route in de praktijk te ontwerpen.

In verband met de (laattijdige) registratie van ongevallengegevens , vermeldt de minister dat zij de frustratie van de leden deelt. Zij hoopt tegen volgende week de actuele stand van zaken mede te delen. Wat de vragen die betrekking hebben op het dossier van de mobiliteitsconvenanten betreft, verklaart de minister dat de regering volop bezig is met het uitvoeren van de afspraken die hier in deze commissie werden besproken en vastgelegd. De sneltoets is volop in ontwikkeling. Zij stelt voor om dit dossier opnieuw in deze commissie te bespreken als de gemaakte afspraken geïmplementeerd zijn.

Wat het dossier van de alternatieve financiering betreft, verwijst de minister naar haar toelichting waar ze de problematiek geschetst heeft omtrent de investeringsbehoeften. Er wordt thans gewerkt aan een globale nota omtrent PPS. Die zal voor de stelplaatsen er anders uit zien dan voor de tramverlengingen en de mogelijke light railprojecten. Op de vraag van de heer Sauwens of de nodige financiering voorzien is, antwoordt de minister dat de financiering voor Pegasus en Spartacus voorzien is in 'atoma' dit betekent in de schriftjes en ondertussen vertaald is in de meerjarenbegroting. Die financiering is echter volstrekt onvoldoende tenzij men met PPS-constructies werkt. Dat is de bedoeling. Een aantal initiatieven binnen Pegasus en Spartacus zullen ontwikkeld worden met PPS. De beschikbaarheidsvergoeding die men daarvoor nodig heeft, is voorzien in de meerjarenbegroting. De discussie is volop bezig, de minister stelt voor de discussie in deze commissie te voeren op het ogenblik dat de concrete plannen voorliggen. Uiteraard zullen ook de nodige adviezen van onder meer het INR gevraagd worden.

Wat het wegenvignet betreft, verwijst de minister naar het debat dat daarover in deze commissie gevoerd

werd. De minister wil daar graag op terugkomen. Vandaag valt er nieuw te melden dat men nog steeds op schema qua timing zit, dat de eerste proefopstellingen inzake elektronisch wegenvignet en nummerplaatherkenning bezig zijn. Er is niet gewacht op een akkoord met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, de minister laat zich trouwens ook niet door dat gewest chanteren. Er is dus te samen met Wallonië een studiesyndicaat opgericht. De minister gaat er vanuit dat de Brusselse regering wel tegen het einde van dit jaar of begin volgend jaar bereid zal zijn om een akkoord te sluiten over de opbrengsten van het wegenvignet. Men moet daar met een aantal objectieve criteria rekening houden: de minister hoopt dat het wegenvignet niet misbruikt zal worden in het debat over de financiering van het Brusselse Gewest. De minister blijft erbij dat 1 januari 2008 een streefdatum is voor de Vlaamse Regering. Als blijkt dat er meer tijd nodig is om dit vignet op een ernstige wijze in te voeren, zal het zo zijn temeer daar dit een mega-operatie is met veel effecten op het belastingssysteem.

De minister engageert zich om op de vragen van de heer Sauwens over de milieuhinder te antwoorden tijdens een volgende commissievergadering.

Op de vraag van de heer Peumans of er volgend jaar een tariefverhoging komt, antwoordt de minister dat er een indexaanpassing van de abonnementen komt. Men kan echter niet zomaar de tickets indexeren. Er is echter vorig jaar een tariefaanpassing gebeurd wat maakt dat de spanning groot is. Men kan echter niet elk jaar de abonnementen indexeren en aan de ticketing niets veranderen. Er wordt wel bewust een beleid gevoerd om abonnementen te promoten. Dat schept vastere inkomsten en klantenbinding. Volgend jaar moet dit dossier sowieso ten gronde bekeken worden.

De minister verduidelijkt dat er wel opnieuw een groot verplaatsingsonderzoek zal opgestart worden. Het laatste onderzoek resulteerde in het rapport 'Verplaatsingsgedrag Vlaanderen'. De heer *Jan Peumans* vermeldt dat dit onderzoek resulteerde in een uitslag die de toenmalige minister niet aanstond en aanleiding gaf tot het sturen van een bepaalde ambtenaar naar Siberië omdat hij de waarheid vertelde. Dat zegt wel iets over cijfermatige gegevens.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat zij toen ver in het Europees Parlement zetelde en bovendien houdt van cijfermateriaal.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat de onderbouwing van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen barslecht is. Exemplarisch verwijst het lid naar de uitspraak van de minister dat zij in het kader van het Pendelplan de modal shift met een aantal percenten wil veranderen. Hij vraagt naar de onderbouwing. De *minister* repliceert dat deze bewering steunt op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De ambitie is nu iets bijgesteld in die zin dat de lat hoger gelegd is. De heer *Peumans* vraagt naar de onderbouwing daarvan. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dateert van 2003 en ook daar had men moeite om dat te onderbouwen. De achillespees van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is net dat te pas en te onpas allerlei cijfers worden verspreid die echter niet onderbouwd zijn. Het zou een prioriteit moeten zijn om bv. met de hulp van de afdeling Planning en Statistiek, daaraan te werken. Een ander voorbeeld van gebrek aan onderbouwing zijn de regionale indicatoren waar sprake is van de file-uren. Maar het is onduidelijk waarop die cijfers gebaseerd zijn. Als de minister de ambitie heeft over het fietsgebruik te verhogen van 10 naar 15%, wil het lid weten op welke wijze dit onderbouwd is. Louter verwijzen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen is geen oplossing omdat men daar ook geen onderbouwing terugvindt.

Als men beweert dat het gratis vervoer een positieve invloed heeft op de modal shift, wil dezelfde spreker dit hard gemaakt zien. Hij stelt nu vast dat degene die fietsen en te voet gaan, het openbaar vervoer nu gebruiken. Dit blijkt nu uit een studie van de universiteit van Diepenbeek: de auto wordt gebruikt voor andere verplaatsingen. De fietser en voetganger stappen nu over naar het openbaar vervoer omdat de bus nu gratis is. Dat is vanuit gezondheidsoogpunt een slechte evolutie. De heer Peumans benadrukt nogmaals dat hij pleit voor een goede onderbouwing. Dat is zijn bezorgdheid.

De *minister* repliceert dat uit ander onderzoek blijkt dat het promoten van openbaar vervoer zeker niet slecht is voor het fietsgebruik en het voetgangersverkeer. Zij is het wel eens dat een goede onderbouwing noodzakelijk is. De minister engageert zich om met een voorstel om het Mobiliteitsplan Vlaanderen te evalueren naar deze commissie te komen. Men mag echter geen te hoge verwachtingen stellen. Ze wil in complementariteit met het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag zeker bekijken hoe men een globaler onderzoek kan opstarten over de evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De heer *Bart Martens* vermeldt dat er ook aangekondigd was dat er een decreet over mobiliteitsplanning te verwachten is. Mobiliteitsrapportage kan daarvan een onderdeel zijn. Het lid verwijst naar de sector van het milieubeleid waar er in een decreet algemene

bepalingen milieubeleid voorzien is in een periodieke beleidsplanning en een jaarlijkse natuur- en milieurapportage op basis van vastgelegde indicatoren. De Vlaamse Milieumaatschappij kreeg die opdracht toevertrouwd en moet jaarlijks op basis van een hele lijst indicatoren de toestand van ons leefmilieu weergeven. Hij pleit voor het vastleggen van een dergelijke jaarlijkse rapportage in de sector van de mobiliteit en het opstellen van een degelijke set van betrouwbare indicatoren die een beeld kunnen geven over de evolutie zowel op vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

De *minister* is het helemaal eens met dit laatste voorstel. Zij vermeldt dat er thans een onderzoek loopt om het mobiliteitsdecreet en de mobiliteitsplanning voor te bereiden. Het is niet voldoende om één keer een onderzoek te doen: er moet een methodiek ontwikkeld worden die een continue evaluatie en screening van het mobiliteitsbeleid mogelijk maakt.

In verband met de doorstromingsprojecten engageert de minister zich om tijdens een volgende commissievergadering de actuele stand van zaken weer te geven Zij stelt voor om éénzelfde werkwijze te volgen voor het dossier van de ongevallenregistratie en GIS.

Wat de vraag in verband met de stand van zaken van de overheveling van provinciale wegen bertreft, verwijst de minister naar haar collega Peeters die ter zake bevoegd is.

In verband met het Verkeersveiligheidsfonds verklaart de minister dat zij wel terdege voorbereid is over welke bevoegdheden zouden moeten overgeheveld worden. Zij wenst graag te participeren aan een discussie in deze commissie over dit dossier en haar standpunt hierover te verduidelijken. De minister laat de nota die ter zake op het Overlegcomité werd geagendeerd, bezorgen bij het verslag (bijlage 12).

Wat de stand van zaken m.b.t. Retibo betreft, verklaart de minister dat De Lijn thans aan het onderzoeken is wat de behoeften zijn. Dit hangt samen met de afspraken die gemaakt werden om te komen tot één ticket. Er is de federale werkgroep onder auspiciën van de NMBS om dit één ticket voor te bereiden.

Wat het BAM-dossier betreft, engageert de minister zich om in de toekomst meer aanwezig te zijn bij de besprekingen in deze commissie. Zij stelt wel dat er dienaangaande een taakverdeling werd afgesproken binnen de Vlaamse Regering.

De heer *Carl Decaluwe* verklaart dat inderdaad zijn fractie ieder jaar opnieuw vragen stelt over de bewuste paragraaf in het regeerakkoord waar sprake is van evaluatie van basismobiliteit. Hij stelt voor dat de minister zeer concreet een voorstel formuleert over de uitvoering van deze paragraaf van het regeerakkoord. Op basis van een nota van de minister kan deze commissie dan een discussie aangaan.

De *minister* repliceert dat zij heel de tijd bezig is met de uitvoering van deze paragraaf. Haar kabinet zit zeer dicht te kijken naar De Lijn en ook de begrotingsminister houdt deze paragraaf volop in de gaten. De minister verklaart dat constant met de mensen van de raad van bestuur van De Lijn permanent wordt onderzocht en gekeken waar meer efficiëntie mogelijk is. Ook de regeringscommissaris heeft die opdracht gekregen. Zij besluit dat het m.a.w. zeer moeilijk is om hic et nunc hét voorstel te lanceren om efficiënter te werken.

De heer *Carl Decaluwe* dringt aan dat de minister toch eens een stand van zaken zou verstrekken aan deze commissie omdat zijn fractie niet op de hoogte is van deze ontwikkelingen.

De *minister* kant zich tegen de sfeer die hier wordt opgehangen als zou er niet geantwoord worden op vragen en er geen transparantie is.

Vergadering van 22 november 2006

Minister *Kathleen Van Brempt* laat weten dat details en bepaalde antwoorden ook schriftelijk zullen worden bezorgd en dat ze per hoofdstuk zal antwoorden op de eerder gestelde vragen van de leden.

Over de geluidsbelastingskaarten merkt minister Van Brempt op dat de bevoegdheid voor het ontwikkelen ervan bij de minister van Leefmilieu ligt. Haar eigen kabinet heeft voor de ondersteunende informatie gezorgd. Conform de richtlijn moeten voor agglomeraties van meer dan 250.000 inwoners, voor alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan 6 miljoen voertuigen passeren en voor spoorwegen waarop meer dan 60.000 treinen rijden en alle belangrijke luchthavens, strategische geluidsbelastingskaarten over de situatie van het vorige kalenderjaar worden opgemaakt.

De minister toont voorbeelden van dergelijke kaarten. Deze kaarten worden opgenomen als bijlage 1

(kaart wegen) en bijlage 2 (kaart spoorwegen). Deze kaarten moeten gecombineerd worden voor een overzichtssituatie. Als de opdracht zou worden beperkt tot wat de richtlijn eist, dan zou enkel Brussel Nationaal als luchthaven beantwoorden aan de definitie van belangrijke luchthaven.

Volgens de richtlijn moet voor de agglomeratie Antwerpen volgend jaar een kaart worden opgemaakt, en mogelijk ook voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Op iets langere termijn zal dat ook gebeuren voor andere agglomeraties. De minister van Leefmilieu staat in voor de praktische uitvoering, stelt de minister.

Aan haar reeds verstrekte antwoorden over het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het verplaatsingsgedrag, de nood aan goede meetsystemen en de modal split wil minister Van Brempt een aantal zaken toevoegen. Het belangrijkste onderzoek dat nu in de opstartfase zit, is het grootscheepse OVG-onderzoek over verplaatsingsgedrag bij Vlamingen. Ze stelt zeker nog complementair onderzoek te willen uitvoeren naar andere mogelijke factoren. De minister verwijst ook naar het ontwerp van mobiliteitsdecreet dat in voorbereiding is en dat focust op drie punten. Een eerste punt is de decretale verankering van het planningsproces op gemeentelijk en gewestelijk niveau, het mobiliteitsplan zelf. Een tweede punt is de Mober, dat nu in de uitwerkingsfase zit en waarbij men probeert geen extra planlast op te leggen. Het heeft tot doel ervoor te zorgen dat de mobiliteitseffecten veel beter kunnen worden ingecalculeerd. Het derde aspect in het decreet spitst zich toe op de evaluatie, die onontbeerlijk is als er aan planning wordt gedaan. Er wordt immers ook aan een locatiebeleid gewerkt via de mobiliteitseffectenrapportage, stelt de minister, en daarom moet in deze legislatuur aan een degelijke evaluatie worden gewerkt. Die moet zich volgens de minister richten op de output van het beleid, met name de 81 lopende projecten die zijn ingeschreven in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Er is een degelijke monitoring nodig van de uitvoering daarvan en er moet worden nagegaan welke de doelstellingen waren en of ze bereikt zijn. In eerste instantie zal er een evaluatie gebeuren van de uitvoering van het beleid. De verschillende Vlaamse administraties zullen daartoe samenwerken, maar ook delen van de federale overheid. In een tweede fase zal er ook een monitoringsysteem worden uitgebouwd. Dat is in voorbereiding en moet mee worden opgenomen in het decreet.

Cruciaal voor de minister is ook het vermelde dure maar waardevolle onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen.

Minister Van Brempt wil het komende jaar ook aandacht besteden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de GIS, vooral ten behoeve van de gemeenten. Ze merkt op dat ook de aanvullende verkeersreglementering en de systemen ter registratie van verkeersongevallen in de GIS-applicatie moeten kunnen worden opgenomen.

De herziening van de mobiliteitsplannen is al uitvoerig aan bod gekomen bij de evaluatie van het mobiliteitsconvenantbeleid, stelt minister Van Brempt. Ze voegt eraan toe dat er wordt gewerkt aan een eenvoudige sneltoets voor screening van het mobiliteitsplan, die ervoor moet zorgen dat de gemeenten via een reeks van geijkte vragen dat instrument zelf kunnen hanteren. Dit moet dan geformaliseerd worden via de gemeentelijke begeleidingscommissie. Op deze wijze kunnen gemeenten bij de herziening van hun mobiliteitsplan snel tot heel diverse conclusies komen en aan de uitvoering werken.

Met betrekking tot het onderzoek naar sluipverkeer in de zuidrand van Antwerpen meldt de minister dat dit eerstdaags zal worden aangevat. Hoewel het vooral met lokale factoren te maken heeft, gaat de minister ervan uit dat het ook een lerende ervaring kan zijn ten aanzien van gemeentegrensoverschrijdende mobiliteitsproblemen. Ze herinnert ter zake aan de nakende discussie over het ontwerp van mobiliteitsdecreet en meer specifiek het aspect planning. De vraag die daarbij rijst is of de provincie naar analogie met Ruimtelijke Ordening een duidelijk afgebakende en uitgebreide rol moet spelen. De minister hecht veel belang aan die discussie, omdat de provincie in het kerntakendebat de bevoegdheid mobiliteit toegewezen kreeg. Bij de gemeentegrensoverschrijdende aanpak kunnen de provincies volgens haar wel degelijk een rol spelen. De studie over het sluipverkeer in de zuid-oostrand van Antwerpen zou alvast een leerschool moeten zijn omtrent de aanpak, de betrokkenheid van de diverse actoren en het inhoudelijk overleg.

Het meldpunt voor knelpunten inzake fietspaden wordt momenteel volop uitgewerkt, zo vermeldt de minister. De doelstelling daarvan is volledig gebiedsdekkend te kunnen opereren voor Vlaanderen en dus voor alle types van wegen.

Minister Van Brempt vindt het vervelend dat ze met betrekking tot registratie van ongevallen telkens moet vaststellen dat men er niet uit geraakt en ook geen stap vooruit komt. Het is nog steeds een federale bevoegdheid. Die bevoegdheid behoort toe aan de algemene directie Statistiek en Economische Infor-

matie of het Nationaal Instituut voor de Statistiek. In uitvoering van de opeenvolgende overeenkomsten, stelt de minister dat ze in samenwerking met de provincies ervoor zorgt dat de NIS-data worden verwerkt en verbeterd naargelang van de lokalisatie van het ongeval. In het kader van de overeenkomst met de diverse Vlaamse provincies, is ook de opdracht gegeven die verwerkte gegevens te verspreiden aan de gemeenten en de lokale politiezones. De gedetailleerde gegevens voor elk verkeersongeval van 2003 en 2004 werden recent ter beschikking gesteld door het NIS, meldt minister Van Brempt. De vaak gebrekkige gegevens worden wel bijgewerkt om ze beter bruikbaar te maken.

Ook de registratie van ongevallen blijft vooralsnog een bevoegdheid van het federale niveau, verklaart minister Van Brempt, en de gegevens voor 2005, die beloofd waren voor eind juni 2006, zijn nog steeds niet beschikbaar. Die gegevens werden opgenomen via het systeem van de 'eenmalige vatting' en zouden correcter moeten zijn. Vanaf mei 2003 zijn de lokale en de federale politie ook nog gestart met het geleidelijk invoeren van een nieuw informaticasysteem in alle politiezones, zegt ze.

Minister Van Brempt kan enkel concluderen dat er nog heel wat belangrijke knelpunten resten inzake kwaliteit en volledigheid, maar er wordt voortdurend aan gewerkt.

Voor het Steunpunt Verkeersveiligheid meldt minister Van Brempt dat er een nieuwe oproep is gelanceerd waarbij het luik goederenvervoer en het luik verkeersveiligheid apart zullen worden ingevuld om zo de deskundigheid en output van het steunpunt te garanderen.

De minister gaat ook in op de vraag naar de link met onderwijs. Ze zegt dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) momenteel actief is ten aanzien van bedrijven met opleidingen voor werkgevers en werknemers. In 2007 wordt dit nog uitgebreid.

Er loopt maandelijks één campagne waarvoor geafficheerd wordt langs de wegen. De minister legt uit dat er zo twaalf campagnes per jaar worden opgezet en dat dit wordt opgesplitst in zes voor het federale en zes voor het gewestelijke niveau. Het is de bedoeling hiermee belangrijke boodschappen over te brengen, in het kader van een campagne met een ruimere context. Dat is voor het ogenblik de campagne 'Meer Mens in het Verkeer', en ze wordt voor het eerst doorgetrokken van de kant van de weg tot in het openbaar vervoer, met dezelfde idee achter andere slogans.

Minister Van Brempt bevestigt dat de effecten van de affichecampagnes in het verleden al getoetst zijn op hun communicatieve waarde bij het doelpubliek in een effectstudie over aangewende communicatiemiddelen. De studie werd uitgevoerd door het enquêtebureau INRA, dat gespecialiseerd is in effectstudies. Daarbij werd onderzoek gedaan naar de effecten van campagnes rond de werkzaamheden aan het viaduct van Vilvoorde, het ritsen en verantwoord rijgedrag bij wegenwerken. Er is geen meting voorhanden bij de lopende Vlaamse campagne. Wel heeft de minister opdracht gegeven tot twee onderzoeken aan de KULeuven naar gedragsparameters en de manier waarop sensibiliseringscampagnes effectief het gedrag beïnvloeden. Die zouden worden afgerond in mei 2007.

Vervolgens bespreekt minister Van Brempt de belangrijkste maatregelen met betrekking tot het Pendelplan. Ze stelt dat men volop bezig is met het operationaliseren van de provinciale mobiliteitspunten waarin de taken op provinciaal niveau, de huidige mobidesks, gecombineerd worden met die van De Lijn. De integratie van beide wordt een feit en er zullen nog nieuwe partners worden uitgenodigd om daaraan deel te nemen. Dan denkt de minister aan onder meer Cambio, de NMBS, Autostop, Autopia en de verschillende belangenorganisaties inzake mobiliteit. Minister Van Brempt stelt ook dat het voortzetten van de gesprekken en de opvolging van die mobiliteitspunten een opdracht is voor de nieuwe deputés voor mobiliteit, die nu ongeveer allemaal bekend zijn. Vanaf volgend jaar moeten de mobiliteitspunten operationeel worden, en dit gefaseerd met het oog op de beschikbare budgetten.

De minister vermeldt ook nog een onderzoek rond carpoolen in het kader van het Pendelplan. Er komt een hele oplijsting van de hinderpalen inzake carpoolen om zo na te gaan hoe deze kunnen worden weggewerkt in de mate dat dit tot de bevoegdheid van het Vlaams mobiliteitsbeleid behoort. Er loopt ook nog een belangrijke studie inzake duurzame fiscaliteit waarmee wordt bekeken welke fiscale verbeteringen nodig zijn om duurzaam woon-werkverkeer in de hand te werken.

Ze refereert ook aan de initiatieven met betrekking tot het Pendelfonds, die vanaf volgend jaar operationeel moeten zijn. De middelen zijn beschikbaar en de uitvoering en ook een nieuw initiatief in het kader van netmanagement volgt in 2007.

Bij de vragen over autodelen en carpoolen was het de bedoeling uit te maken welke doelgroep daarmee wordt bereikt. Cambio Vlaanderen heeft als doelgroep de autogebruiker die zich met de wagen verplaatst tot 10.000 kilometer per jaar. Het is actief in zes steden en heeft 950 klanten voor 40 wagens. Dat komt neer op 24 gebruikers per wagen. De grootste groep klanten behoort tot de groep van 25 tot 49 jaar en die zijn gelijkmatig verdeeld over de diverse soorten gezinsvormen, maar behoren wel meestal tot de categorie van voltijds werkenden. Dat is een opmerkelijk feit, vindt de minister, omdat autodelen voor dagelijkse woon-werkverplaatsingen te duur is. De conclusie moet hierbij zijn dat het om een groep gaat die autodelen ziet als een noodzakelijke aanvulling voor verplaatsingen die ze echt niet op een andere manier kunnen maken. Voor de woon-werkverplaatsingen maken ze allicht gebruik van carpooling, openbaar vervoer of fiets. Het gaat wel veelal om hoger opgeleide mensen, die het in elk geval niet uit financiële noodzaak doen en bewust bezig zijn met duurzame mobiliteit. De minister trekt alvast de conclusie dat er nog een groot doelpubliek is en dat men ambitieuzer moet zijn in het opstarten van dergelijke projecten in stedelijk gebied.

Ook voor de tarieven in de taxisector moet de minister met spijt meedelen dat er niet meer stappen zijn gezet in deze nog federale materie. Wel werd op 9 augustus het KB van 13 juni 2006 inzake de meetinstrumenten gepubliceerd. Het zet de Europese richtlijn om in Belgische wetgeving. De FOD Economie moet volgens de minister nu werk maken van de homologatie van de taxameters voor de toepassing van de 26 tarieven die in de Belgische wetgeving zijn voorzien.

Met betrekking tot de invoering van een wegenvignet meldt minister Van Brempt dat het studiesyndicaat de resultaten uit voorbereidende werkgroepen zal valideren en dat er eind deze maand een visienota zal worden voorgelegd aan de gewesten. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is niet direct betrokken, behalve als waarnemer. In de visienota zullen de grote lijnen worden uitgezet. Dat behelst de inventaris van het nodige wetgevende kader, de samenwerkingsovereenkomsten tussen de gewesten en met de FOD Financiën, een advies voor de beheersstructuur en een ondernemingsplan. Dat moet de basis worden om verder te werken aan belangrijke aspecten zoals de informele aanmelding bij Europa, het technisch lastenboek met roadmap, het communicatieplan, een advies van de PPS Kenniscentrum en vanaf februari/maart de oprichting van uitvoeringsstructuren onder de werktitel Mobicollect. Ook de lancering van de openbare aanbesteding en de opmaak van de decreten zal nog heel wat werk vergen, besluit de minister.

De minister gaat ook in op een aantal zaken in verband met De Lijn. Ze begint bij de camera's waarvan is opgemerkt dat ze geen fundamentele oplossing bieden voor het veiligheidsprobleem. Minister Van Brempt stelt dat ze het daarmee in essentie eens is, zolang het maar als een onderdeeltje van het veiligheidsplan bestaat. De camera's krijgen volgens haar wel een duidelijke meerwaarde als het concept gekoppeld wordt aan afspraken met politie en justitie. Ze zorgen hoe dan ook voor een verhoogd veiligheidsgevoel bij klant en chauffeur. Belangrijk is ook dat het de pakkans verhoogt bij incidenten en erkend is als een begin van bewijsvoering bij vervolging. Op 70 voertuigen van De Lijn zijn momenteel camera's gemonteerd en daarmee heeft De Lijn positieve ervaringen, deelt minister Van Brempt mee.

Er zijn ook al heel wat begeleidende maatregelen uitgewerkt voor dit proefproject. De deontologische code is een feit vandaag, zegt de minister, maar deze moet worden herbekeken bij uitbreiding van het project van 70 naar 750 voertuigen, naar 11 premetrostations, naar 30 bus- en tramstations. Het hele concept van uitbreiding van de camera's moet in het perspectief worden geplaatst van andere initiatieven rond verhoging van de veiligheid zoals extra aanwervingen en campagnes in het kader van het veiligheidsplan.

Er is wel opgemerkt dat die 750 voertuigen nog steeds niet het hele wagenpark beslaan. De minister stipuleert dat ze dat ook niet wil omdat de investering al zo groot is. De doelstelling is de camera's zo doeltreffend mogelijk in te zetten door een flexibele inschakeling van de bussen met camera's op plaatsen waar het onveiligheidsgevoel en de reële onveiligheid het grootst blijkt. Minister Van Brempt kondigt aan dat daartoe een veiligheidsbarometer wordt ontwikkeld die de feitelijke zowel als de subjectieve onveiligheid bij reizigers meet. De bronnen voor die ontwikkeling en de markering van hotspots zijn de tweejaarlijkse tevredenheidsenquêtes, de continue tevredenheidsmeting, het meldpunt van de klanten, de rapporten van politie, meldpunten van het personeel, de rapporten van controleurs en de personeelsenquête. Dat is volgens de minister alvast een uitgebreide basis.

Volgens de veiligheidsmonitor worden aan de hotspots verscheidene interventie- en alarmfases

gekoppeld. Minister Van Brempt licht die fases toe. Fase 1 behelst een tijdelijke verhoging van de inzet van veiligheidsmaatregelen. Fase 2 houdt een permanente verhoogde inzet van camera's, controlepersoneel en lijnspotters in. Bij fase 3 worden de lokale autoriteiten en politie bij de controle ingeschakeld. De Lijn heeft daarin een opdracht, stelt de minister, maar in het kader van het veiligheidsplan is het ook steeds de bedoeling geweest in de laatste fase ook de politie mee in te schakelen, en buurtwerkers en dergelijke meer.

De evolutie van basismobiliteit naar netmanagement en de efficiënte inzet van de middelen behandelt minister Van Brempt samen omdat ze met elkaar verbonden zijn. In 2007 zullen met het decreet Basismobiliteit 90 percent van de Vlaamse inwoners van het basisaanbod kunnen genieten. De vraag rijst dan of er een probleem is met die laatste 10 percent. De minister meent dat het vooral een zaak is van de balans tussen de efficiëntiemaatregelen en het recht van elke Vlaamse burger op die basismobiliteit correct te blijven hanteren, zoals dat bij de uitvoering van het decreet al de hele tijd is gebeurd. De invulling van het project basismobiliteit krijgt op elke plaats een andere invulling naargelang van dat evenwicht, stelt de minister. Er is goed onderzocht wat er moet gebeuren met die laatste moeilijke 10 percent en men is tot de conclusie gekomen dat bij een gelijkaardige klassieke invulling van de basismobiliteit, de exploitatiekost voor die groep onevenredig hoog zou zijn. Die 10 percent zal zodoende mee met het hele decreet als dynamisch gegeven worden opgevolgd in het perspectief van het netmanagement.

Minister Van Brempt licht vervolgens toe dat de honderd percent dekking niet als verplichting in het decreet opgenomen is, in tegenstelling tot het recht op basismobiliteit, dat de inwoners ook kunnen doen gelden. Dat zal de basis zijn waarop men voort bouwt om verder in te gaan op de noden.

Ongeacht de huidige invulling van de basismobiliteit, blijven er nog grote noden bestaan wat betreft openbaar vervoer, stelt de minister. Ze haalt het voorbeeld aan van nog niet ontsloten bedrijventerreinen, het gebrek aan capaciteit aan bussen en trams in de grote stedelijke agglomeraties voor woon-werk en woon-schoolverkeer, de vervoersknooppunten zoals Zaventem en de Vlaamse ruit en de nieuwe capaciteit die nog nodig is in delen van landelijk Vlaanderen. De plannen ter zake moeten niet meer ontwikkeld worden, maar bestaan al in de vorm van onder meer het Masterplan Antwerpen, Pegasus, Spartacus en START. Ook in andere vervoersgebieden van de centrumsteden zullen potentiële onderzoeken worden opgestart en deze zullen dan samen met de inschatting van de capaciteitsproblemen en de prioriteiten met betrekking tot woon-werk en woon-schoolverkeer moeten resulteren in het project netmanagement dat vanaf 2007 zichtbaar zal worden op het terrein, voorspelt minister Van Brempt. De regels en criteria waaraan netmanagement moet voldoen, zijn opgenomen in het decreet en de besluiten waarnaar de minister dan ook verwijst.

Voor de samenwerking met de NMBS inzake netmanagement kan de minister formeel antwoorden dat dit uiteraard een feit is en dat de principes ter zake al uitvoerig zijn besproken met de strategische cel van de directie reizigers van de NMBS. De minister illustreert dit met de concrete beslissing dat de stopplaats Brecht nu zal worden aangedaan door één trein per uur. Zo zal een belangrijke regionale vervoerslijn ontwikkeld worden waarop de reizigers van de omgeving kunnen worden aangetakt.

Minister Van Brempt heeft ook een overzicht opgesteld van het gebruik van taxi's in het kader van het openbaar vervoer. Ze somt de gebieden op waar vandaag dergelijk vervoer rijdt en dat is vooral in Limburg met belbussen in Alken, Kortessem, Heers, Wellen, Borgloon, Lanaken, Beringen, Maasmechelen, Riemst, Balen, Sint-Truiden, Heers, Herk-de-Stad. In al die belbusgebieden wordt al dan niet exclusief of in samenwerking door de weekenddiensten gewerkt met openbaar vervoersauto's. Dat bestaat ook in stadsgebied Antwerpen in het kader van de toegankelijkheid waar dergelijke 'taxi's' worden ingezet. De minister dacht dat er ook voor West-Vlaanderen bij De Lijn een plan bestaat om volgend jaar in het kader van het project basismobiliteit Middelkerke na te gaan in hoeverre er openbaar vervoerauto's kunnen worden ingeschakeld, vooral voor vroege en late ritten op zondag.

De minister engageert zich om een lijst van alle doorstromingsinitiatieven voor het doorstromingsproject 2006 en het desbetreffende voorstel voor 2007 te bezorgen. Deze lijsten worden opgenomen als bijlage 3 en bijlage 4 bij dit verslag.

Over de efficiëntie, transparantie, kostendekkingsgraad en de tienpuntenlijst van optimalisatie is al een uitgebreide discussie gevoerd, maar minister Van Brempt voegt daaraan toe dat discussie over de effi-

ciëntie van het openbaar vervoer niet mag worden verengd tot de kostendekkingsgraad alleen. Andere parameters zoals een begroting in evenwicht, de leningen en de schulden zijn minstens zo belangrijk voor de financiële situatie van een bedrijf als De Lijn. De minister laat de tien evaluatiepunten en het tienpuntenprogramma 2006 als bijlagen 5 en 6 bij dit verslag voegen.

Over de kost van het innen van tickets kan de minister op dit ogenblik ook geen uitsluitsel geven. Dergelijke oefeningen moeten vrij uitgebreid gebeuren en zijn ook subjectief in de zin van wat je wel of niet in rekening brengt. Heel wat nevenaspecten, zoals bijvoorbeeld het controlerend personeel, dat nu veel uitgebreidere taken heeft dan vroeger en dat met het oog op het veiligheidsplan nog meer zal worden ingezet, moeten daarvoor worden uitgesplitst naar specifieke taak. Welk deel bezig is met plaatsbewijzen en welk deel bezig is met veiligheidsaspecten moet uitgebreid worden nagegaan voor uitsluitsel mogelijk is over die kost. De minister geeft ook het voorbeeld van de chauffeurs die niet enkel nog bezig zijn met rijden, maar ook tijd besteden aan andere facetten van hun werk, zoals het maken van de kas en dienstorders. Zo zijn er nog ettelijke voorbeelden. Die tijd kan dus niet integraal in rekening worden gebracht. De minister verwacht van De Lijn dat het veel meer een mobiliteitsmanager wordt en zich in alle onderdelen niet enkel meer met ticketverkoop bezighoudt, maar info verstrekt en een vorm van 'ketendenken' ontwikkelt. Een uitsplitsing is dan ook essentieel voor een goed beeld van de kosten. Minister Van Brempt trekt dit door naar de discussie over de kostendekkingsgraad. Als dit samen met de inning van de middelen van De Lijn enkel wordt gezien als dusdanig en niet als een beleidsinstrument, dan is die visie te eng.

De minister stelt dat er de vorige jaren sprake is geweest van een voluntaristisch beleid inzake openbaar vervoer, met als centrale punten het aanbod en de abonnementsprijs. Het beleid van ticketing en inkomsten heeft de voorbije jaren geleid tot een daling. De laatste twee jaar werd de doelstelling aangescherpt op het vlak van inkomsten, en werd een toename van 3 percent vooropgesteld. Het is aan De Lijn om de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Er zal hoe dan ook een strakke evaluatiepolitiek gehanteerd worden, ook met betrekking tot het netmanagement.

De minister heeft de indruk dat men ervan uitgaat dat de evaluatie niet efficiënt is gebeurd. Toch benadrukt ze dat alle projecten basismobiliteit zijn getoetst aan elk van de tien punten van het voorgestelde tienpuntenprogramma en daaruit zijn dan conclusies getrokken. Die hebben geleid tot concrete wijzigingen waarvan een lijst bestaat. Dat gaat van verlaging van frequenties van belbussen tot het inschakelen van openbaar vervoerauto's, sneldiensten aanpassen in daluren, het aanbod van vaste buslijnen parallel laten verlopen met de stoptreinen, enzovoort.

Het openbaar vervoer moet qua efficiëntie ook worden afgerekend op de totaliteit van de kost ervan in vergelijking met die van het privé-vervoer. Daar kan onder meer worden vastgesteld dat het openbaar vervoer veiliger, zuiniger en properder is.

De tarieven zijn de voorbije 10 jaar ruimschoots verlaagd vanaf december 1998 tot maart 2006 en er zijn tariefvereenvoudigingen ingevoerd, én het derdebetalersysteem. Van een heel complex systeem van vele tarieven is omgeschakeld naar een systeem van slechts enkele. Tot vorig jaar waren er nog zes zones en nu nog slechts twee in heel Vlaanderen. Er is voor geïnteresseerden een lijst beschikbaar van alle tarieven en wanneer ze zijn aangepast of ingevoerd. Deze lijst van tarieven wordt opgenomen als bijlage 7 bij dit verslag. Sinds maart vorig jaar is er opnieuw een tariefvereenvoudiging doorgevoerd Voor de minister moet ook inzake tariefhervorming zwaar ingezet worden op doorstroming via een uitgebreid net van voorverkoop en tariefaanpassingen waar nodig. Voorts was er ook nog een indexaanpassing van 4,69 percent. De minister stelt dus dat die hervorming van maart 2006 alvast een heel grote switch heeft teweeggebracht naar aankoop van biljetten en lijnkaarten in voorverkoop. In februari 2006 bedroeg het aandeel nog 43 percent en in oktober was dat al 61 percent. Verkoop op het vervoermiddel zelf is sterk gedaald. De doelstelling inzake doorstroming is dus zeker gehaald. De transacties per chauffeur daalden van 260 naar 182 en de bruto ontvangsten van chauffeurs daalden met 30 percent. De tariefaanpassing heeft ook 15 percent meerinkomsten gegenereerd in combinatie met de voorverkoop. Ze zal evenwel niet een echt grote stijging aan inkomsten meebrengen, want tickets op het vervoer waren vroeger duurder. Er zou volgens de eerste indicaties een evenwicht zijn, zegt de minister nog.

De ticketing is rechtstreeks gelinkt aan het derdebetalersysteem en de beslissingen van vorig jaar ter zake worden nu consequent doorgevoerd voor het derdebetalersysteem.

Minister Van Brempt zegt dat het TOV-biljet nog enkel in gebruik is in de entiteit Antwerpen, waar in de periode november 2005-oktober 2006 nog 19.173 biljetten verkocht werden en in Mechelen 19 over dezelfde periode. Er wordt nu onderzocht waar het systeem kan worden aangemoedigd. Uit de cijfers concludeert de minister in elk geval dat de TOV-biljetten helemaal niet zo goed functioneren.

De minister stelt dat de cijfers inzake streekvervoer vrij verrassend zijn. Het aantal 65-plussers in stedelijk gebied is iets meer dan 300.000. Het aantal registraties van 65-plussers in de stad is 14,9 miljoen. Dat houdt in dat elke 65-plusser gemiddeld 48 keer registreert. Dat geldt voor de periode van november 2005 tot oktober 2006. Op streekniveau wonen er 747.000 65-plussers die 11,741 miljoen keer geregistreerd werden. Minister Van Brempt wijst erop dat mensen die naar het stadsgebied reizen uiteraard daar ook geregistreerd worden. De opgegeven cijfers voor de streek betekenen dat elke 65-plusser dan nog bijna 16 keer het openbaar vervoer gebruikt en dat vindt ze nog veel. Het gemiddelde voor alle 65-plussers in Vlaanderen komt neer op 25 keer het openbaar vervoer gebruiken. Dan moet men aannemen dat niet elke 65-plusser dat doet, maar dan nog houdt het in dat zelfs in landelijk gebied er nog vaak gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

De heer *Eloi Glorieux* informeert naar het percentage ambtenaren die het openbaar vervoer gebruiken in vergelijking met werknemers uit de privésector. Het percentage ambtenaren zou veel hoger liggen en hij wil weten of daarvoor specifieke redenen zijn en of er aan de voorwaarden om het percentage uit de privésector op te trekken en aan te moedigen, kan worden gesleuteld?

De *minister* antwoordt dat het enigszins genuanceerder in elkaar zit en men meer specifiek moet vergelijken dan louter algemeen de ambtenaren en de privésector. Bij vergelijking van bijvoorbeeld de ambtenaren van het Vlaamse Gewest in Brussel met een grote bank in Brussel, ontstaat er al een heel ander beeld, en wordt dat verschil veel kleiner.

In bedrijven die zich op een belangrijk knooppunt bevinden met een hoogwaardig mobiliteitsaanbod zijn de voorbije jaren heel wat werknemers overgestapt op het openbaar vervoer. Deze vaststelling benadrukt het belang van het mobiliteitsdecreet, het mobiliteitseffectenrapport en het locatiebeleid.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat Brussel het tegenvoorbeeld is van een goed locatiebeleid. Van de 600.000 mensen die in Brussel werken, komen er 400.000 met de wagen. De zogenaamde ontvetting van Brussel heeft ook een negatieve impact op de mobiliteit. Brussel zuigt naast het openbaar vervoer nog ander vervoer aan. Een ambtenaar die in de buurt van het Noordstation werkt, moet goed gek zijn om niet met de trein te komen werken. Zijn algemene conclusie luidt dat het locatiebeleid tegelijk negatieve en positieve effecten heeft.

Minister *Van Brempt* ontkent dat Brussel het voorbeeld is van een goed locatiebeleid. Ze heeft de indruk dat kantoren in de periferie vaak gebouwd worden zonder na te denken hoe de werknemers er zullen geraken. Belangrijk is dat een locatiebeleid gevoerd wordt dat rekening houdt met de vervoerseffecten. De minister wil af van de situatie waarin eerst een bedrijf wordt gebouwd om vervolgens van de overheid te eisen dat ze er een tramlijn aanlegt.

De heer *Peumans* vraagt een voorbeeld van een goed mobiliteitseffectenrapport. Hij verwijst naar de Value Retail te Maasmechelen waarvoor een nieuwe weg werd aangelegd. Hij wil ook weten wat precies wordt gedaan met die rapporten. Hij heeft het gevoel dat ze in de praktijk onvoldoende worden toegepast.

De *minister* antwoordt dat er niet veel goede voorbeelden zijn.

De heer Joris *Vandenbroucke* verwijst naar de herinrichting van de Remy-site in Wijgmaal. Een aantal bedrijven zijn er geclusterd. Vooraf zijn duidelijke afspraken gemaakt over de mobiliteitsstromen waardoor veel medewerkers op het openbaar vervoer zijn overgestapt.

De *minster* stelt dat het debat daarover uitgebreid gevoerd zal worden bij de bespreking van een nieuw mobiliteitsdecreet. Er loopt een onderzoek naar alle voorwaarden waaraan voldaan moet worden om een goed mobiliteitseffectenrapport te maken. Het onderzoek dient als ondersteuning van het decreet. De vermelde toestanden zijn een belangrijke reden waarom werk gemaakt wordt van een decreet. Er wordt analoog met het milieu-effectenrapport (MER) gewerkt. Het MER is niet verplicht maar straalt zo veel gezag uit dat het niet genegeerd kan worden. De minister hoopt op sterke parlementaire steun om er werk van te maken.

De heer *Van Gaever* is het niet eens met de bewering dat de financiële toestand van De Lijn niet vergeleken mag worden met de kostendekkingsgraad. Hij hoopt dat de minister niet de indruk wil wekken dat De Lijn een financieel gezonde onderneming is. De Lijn is enkel en alleen gezond omdat de overheid ieder jaar meer bijdraagt. In 2002 ontving De Lijn 416 miljoen euro. In 2003 460 miljoen euro. In 2004 558 miljoen euro. In 2005 645 miljoen euro. In 2006 750 miljoen euro. De subsidies van De Lijn stijgen jaarlijks zestot zevenmaal zo snel als de economische groei. De spreker vreest voor een Sabena-scenario. De overheid kan niet blijven betalen.

De heer *Decaluwe* verwijst naar een recent artikel in Het Belang van Limburg over alternatieve financiering. In de beleidsbrief Mobiliteit wordt daar met geen woord van gerept. In de toelichting per programma wordt verwezen naar het investeringsprogramma 2007-2009. Daarin wordt de implementatie van alternatieve financiering aangekondigd vanaf 2007. Het Rekenhof merkt ter zake op dat een decretale verankering nodig is. Voor zover de spreker op de hoogte is, heeft de Vlaamse Regering nog geen beslissing genomen over dit onderwerp. Beleid wordt aangekondigd zonder dat er middelen voor vrijgemaakt worden in de begroting. De spreker vraagt naar de stand van zaken. Hij waarschuwt voor een NMBS-scenario wanneer investeringen in De Lijn gefinancierd worden met PPS. Ooit zal een volgende Vlaamse Regering beslissen minder te investeren. Als het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering De Lijn financieel gezond willen houden, moeten de totale kosten bekeken worden vooraleer gestart wordt met PPS. In dat opzicht verwijst de spreker naar het regeerakkoord waarin een evaluatie van de efficiëntie van De Lijn wordt aangekondigd.

De heer *Peumans* stelt dat in de beleidsbrief Publiek-private Samenwerking van minister-president Leterme melding wordt gemaakt van een totaal investeringsprogramma van 4,14 miljard euro. In deel 4 van de begroting staat een overzicht van alle mogelijke alternatieve projecten. Hoe valt te verklaren dat het openbaar vervoer niet in die lijst staat maar wel in de toelichting bij de begroting? In het maximale scenario zal op kruissnelheid jaarlijks 45 miljoen euro nodig zijn om de alternatieve financiering te betalen.

Minister *Van Brempt* antwoordt dat omzichtig moet worden omgesprongen met PPS. Ze is het niet eens met de stelling van de heer Van Gaever dat de overheid het toenemende tekort bij De Lijn vergoedt. Nergens in Europa is er een openbare vervoersmaatschappij die niet door de overheid wordt gesubsidieerd. De vraag in welke mate die maatschappij gesubsidieerd wordt, is een politieke keuze en staat los van de financiële gezondheid van het bedrijf. Een bedrijf is financieel gezond als zijn begroting in evenwicht is. Uit een benchmarking uit 2004 blijkt dat Vlaanderen toen per inwoner 95 euro uitgaf aan openbaar vervoer. Brussel gaf toen 400 euro uit per inwoner en Wallonië 110 euro.

De heer *Peumans* vraagt wie die benchmarking gemaakt heeft. Voorts stelt hij dat de overheid in Finland niet bijdraagt aan het openbaar vervoer. De spreker vindt het niet meer dan normaal dat de tarieven jaarlijks stijgen. Uit marktonderzoeken blijkt bovendien dat de reiziger bereid is te betalen voor een goede dienstverlening. Prijs komt pas op de vijfde plaats. Uit de Nederlandse studie OV benchmark Vlaanderen blijkt heel duidelijk dat de kostendekking de grootste bedreiging is voor het Vlaamse openbaar vervoer. De voorgangers van minister Van Brempt weigerden elke tariefverhoging. Vroeger kostte een schoolabonnement gemiddeld elf tot twaalfduizend Belgische frank. In steden als Antwerpen en Gent kostten ze 6000 frank. Op een bepaald moment is gekozen voor gelijkschakeling door middel van een netabonnement. De spreker beschouwt dat als een goede zaak maar benadrukt dat de prijzen in Vlaanderen de slechte richting uitgaan in vergelijking met het buitenland. Dat is een politieke keuze, maar de heer Peumans vreest dat men ooit zal moeten kiezen voor besparingen. Daarom raadt hij een jaarlijkse normale tariefverhoging aan zoals bij NMBS, TEC en MIVB.

Voor de heer *Decaluwe* blijft dit een dovemansgesprek. Als de kostendekkingsgraad daalt, moet de overheid meer bijpassen. Omdat het openbaar vervoer ook vervuilt, gezien de internalisering van de kosten en rekening houdend met het principe dat de vervuiler betaalt, zou elke gebruiker iets moeten betalen. Sociale correcties moeten evenwel mogelijk blijven. De kostendekkingsgraad van de MIVB bedraagt 30 tot 35 percent. De kusttram is een succes, maar de kostendekkingsgraad is heel beperkt. Een open discussie over de manier waarop de middelen worden ingezet, wordt volgens de spreker steeds geweigerd. Gratis openbaar vervoer beïnvloedt de kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad is de achilleshiel van De Lijn. Vragen daarover worden niet beantwoord. De kosten voor het nieuwe materi-

aal zouden al een goede indicatie geven. Het gebrek aan cijfers staat een efficiënt beheer in de weg.

Mevrouw *De Ridder* brengt het OESO-rapport van 2005 onder de aandacht waarin bevestigd wordt dat Vlaanderen de laagste kostendekkingsgraad van heel Europa heeft. Momenteel bedraagt die kostendekkingsgraad 13 percent. Het OESO-rapport waarschuwt dat bij eventuele budgettaire problemen het openbaar vervoer in de problemen zal raken. Twaalf percent eigen middelen zullen in die omstandigheden niet volstaan. De overheid moet de overstap naar het openbaar vervoer stimuleren in haar tariefbeleid. Maar het tariefbeleid dient volgens de spreekster niet om een sociaal beleid te voeren. Ze is het niet eens met de bewering dat alle 65-plussers gratis moeten kunnen rijden omdat ze anders geïsoleerd dreigen te raken. Die maatregel leidt niet tot een overstap omdat die groep vroeger ook al gebruik maakte van het openbaar vervoer. Enkel voor bepaalde groepen zoals de leefloners en de laagste pensioenen is gratis openbaar vervoer wel aangewezen. Lage tarieven voor studenten zijn wel aangewezen om hen op de voordelen van het openbaar vervoer te wijzen. Ze pleit voor een seniorenabonnement van zo'n 12 euro per jaar. Elke 65-plusser zal bereid zijn dat bedrag te betalen. Op die manier verbetert de kostendekkingsgraad. Daardoor zal De Lijn zelfs bij budgettaire problemen een minimale dienstverlening kunnen garanderen. Ze vraagt uitdrukkelijk een debat over dit thema.

De heer *Van Gaever* zegt dat hij steeds dezelfde vraag moet stellen omdat de minister er nooit op antwoordt. De tekorten van De Lijn stijgen elk jaar zesmaal sneller dan de economische groei. Voor De Lijn is het niet moeilijk om het budget in evenwicht te houden omdat de maatschappij elk jaar meer middelen krijgt. Als de Vlaamse Regering beslist dat de middelen voor De Lijn maar even snel mogen stijgen als de economie, raakt De Lijn volgens de spreker in de problemen. Alle geplande investeringen vergen een jaarlijkse aangroei van de middelen. De spreker vraagt de minister hoe lang deze middelenstijging kan blijven duren.

De heer *Vandenbroucke* is tevreden met de stelling van de heer Decaluwe dat de vervuiler – in dit geval de gebruiker van openbaar vervoer – moet betalen. Dat element speelt een belangrijke rol in het debat over de financiering van het openbaar vervoer.

Hij heeft in tegenstelling tot mevrouw De Ridder geen problemen met het gratis beleid. Aangezien mevrouw De Ridder pleit voor een variabel tarief, dient ook de autofiscaliteit variabel te worden. De belasting op de inverkeersstelling (BIV) kan variabel worden.

De heer *Decaluwe* reageert dat de BIV niets voorstelt. De belangrijkste belastingen op auto's zijn federale belastingen. Volgens de heer *Vandenbroucke* heeft de BIV een grote invloed op het aankoopgedrag. Hij stelt voor om de BIV te koppelen aan de CO_2-uitstoot van wagens.

Minister *Van Brempt* heeft de indruk dat hier vooral oppositie wordt gevoerd tegen de vorige ministers. Ze benadrukt dat zij nog nooit gepleit heeft voor gratis openbaar vervoer. Zij pleit in de eerste plaats voor kwaliteitsverbetering door te investeren in doorstroming, informatie enzovoort. Betere kwaliteit zal nieuwe reizigers aantrekken. Tegelijk gelooft minister Van Brempt dat goedkoop openbaar vervoer een ander belangrijk element is. Goedkoop is iets anders dan gratis, al is de minster ervan overtuigd dat gemeentebesturen de kans moeten krijgen om het openbaar vervoer gratis te maken.

De minister benadrukt dat ze niet van plan is om het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers af te schaffen. Deze formule kent heel wat succes. De heer *Decaluwe* reageert door naar zijn ouders te verwijzen. Beiden hebben een mooi pensioen maar rijden toch gratis met het openbaar vervoer. Beiden zijn bereid daarvoor te betalen. Dat leefloners en mensen met een klein pensioen gratis reizen, vindt de spreker geen probleem.

De *minister* blijft ervan overtuigd dat deze maatregel belangrijk is voor de integratie van ouderen in onze samenleving.

Vervolgens verantwoordt de minister haar tarievenpolitiek. Vorig jaar zijn de tarieven geïndexeerd. Dat zal dit jaar opnieuw gebeuren. De minister beschouwt dat als een trendbreuk. Ze is niet bereid lage abonnementen als de Buzzy Pazz te verhogen. Die abonnementen verhogen, legt een zware druk op de gezinnen.

Het aantal reizigers stijgt. De abonnementen worden geïndexeerd. Daardoor zal de kostendekkingsgraad stijgen. De dotatie is de voorbije twee jaren gestegen onder invloed van beleidskeuzes, maar vooral door de gestegen brandstofprijzen. De Lijn ontvangt een hogere dotatie na de invoering van de belbus. Basismobiliteit, netmanagement, veiligheidsplan enzovoort zijn andere voorbeelden van beleidskeuzes.

Naast beleidskeuzes beïnvloeden ook de parameters de dotatie. Het gros van de toename van de parameterprijs is het gevolg van de gestegen brandstofprijzen. Op een moment dat de gezinnen onder druk komen te staan door de gestegen brandstofprijzen, is het niet aangewezen om abonnementen te verhogen.

Mevrouw *De Ridder* repliceert dat alle grote overheidsbedrijven onderhandelen over een vaste brandstofprijs. De *minister* antwoordt dat De Lijn daarmee bezig is.

De minister benadrukt dat alle cijfers gevraagd kunnen worden. De prijs van het materiaal is volgens minister Van Brempt irrelevant. Het materiaal vormt maar een onderdeel van de totale kostprijs. De prijs wordt vooral bepaald door de personeelskosten. De prijs van het materiaal is wel belangrijk omdat De Lijn pro data moet vervangen. Er is discussie geweest over Retibo en over een ticketingsysteem dat registreert en controleert. Dergelijke investering zal veel geld kosten.

De heer *Peumans* merkt op dat het exploitatiebudget volgend jaar met 67 miljoen euro zal stijgen tot 725 miljoen euro. De parameteraanpassing is goed voor 19,5 miljoen euro. Om de huidige kostendekking te behouden, moet De Lijn 67 miljoen extra ontvangen.

Minister *Van Brempt* antwoordt dat een deel van de stijging het gevolg is van nieuwe diensten. Nieuwe diensten leiden tot nieuwe inkomsten en reizigers.

De heer *Peumans* vraagt over hoeveel nieuwe reizigers en inkomsten het precies gaat. Er is eerder al een debat aangekondigd over de tarievenpolitiek. Hoe moet de kostendekking evolueren volgens De Lijn? De federale bijdrage voor het Vlaamse aandeel in de NMBS is vergelijkbaar met de Vlaamse dotatie aan De Lijn. Hoe lang is deze situatie houdbaar? Hoe zal de tariefpolitiek evolueren?

De *minister* benadrukt dat de kostendekkingsgraad wel degelijk een element is in deze discussie. Het is echter maar een van de vele indicatoren. Ze gaat er bovendien van uit dat de kostendekkingsgraad logischerwijze zal stijgen. Ze is bereid de tarieven te verhogen mits daarmee beleidsdoelstellingen nagestreefd worden. Zo kan een duurder ticket bedoeld zijn om mensen ertoe aan te zetten een abonnement te kopen. Er zijn twee redenen waarom de minister schroom heeft om de abonnementen te verhogen: abonnees zijn vaste klanten en abonnementen worden vaak gekocht door gezinnen met kinderen.

De heer *Peumans* heeft in Het Belang van Limburg gelezen dat de alternatieve financiering op kruissnelheid 45 miljoen euro per jaar zal kosten.

Minister *Van Brempt* betreurt dat een informele nota bestemd voor de Vlaamse Regering in de krant is verschenen. De informele nota was bedoeld om na te gaan of een consensus mogelijk is. De Vlaamse Regering heeft nog geen beslissing genomen. Er is eensgezindheid binnen de Vlaamse Regering om de investeringsbehoeften van De Lijn gedeeltelijk te bevredigen door middel van PPS. Er is echter nog geen eensgezindheid over de cijfers.

De investeringsbehoeften van De Lijn worden niet gedekt door de recurrente middelen. Door de toename van de exploitatiemiddelen is er behoefte aan bijkomende investeringsmiddelen. In de informele nota staat dat op verschillende vlakken werk gemaakt wordt van PPS. De middelen daarvoor zijn voorhanden in de meerjarenbegroting. De eigenlijke discussie daarover moet nog gevoerd worden. Er zijn volgens de minister voldoende argumenten om nu te investeren in modern openbaar vervoer.

De heer *Peumans* herhaalt zijn vraag waarom een en ander verklaard wordt in de toelichting bij de begroting maar niet in de beleidsbrief Publiek-private Samenwerking van minister-president Leterme. Ook de heer *Decaluwe* vindt dat een vreemde manier van werken. De reden daarvoor is volgens de *minister* dat de discussie nu pas van start gaat binnen de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering wil de constructie volgend jaar opzetten. In de mate van het mogelijke zal een aantal dringende investeringen al uitgevoerd worden aan de hand van PPS. Daarvoor kan een deel van de recurrente investeringsbudgetten voor De Lijn aangewend worden. In 2008 moet de constructie klaar zijn.

De heer *Peumans* citeert bladzijde 1223 van de toelichting: Alternatieve financiering wordt voorgesteld voor de aankoop van rollend materieel, de bouw van nieuwe stelplaatsen, nieuwe of te verlengen tramlijnen en het beroemde project Retibo. Er dient nog nagegaan te worden of voor het beste resultaat een beroep moet worden gedaan op echte PPS-constructies – wellicht aangewezen voor de nieuwe tramlijnen – of op andere financieringsmethodes zoals operationele leasing – wellicht aangewezen voor de aan-

koop van rollend materieel en de bouw van nieuwe stelplaatsen. Voor het project Retibo dient eveneens nader onderzocht welke de meest aangewezen financieringswijze is. Einde citaat. Het investeringsprogramma 2007-2009 Alternatieve financiering wordt vanaf 2007 geïmplementeerd. De spreker vindt het jammer dat een en ander niet terug te vinden is in de beleidsbrief.

Minister *Van Brempt* antwoordt dat de Vlaamse Regering er al enige tijd mee bezig is. Het politieke debat start binnenkort.

De heer *Peumans* stelt dat het prikgedrag van 65-plussers verschilt van stad tot platteland. Het aantal gebruikers ligt in de stad hoger omdat daar niet meer geprikt wordt.

Vervolgens dringt hij aan op een uitgebreide evaluatie van de basismobiliteit. Hij wijst erop dat de publiciteitscampagnes voor De Lijn langs snelwegen niet leesbaar zijn na 17 uur wegens de invallende duisternis. Hij vraagt op die affiches te verwijzen naar de website van De Lijn of de NMBS.

Ten slotte vraagt hij een tijdspad voor de invoering van het wegenvignet omdat hij twijfelt of 1 januari 2008 nog haalbaar is.

De *minister* antwoordt dat de affiches opzettelijk in het oranje zijn gemaakt omdat oranje het best leesbare kleur is.

Omdat het wegenvignet een belangrijk dossier is, stelt de minister voor de visienota van het studiesyndicaat in deze commissie te bespreken. De visienota bevat alle politiek belangrijke vragen. Het wegenvignet kan sturend aangewend worden door de controle ervan te koppelen aan verkeersveiligheid. Op dit ogenblik verloopt alles zoals gepland.

De minister engageert zich om het meerjareninvesteringsprogramma van De Lijn neer te leggen in deze commissie voor de eindstemming van de begroting.

Op verzoek van de verslaggever, werden aanvullende antwoorden opgevraagd bij het kabinet van minister Van Brempt. U vindt deze terug in bijlage 13.

Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Mobiliteit worden er twee moties aangekondigd: één motie uitgaande van Groen! bij monde van de heer Eloi Glorieux en één motie door de meerderheidsfracties bij monde van de heer Joris Vandenbroucke.

B. Begroting en beleidsbrief Energie en Natuurlijke Rijkdommen

3. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Inleiding

Na het regeerakkoord, de beleidsnota en de beleidsbrief 2005 biedt de beleidsbrief 2006 zowel een stand van zaken als een vooruitzicht voor 2007.

Op de strategische en operationele doelstellingen gaat de minister niet in. Het zijn dezelfde die reeds van bij de aanvang van de legislatuur naar voor zijn geschoven, namelijk broeikasgasemissiereductie en sociaal gecorrigeerde marktwerking.

Ook op de toestand en de ontwikkelingen zal minister Peeters niet ingaan. Het zijn acht tabellen en vijf figuren die onder andere aangeven:

– dat de energie-intensiteit daalt (-1%) terwijl de energieconsumptie amper wijzigt;

– dat de energieproductie met warmtekrachtkoppeling en hernieuwbare energiebronnen stijgt;

– dat het aandeel van de grote standaardleverancier amper wijzigt op basis van klanten maar daalt in termen van leveringen (-5%); en

– dat de prijzen stijgen maar onder de prijzen van de nog niet geliberaliseerde markt blijven.

Vergelijken we voor energie de begroting 2006 met de begroting 2007 dan merken we:

– een toename van de dotatie aan de VREG van 2,7 naar 3,1 miljoen euro;

– een afname van de kredieten voor het energieprestatiebeleid van 2 naar 1 miljoen euro;

– een verschuiving van de uitgaven voor fotovoltaische zonnepanelen van het energiebudget naar het Energiefonds; en

– een voorziening op het Energiefonds van 10 miljoen euro voor het energierenovatieprogramma.

Wat het bestuurlijk beleid betreft, zijn op 1 april zowel het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Ener-

gie als het Vlaams Energieagentschap (VEA) en de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) in werking getreden, het VEA als IVA en de VREG als EVA.

Wat de klimaatpolitiek betreft, is op 20 juli 2006 het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012 goedgekeurd na een brede publieksconsultatie binnen de Vlaamse Klimaatconferentie. De klimaatpolitiek speelt op alle beleidsniveaus en raakt aan alle beleidsdomeinen. Vlaanderen voorziet 80% van de doelstelling te halen met binnenlandse maatregelen. De energiepolitiek zal daar in belangrijke mate toe bijdragen. De minister wenst de voornaamste onderdelen, met name rationeel energiegebruik, warmtekrachtkoppeling en hernieuwbare energiebronnen, te overlopen om vervolgens nog even in te gaan op het luik marktwerking, met inbegrip van de sociale openbaredienstverplichtingen.

Rationeel energiegebruik (REG)

Speerpunt van het REG-beleid is en blijft de energieprestatieregelgeving met zowel de energieprestatienormen als het energieprestatiecertificaat die beide op 1 januari 2006 in voege zijn getreden voor nieuw- en vernieuwbouw. Het op 22 juli 2005 goedgekeurde energieprestatiestappenplan voorziet een uitbreiding van de energieprestatiecertificaten tot openbare gebouwen en tot koop en huur van woningen en andere gebouwen in 2008, respectievelijk 2009. Tevens zal de Vlaamse Regering in 2007 de verlaging van de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen voorbereiden. En om de administratieve lasten en kosten van het bestaande energieprestatiedecreet te beperken, onder andere door het energieprestatievoorstel en de uitstelverklaring te schrappen, heeft de Vlaamse Regering het Vlaams Parlement een ontwerp van nieuw energieprestatiedecreet voorgelegd. Ondertussen zijn de startverklaring en de dossiersamenstelling bij besluit geregeld en worden de databank en de software gebruikt en verder verbeterd.

Eveneens voor gebouwen is de opleiding en de erkenning van energiedeskundigen uitgebreid en in uitvoering gebracht. Vandaag zijn al meer dan 300 energiedeskundigen opgeleid en erkend om met de EnergieAdviesProcedure fiscaal aftrekbare energieaudits te doen. De software wordt van overheidswege kosteloos ter beschikking gesteld.

Maar de Vlaamse Regering zorgt voor meer dan regels en deskundigen. Ook de door de netbeheerders aangeboden premies helpen de energiebesparingsdoelstellingen te bereiken. Het op 7 juli principieel goedgekeurde ontwerpbesluit, dat al rekening houdt met de richtlijn van 17 mei, voorziet, naast een verdubbeling van de energiebesparingsdoelstelling, een grotere eenvormigheid in de aanpak, een betere aanpak van de doelgroepen, de inperking van fictieve of virtuele besparingen en de uitbreiding van resultaatsverplichtingen of middelenverbintenissen met actieverplichtingen.

Voor bedrijven is, naast de regelgeving inzake energieplanning, een pakket maatregelen op maat genomen. Voor de grote en middelgrote energie-intensieve bedrijven zijn er de energiebeleidsovereenkomsten en inzonderheid het benchmarking- respectievelijk auditconvenant. Voor de niet energie-intensieve bedrijven zijn er de energieconsulenten die zowel advies als assistentie bieden.

Bij de overige beleidsmaatregelen vermeldt de minister nog de energiebonactie, het nachttarief voor de weekends, de energieboekhouding voor provincies, gemeenten en onderwijs-, welzijns- en gezondheidsinstellingen, het Actieplan Energiezorg 2006-2010 voor de Vlaamse overheidsgebouwen, de inspanningen inzake informatie en sensibilisering enzovoort.

Kernstuk voor het volgende werkjaar is ongetwijfeld het energierenovatieprogramma dat een grootschalige en langdurige campagne omvat om energieverspilling in Vlaamse woningen terug te dringen door dak- of zoldervloerisolatie, superisolerende beglazing en energiezuinige verwarming, met als streefdoel een volledige dekking tegen 2020.

Warmtekrachtkoppeling (WKK)

Warmtekrachtkoppeling, dat eigenlijk ook een vorm van rationeel energiegebruik is maar dan bij het opwekken van stroom en het aanmaken van warmte, heeft te lijden gehad onder rechtsonzekerheid en moeilijkheden inzake meetprocessen en aanvraagprocedures. Met het decreet van 19 mei en het besluit van 7 juli is niet alleen de richtlijn van 21 februari 2004 in Vlaamse regelgeving omgezet maar ook de grondslag gelegd voor een inhaalbeweging bij de constructie van kwalitatieve installaties en de gecombineerde productie van elektriciteit en warmte. Zo leidt het WKK-beleid tot een gunstig investeringsklimaat voor cogeneratie, en relatieve primaire energiebesparingen die recht geven op certificaten, met een voortaan decretaal gegarandeerde minimale waarde.

Hernieuwbare energiebronnen (HEB)

De in het actieplan groene stroom van 8 juli 2005 voorziene maatregelen zijn grotendeels uitgevoerd. Op aandringen van de Vlaamse Regering heeft de federale overheid zowel de onevenwichtsboetes als de bebakeningsvoorschriften voor windturbines aangepast. Zelf heeft de Vlaamse Regering op 19 mei de omzendbrieven over de inplanting van windturbines en mestvergistingsinstallaties goedgekeurd. Met de netbeheerders is een op 3 februari goedgekeurde energiebeleidsovereenkomst afgesloten, om de decretaal gewaarborgde minimumwaarden voor certificaten ook contractueel te verzekeren. Aan de leveranciers is een op 20 juli door de Vlaamse Regering goedgekeurde overeenkomst voorgesteld, om nog hangende rechtszaken ongedaan te maken en aldus de rechtszekerheid te herstellen.

De aanpassingen van zowel de emissienormen voor biomassa in VLAREM als de steunmaatregelen voor hernieuwbare energiebronnen in het Elektriciteitsdecreet zijn nog in voorbereiding. De uitwisselbaarheid van certificaten met de federale overheid en de andere gewesten, en op termijn ook met het buitenland, is nog in onderzoek bij zowel de regulatoren als de administraties. Tevens wordt nagegaan hoe biomassa op een duurzame wijze als brandstof voor stroomopwekking wordt ingezet.

Twee in de beleidsbrief aangekondigde initiatieven zijn ondertussen reeds gerealiseerd. Aan de ene kant het kwaliteitscentrum voor kleinschalige hernieuwbare energietechnologie, de vzw Quest, dat op 13 oktober werd goedgekeurd. Aan de andere kant het impulsprogramma voor zonthermische energie bij lokale besturen, de zonneboilers, dat op 26 september goedgekeurd werd.

Op 31 maart is gebleken dat de groenestroomdoelstelling voor 2005 (2,5%) bijna volledig gehaald is (op 3% na). Voor 2006 wordt een evenwicht verwacht tussen vraag en aanbod.

Openbaredienstverplichtingen (ODV)

Op 20 juli 2006 heeft de Vlaamse Regering twee ontwerpen betreffende sociale openbaredienstverplichtingen een eerste keer principieel goedgekeurd. Het betreft zowel een ontwerp van decreet als een besluit. Omdat een deel van het besluit pas voor advies aan de Raad van State kan worden voorgelegd als het decreet in werking is getreden, en omdat de Vlaamse Regering niet wil talmen met het ander gedeelte van het besluit, is op 17 november een afzonderlijk minibesluit een tweede keer principieel goedgekeurd en voor advies aan de Raad van State overgemaakt. Het betreft de uitbreiding van de minimale levering (van 6 naar 10 ampère), de uitbreiding van de winterperiode voor het afsluitverbod op elektriciteit (van 15 december tot 15 februari naar 1 december tot 1 maart), het uitbreiden van de plaatsingsperiode voor budgetmeters (van 10 naar 60 dagen) en het kosteloos maken van budgetmeters voor niet beschermde wanbetalers (na uitputting van het fonds voor tweevoudige uurmeters). De overige twee ontwerpen, betreffende het decreet en het maxibesluit, worden in het najaar in interkabinettenwerkgroepen behandeld. Hopelijk wordt ondertussen duidelijk of en hoe de federale regering de sociale tarieven voor elektriciteit en aardgas zal automatiseren, respectievelijk corrigeren.

Ook het op 7 juli principieel goedgekeurde ontwerpbesluit, dat leveranciers en netbeheerders openbaredienstverplichtingen oplegt inzake rationeel energiegebruik, voorziet in bijkomende inspanningen voor mensen die in armoede leven.

En in Oost-Vlaanderen loopt een project rond sociale energiescans dat nog in 2006 beoordeeld en desgevallend in 2007 ook tot de andere provincies uitgebreid zal worden.

Marktwerking

De inspanningen van de VREG inzake marktmonitoring, communicatie en benchmarking van prijzen worden in de beleidsbrief uiteengezet.

De studie van de VREG over het marktmodel en de ter zake opgezette consultatie van de marktpartijen heeft tot doel het opsporen van knelpunten, onder andere inzake datatransmissie, en het onderzoeken van bijsturingsmaatregelen, om de transactiekosten te verkleinen en de transparantie, de effectiviteit en de kostenefficiëntie te vergroten, en aldus de mededinging op de markt te ondersteunen, in het besef dat vooral de federale overheid de hefbomen voor liberalisering en concurrentie in handen houdt.

Ook inzake gegevens zijn een aantal maatregelen genomen. Voor de ontvlechting tussen netbeheerders en leveranciers van zowel de gegevensbestanden als de systemen en de programma's is het stappenplan van de VREG, zoals overeengekomen, tegen 1 februari uitgevoerd. Op de overdracht van onevenwichtsgegevens houdt de VREG voortaan toezicht door een maandelijkse opvolging. Voor de uitwisseling van klantengegevens is bij beslissing van de VREG sinds 1 juli een geactualiseerde versie van de Utility Market Implementation Guide van kracht. En voor het niet tijdig overmaken van meetgegevens door de netbeheerder aan de leverancier is in het toegangsreglement een forfaitaire schadeloosstelling voorzien.

Ingevolge de oprichting van werkmaatschappijen, zoals Inter-Energa bij Interelectra, Infrax bij drie zuivere netbeheerders of Eandis bij de gemengde netbeheerders, dient de regelgeving te worden aangepast om de onafhankelijkheidsvereisten ook bij de werkmaatschappijen van toepassing te maken. Ter zake is op 14 juli een ontwerpbesluit principieel goedgekeurd. En in een nog goed te keuren ontwerpverzameldecreet wordt een passende rechtsgrond voorzien.

Voor de aansprakelijkheid van de netbeheerders en de schadeloosstelling van de slachtoffers in geval van stroomonderbreking is, na consultatie van de sector en op advies van de VREG, in de aansluitingsreglementen een bepaling voorzien die de bestaande maar beperkte regeling voor zware fouten, mits een aantal aanpassingen en toevoegingen, uitbreidt tot lichte fouten.

In samenwerking met netbeheerders en aannemers is voor tijdelijke of werfaansluitingen een kortere aanvraagprocedure en een betere ondersteuning en opvolging van aanvragen voorzien.

Naast toegangsreglementen en aansluitingsreglementen zijn ook de technische reglementen voor elektriciteit en aardgas aan actualisatie toe. De VREG bereidt ter zake een voorstel voor alsook een regeling voor noodleveringen in geval een leverancier plots ophoudt te leveren.

Klachten en vragen die betrekking hebben op de regionale verantwoordelijkheden worden door de VREG afgehandeld. Maar tal van klachten die verband houden met de federale bevoegdheden moeten eigenlijk niet door de VREG behandeld worden maar kunnen door de VREG ook niet overgemaakt worden aan de in 2003 wettelijk voorziene maar in 2006 feitelijk onbestaande federale ombudsdienst. Ondertussen is een wetsontwerp ingediend dat de nog steeds niet opgerichte ombudsdienst hervormt zonder de gewesten bij de werking van de ombudsdienst te betrekken. Op het Overlegcomité van 17 november heeft minister Peeters dan ook aangedrongen op een wettelijk verankerde samenwerking tussen de ombudsdienst en de gewesten.

Uitvoering van resoluties en moties

De minister hoopt tevens tegemoet te kunnen komen aan de verzoeken die het Vlaams Parlement tot de Vlaamse Regering heeft gericht in de moties en de resolutie over respectievelijk de beleidsnota 2005, de overname van Electrabel door Suez, de energiearmoede en de energievoorziening.

Begroting Grindfonds

Wat betreft het Grindfonds is de belangrijkste opmerking dat de inkomsten stijgen met 900.000 euro door de ontginning van de resttonnen die onderworpen zijn aan de heffing.

4. Algemene bespreking

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

Tussenkomst van de heer Eloi Glorieux

Wat het rationeel energiegebruik betreft, stelt de heer *Eloi Glorieux* dat er enerzijds een aantal goede evoluties merkbaar zijn – het is goed dat de minister pleit voor het uitstellen van een kilowattuur dan het produceren van een kilowattuur – maar té weinig om de noodzakelijke ommekeer tot stand te brengen.

Uit de cijfers van de beleidsbrief blijkt nochtans dat het voordelig is om aan REG-beleid te doen. De gemiddelde kostprijs van een uitgespaard kilowattuur als gevolg van de verschillende beleidsmaatregelen (spaarbons,…), bedraagt 1,9 eurocent. Als men dat vergelijkt met de prijs van het opwekken van een kilowattuur (gemiddeld drie tot vijf eurocent afhankelijk van het soort). De burgers betalen aan dagtarief 15 cent en aan nachttarief 10 cent.

Uit de cijfers blijkt dat alle REG-acties van het afgelopen jaar ongeveer een 982 GWh elektriciteit bespaard hebben: dat is wat een klassieke centrale van 150 MW op jaarbasis produceert of het equivalent van één derde van de productiecapaciteit van Doel 1. Dit bewijst het nut van dergelijke acties die tot voor kort nog door velen als belachelijk werden bestempeld.

Wat het energieprestatie- en binnenhuisdecreet betreft, vraagt hetzelfde lid naar een stand van zaken op vlak van handhaving. Het blijkt dat de vroeger bestaande isolatienormering zelden nageleefd wordt. Is dit nu met het decreet beter? Hij heeft het gevoel dat dit niet het geval is.

Hij heeft de indruk dat het dossier van de energieprestatieregelgeving een processie van Echternach is. Er wordt steeds gewacht tot de ultieme datum – die Europa toelaat – om de maatregelen in te voeren en steeds wordt van elke uitstel mogelijkheid maximaal gebruik gemaakt. Is het niet zinvol de rol van het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf (WTCB) te evalueren. Voor elke mogelijkheid bieden er zich nieuwe onderzoekscontracten aan: er moet nieuwe informatica-apparatuur worden aangekocht en dergelijke meer. De kosten lopen dus op. Door dit uitstel dreigen de normen van de energieprestatieregelgeving achterhaald te worden nog voor ze geïmplementeerd zijn.

Wat het energierenovatieproramma betreft is dezelfde spreker heel tevreden dat hier werk van gemaakt wordt en dat het de doelstelling is om tegen 2020 alle woningen in Vlaanderen te isoleren: één derde van de woningen zijn immers slecht of helemaal niet geïsoleerd. Hier ligt een enorm potentieel om op een kostenefficiënte wijze aan deze doelstelling te werken. Maar hij dringt aan dat deze doelstelling ook vertaald wordt in budgetten. Hij pleit – zoals in Duitsland – ervoor om een grote alliantie tussen de overheid, de vakbonden, de industrie, de bouwsector en de milieubeweging tot stand te brengen om dit renovatieprogramma te bewerkstelligen.

In verband met het luik groene stroom, stelt hetzelfde lid vast dat het opmerkelijk is dat in sommige provincies (net name Oost-Vlaanderen) tot 80% van de vergunningsaanvragen voor de inplanting van windturbines geweigerd worden. Hij verwijst naar het antwoord van de minister op zijn schriftelijke vraag over dit onderwerp. Heeft de minister daarvoor een verklaring?

De doelstelling in het regeerakkoord was tegen 2010 6% groene stroom en 19% WKK te realiseren. Hij vraagt of men nog steeds op schema zit. Uit de beleidsbrief blijkt dat het realiseren van deze 6% haalbaar is maar dat dit voor WKK niet zo is.

Wat de groene stroom betreft, pleit hij ervoor om de lat hoger te leggen. Hij stelt vast dat federaal minister Tobback voorgesteld heeft om alle federale overheidsgebouwen in Brussel op groene stroom te laten overschakelen. Dat is een goede zaak; hij pleit ervoor dat de Vlaamse Regering hetzelfde doet met zijn gebouwen nu de energiemarkt in het Brusselse Gewest vrijgemaakt wordt. Hij verwijst naar het eerder ingediende voorstel van resolutie van zijn fractie dat daarvoor pleitte maar dat in deze commissie verworpen werd.

De heer Eloi Glorieux citeert uit de beleidsbrief op pagina 42 waar de minister stelt dat zal onderzocht worden hoe de inzet van biomassa op een duurzame wijze gegarandeerd kan worden. Dat is een goede zaak maar ook de productie van biomassa moet duurzaam gebeuren. Wat de inzet betreft, verwijst hij naar de bijstook in onefficiënte kolencentrales wat het lid pure verspilling noemt. Hij pleit om dit element uit het groenestroomcertificatensysteem te halen. Wat de productie betreft verwijst hij naar de problematiek in derde wereldlanden waar oerbossen opgeofferd worden om daar energieteelten te kweken. Ter zake verwijst hij naar het dossier van Cargill en het Amazonewoud. Hij pleit voor duurzaamheidscriteria voor zowel de productie als de inzet van biomassa.

Wat het afstemmen van het energiebeleid op het klimaatbeleid betreft, stelde de heer Glorieux vast dat de Vlaamse Regering in de zomer het Vlaams Klimaatplan 2006-2012 goedgekeurd heeft. Hij betreurt dat dit plan nooit in het Vlaams Parlement besproken, laat staan toegelicht werd.

Heel veel van de 365 maatregelen die uit de klimaatconferentie kwamen, zijn bovendien niet terug te vinden in de beleidsbrieven van de verschillende ministers. Wie bewaakt of andere ministers binnen hun domein de klimaatmaatregelen zullen uitvoeren?

Hij vraagt naar een overzicht hoe de verschillende ministers ingespeeld hebben op de diverse klimaatmaatregelen.

In het lijstje met nieuwe initiatieven voor 2007 mist hij ook in de beleidsbrief Energie de aanbevelingen

van de klimaatconferentie. Zo is voor de doelstelling om tegen 2020 de isolatieprogramma's door te voeren, enkel in de begroting een budget ingeschreven dat zich beperkt tot onderzoek van energierenovatie van bestaande woningen. Het lid is daarover ten zeerste verwonderd: wat moet er nog onderzocht worden? Men weet onder meer via VITO dat één derde van de woningen slecht of helemaal niet geïsoleerd zijn. Er is dus geen onderzoek meer nodig maar wel een opstart van de renovatie met duidelijk concrete projecten. EPB en energieprestatiecertificaten zijn gewoon de uitvoering van wat al jaren werd vastgelegd zonder nieuwe impulsen.

Wat het sociaal energiebeleid betreft, vraagt het lid wanneer de achterstand bij het plaatsen van de budgetmeters bij mensen van wie het leveringscontract opgezegd werd, weggewerkt zal zijn. Hij vraagt naar een concrete timing. Bovendien vraagt hij ook naar een tijdspad van de operationalisering van de oplaadpunten (één per gemeente) waarvan sprake in de beleidsbrief.

Wat de verhoging van de minimumlevering van stroom betreft, had de minister het in de media en zijn toelichting over het optrekken van 6 ampère naar 10, terwijl in de beleidsbrief er sprake is van 8 ampère voor gezinnen zonder kinderen en naar 12 ampère voor gezinnen met kinderen. De *minister* antwoordt dat dit in tussentijd gewijzigd werd.

De heer *Eloi Glorieux* betreurt dat de energieombudsdienst nog steeds niet actief is. Hij vraagt dat de minister bij zijn federale collega blijft aandringen dat daarvan werk wordt gemaakt.

Het lid wil de minister feliciteren met de opvolging die hij gaf aan de motie Energiearmoede die dit parlement stemde. Op vlak van sociaal energiebeleid werd een heel goede stap vooruitgezet.

Wat het Energiefonds (de samenvoeging van het Fonds Hernieuwbare energiebronnen en het oude Energiefonds) betreft, stelt hetzelfde lid vast dat van de 16,8 miljoen euro gedane uitgaven er 15 miljoen (dus meer dan 90%!) gaan naar buitenlandse flexibele mechanismen wat het lid ten zeerste betreurt.

Hij had graag een gedetailleerd overzicht van deze uitgaven opgesplitst gekregen. Hij vraagt gedetailleerd cijfermateriaal, over welke projecten gaat het; hoeveel 'Joint Implementation projecten' zijn er en welke, hoeveel 'Clean Development Mechanism' (CDM), hoeveel gaat specifiek naar de verhandelbare emissierechten en hoeveel wordt besteed aan binnenlandse maatregelen? De minister stelt dat 80% van de klimaatdoelstellingen met binnenlandse maatregelen gehaald zullen worden. De algemene kritiek van de Minaraad en de SERV is dat de omschrijving van de maatregelen in het Vlaams Klimaatplan té vroeg is om te kunnen controleren of daarmee de doelstellingen wel zullen bereikt worden. De vraag is of voor de binnenlandse al dan niet buitenlandse maatregelen gebruikt worden.

Het Energiefonds heeft bovendien heel wat inkomsten misgelopen als gevolg van de amnestie die vooral Elecrabel kreeg wegens het niet halen van de groenestroomdoelstellingen. Hij vraagt daaromtrent naar het exacte cijfer dat niet in het Energiefonds terecht kwam. Hij verwijst naar de bespreking en de stemming over dit dossier in deze commissie waar de heer Bart Martens duidelijk stelde dat in ruil voor deze amnestiemaatregel Electrabel dan wel geld zou moeten uitkeren aan de klanten omdat de klanten in de praktijk die boetes betaald hebben. Ook zou men moeten investeren in hernieuwbare energie. Hij vraagt dat de minister hieromtrent een stand van zaken geeft.

Wat de marktwerking betreft, stelt het lid te samen met de minister vast dat de standaardleverancier zeer dominant blijft. Slechts 12% van de huishoudens heeft een contract met een nieuwe leverancier afgesloten terwijl 16,2% toegewezen blijft aan de standaardleverancier zonder contract. Wat opvalt is dat de meeste contracten toch met de standaardleverancier afgesloten werden ondanks het feit dat deze doorgaans duurder is. Ook opvallend is dat de duurste leveranciers ook degenen zijn die het grootste aandeel kernenergie in hun pakket hebben. Het lid vraagt wat de minister kan doen om de 16% klanten die nog niet gekozen hebben en nog steeds bij de standaardleverancier zitten, aan te zetten om gebruik te maken van de vrije markt en om hen aan te zetten te kiezen voor een groenere leverancier. Hij benadrukt dat groene stroom sinds de vrijmaking van de energiemarkt niet duurder is dan de stroom van de standaardleverancier.

Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* heeft met genoegen vastgesteld dat de heer Glorieux de voorliggende beleidsbrief nog niet zo slecht vindt. Dezelfde spreker stelt

dat dit zeker één van de betere beleidsbrieven is. De beleidsbrief is vrij volledig, accuraat, gedetailleerd. 2007 is een scharnierjaar inzake nieuwe initiatieven.

Positief is ook dat het eerste deel van de beleidsbrief enorm veel cijfers, tabellen en grafieken bevat. Men ziet de resultaten en de al dan niet voortgang is daardoor duidelijk.

Er zijn twee pijnpunten.

Het nieuwe klimaatplan is door Vlaamse Regering op 20 juli 2006 goedgekeurd terwijl de parlementsleden dit plan pas veertien dagen geleden in hun postbakje vonden. Hij pleit ervoor dat dit parlement toch grondig zou debatteren over dit Vlaams Klimaatplan.

De 'nucleaire klok' tikt nog steeds. Hij verwijst naar de hoorzittingen in dit parlement en vraagt wanneer het Vlaams Parlement betrokken kan worden bij deze actualiteit van het (federale) rapport van de Commissie Energie 2030. Hij hoopt dat nadat deze studie volledig afgerond is, dit werkstuk ook in dit parlement getoetst wordt.

Wat de opvolging van de motie omtrent Energiearmoede betreft, sluit het lid zich aan bij de felicitaties van de heer Glorieux aan de minister. Het sociale luik is zeer goed in uitvoering. Het verschil moet nu te velde ook zichtbaar worden. Hij zal minister Vervotte over de problematiek van de LAKS vragen de nodige initiatieven te nemen en te verfijnen.

Hetzelfde lid vraagt of de spaarlampenactie die bijgesteld werd en waarover vorige jaren vragen zijn gesteld, reeds kan geëvalueerd worden.

Tijdens de bespreking van de begroting vorig jaar werd de discussie gevoerd over de gekwalificeerde energieauditors. Er zijn er een 300-tal voorzien. Zal dat genoeg zijn zodat iedere Vlaming op vrije korte termijn daarvan kan gebruikmaken? Het lid vraagt of er enig verband bestaat met het initiatief van de 'energiesnoeiers' die minister Van Brempt vorig week in de pers lanceerde.

Vanuit duurzaamheidsoogpunt is de ontkoppeling (pagina 30 van de beleidsbrief) tussen economische groei en het energieverbruik zeer belangrijk. Het lid stelt dat men die ontkoppeling eerder meegemaakt heeft inzake afvalproductie. Doet zich die ontkoppeling ook voor in het verkeer tussen het aantal afgelegde kilometer en brandstofverbruik ? Bestaat daarover onderzoek?

De heer Carl Decaluwe voelt wat voor de suggestie van de heer Glorieux omtrent de voorbeeldfunctie van de overheid inzake de overheidsgebouwen: mits een goede prijszetting is het zeker nuttig te overwegen om groene stroom te gebruiken in de overheidsgebouwen. Bestaat daarover een stappenplan?

Het is een enorme ambitie om te zorgen dat er tegen 2020 geen energieverslindende woningen meer zijn in Vlaanderen. Hoe wordt dit geïmplementeerd: stapsgewijs? Hij verwijst naar het voorstel van resolutie van de heer Glorieux om naar wat in Mortsel gebeurde, één en ander in kaart te brengen (luchtfotografie). Worden eerst de hoogste noden aangepakt; concreet hoe zal tewerk gegaan worden?

Tenslotte is er het verhaal van de ombudsdienst: wanneer wordt dit nu concreet geïmplementeerd.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, verklaart dat zowel de heren Rudi Daems als Eloi Glorieux aan de commissie bevoegd voor Leefmilieu en deze commissie gevraagd hebben om een themadebat over het dossier van de klimaatverandering te wijden. Hij stelt voor dat deze commissie daarover beslist tijdens een volgende regeling van de werkzaamheden. Deze commissie moet te samen met de andere commissie daarover aan het Uitgebreid Bureau een gemotiveerd advies uitbrengen. Hij stelt voor als de commissie het eens is, een dergelijk themadebat in februari 2007 te organiseren.

Tussenkomst van de heer Pieter Huybrechts

De heer *Pieter Huybrechts* stelt dat de beheersing van de energievraag een belangrijk instrument is om de Vlaamse Kyoto-doelstelling te halen. Het totale eindverbruik in Vlaanderen is met 0,5% gedaald in 2005 vergeleken met 2004. De maatregelen onder meer de emissiepremies die in Vlaanderen worden uitgekeerd, hebben dus hun positieve invloed. Informatie over de mogelijkheden om energie te besparen, blijft uiterst belangrijk. Hoe denkt de minister om deze info op een doeltreffende manier aan de man te brengen?

Sinds de invoering van het groenestroomcertificatensysteem is de groenestroomproductie in Vlaanderen sterk geroeid. Blijft dit alles betaalbaar? Zo werden een recordaantal premies toegekend voor warmtepompen en warmtepompboilers. Zal men al deze projecten blijven financieren?

De Europese Commissie heeft de lidstaten begin 2003 opgelegd om initiatieven te nemen om de energieprestaties in gebouwen te verbeteren. Welke initiatieven zal de minister nemen om de energie-audits te stimuleren?

De grote energie-intensieve bedrijven leveren zeer zware inspanningen om hun energie-efficiëntie te optimaliseren. Voor kleine bedrijven stelt de minister energieconsulenten ter beschikking. Zijn deze reeds actief en wat is het resultaat daarvan?

Omdat de spaarlampenactie geen onverdeeld succes was, worden via de netverdeler kortingsbonnen voor de aankoop van spaarlampen verdeeld. Heeft de minister zicht op hoeveel van deze 3,5 miljoen kortingsbonnen er effectief werden omgeruild? Wat behelst dit concreet aan besparingen?

Het lid stelt dat er een belastingsvermindering toegekend werd aan particulieren voor het plaatsen van dakisolatie. Is de federale overheid bereid dit uit te breiden naar muur- en vloerisolatie voor bestaande woningen?

In het kader van het sociaal energiebeleid is er in de beleidsbrief sprak van oplaadmogelijkheden voor de budgetmeters per gemeente. Hoeveel gemeenten beschikken thans over zo'n oplaadpunt?

Hetzelfde lid stelt dat de overheid de energiebevoorrading tegen een betaalbare prijs moet garanderen en tezelfdertijd moet werken aan een veilig en gezond leefmilieu. Het Vlaams Belang streeft naar een evenwichtige energiepolitiek. Hij verwijst naar de studie van de groep Cap Gemini die stelt dat het verschil tussen de vraag naar stroom en de productiecapaciteit nog nooit zo groot was en dat vooral België in een kritieke situatie verkeert. Terzake verwijst de heer Huybrechts naar zijn tussenkomst bij de bespreking van het voorstel van decreet tot wijziging van het Aardgasdecreet. Hij pleit voor een gezonde mix van energiebronnen. Naast alle fossiele brandstoffen en hernieuwbare energie heeft ook kernenergie een bestaansrecht. Dat moet de rode draad worden in het energiebeleid. Tenslotte pleit het lid ervoor de energiepolitiek te defederaliseren.

Tussenkomst van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* wenst in te gaan op een aantal aspecten van de beleidsbrief. Het is een goede zaak dat de energieprestatieregelgeving nu op kruissnelheid komt zodat men volgend jaar op basis van het softwaremodel kan beginnen met het stellen van eisen aan nieuwe woningen en vernieuwbouw. Hij hoopt binnen enige tijd met de energiecertificaten van start te kunnen gaan. Het systeem van de energie-audits moet aangevuld worden met het systeem van energiescans die ook kijken naar besparingspotentieel dat zit in een wijziging van gedrag (beter afstellen van de thermostaat, plaatsen van tochtstrips, plaatsen van reflecterende folies, meer energiezuinige verlichting). Daar gaat de klassieke audit niet op in omdat die beperkt blijft tot de gebouwenschil en de efficiëntie van het verwarmingssysteem. Een klassieke audit is niet geschikt voor huurders en sociaal zwakkeren. Hij pleit ervoor om energiescans verder te ontwikkelen, onder meer ook voor deze doelgroepen. Er moet ook synergie zijn met de energiesnoeiers van minister Van Brempt want uit het marktonderzoek blijkt dat heel veel mensen zich bewust zijn van de energieverspilling maar blijkbaar niet de tijd of de moeite nemen om daar in hun gedrag gevolg aan te geven. In de praktijk kunnen er veel meer energiebesparende maatregelen getroffen worden. Hij suggereert dat beide ministers (Peeters en Van Brempt) naar een goede samenwerking op dat vlak zoeken om een maximale afstemming tussen het uitvoeren van energiescans en het in de praktijk uitvoeren van die scans via energiesnoeiers.

Wat de energiebesparingen bij de bedrijven betreft, begint de convenantenaanpak zijn resultaten af te werpen. In het kader daarvan kan er misschien nog meer gebeuren. Het lid stelt vast dat de bedrijven vooral deze rendabele besparingen realiseren die een terugverdientijd van een bepaald niveau hebben. Men gaat echter steeds uit van constante energieprijzen. Hij vindt het verstandiger dat men bij de berekening van terugverdientijd en rendabiliteit dient uit te gaan – naar best vermogen – van de stijging van energieprijzen. Als men deze piste bewandelt, kan men meer maatregelen kwalificeren als rendabel. Hij vraagt de minister of deze bereid is om in het kader van deze convenantenaanpak rekening te houden met deze parameter, namelijk de evoluerende (stijgende) evolutie van de energieprijs?

Wat het dossier van de energiebesparing in overheidsgebouwen betreft, is hetzelfde lid van mening dat het actieplan 2006-2010 eindelijk kan maken dat de nodige energiebesparende maatregelen kunnen uitgevoerd worden. Er komt een certificeringsverplichting en alle maatregelen met een terugverdientijd minder dan zeven jaar, kunnen deze legislatuur effectief uit-

gevoerd worden. Hij vindt dit dossier prioritair: de overheid moet het goede voorbeeld geven. De overheid moet echter verder gaan. Bij nieuwe gebouwen geldt de nieuwe energieprestatieregelgeving maar hij vindt het wenselijk dat de overheid voor een deel van de nieuwe gebouwen nog strengere eisen moet opleggen om de voortrekkers in de bouwsector en de architectenwereld een steuntje in de rug te geven en een markt te creëren met energiezuinige producten en diensten. Daar moet de overheid dus ook een voorbeeldrol vervullen. Het lid denkt in dat verband dat de overheid reeds voor bepaalde gebouwen een E 80 peil moet hanteren als parameter, ook de zogenaamde 'passiefhuisstandaard' zoals die onder meer bij het Havenbedrijf in Gent geldt, moet aangemoedigd worden. Alle nieuwe overheidsgebouwen in Frankfurt worden trouwens volgens die passiefhuisstandaard gebouwd. Dat is een ideale manier om een markt te stimuleren. Hij pleit er dan ook voor dat er naar analogie met de Vlaamse Bouwmeester een Vlaamse Energiemeester in het leven wordt geroepen. Zo'n energiemeester kan dan waken over de energieregeling van de gebouwen.

In belendende sectoren zoals onderwijs en welzijn en sociale huisvesting waar er veel gebouwen zijn die door de overheid gesubsidieerd worden, moeten er ook specifieke renovatieprogramma's uitgetekend worden. Hij vraagt zich af in hoeverre dergelijke sectoren en gebouwen ook gevat worden door het energierenovatieprogramma 2020? Maar ook in de scholen en verzorgingsinstellingen moet zoals ook verwoord in de motie van de themacommissie Energiearmoede, snel vooruitgang geboekt worden. Voor de sociale woningbouw is er nood aan een meerjareninvesteringsprogramma komen met het oog op de renovatie: de middelen daarvoor moeten uit het FFEU komen. Hij mist dit element in de beleidsbrief. Wat is de stand van zaken?

Wat de groene stroom betreft, is de heer Bart Martens van oordeel dat er snel duidelijkheid moet zijn over de lange termijndoelstellingen voor het aandeel groene stroom in onze energievoorzieningen. Het Elektriciteitsdecreet bevat bepalingen tot 2010 (6%). Gelukkig ligt deze doelstelling in het bereik maar ook na 2010 moet groene stroom een hoge vlucht krijgen. Men moet er alles aan doen om een groter aandeel te realiseren. Het lid is dus vragende partij om het Elektriciteitsdecreet aan te passen zodat de lange termijndoelstellingen voor groene stroom effectief worden vastgelegd. Ook de minimumwaarden voor groenestroomcertificaten kunnen aangepast worden ingevolge het onderzoek dat VITO deed naar de zgn. onrendabele toppen. Groenestroomproductie mag enerzijds niet overgesubsidieerd worden maar anderzijds moeten vormen van groenestroomproductie die nog niet rendabel zijn, ervoor zorgen dat de minimale waarden van groenestroomcertificaten maken dat dergelijke stroom rendabel wordt. De juiste vorm van ondersteuning is dringend noodzakelijk. Hij is het eens met de opmerking van de heer Glorieux over de bijstook van biomassa in steenkoolcentrales. Hij vindt dit een vorm van oversubsidiëring: dergelijke productie gebeurt aan een zeer lage kost maar men kan die groenestroomcertificaten verkopen aan marktwaarde. Via dergelijke subsidiëring blijven bovendien deze onefficiënte steenkoolcentrales langer open. Hij vraagt welke speelruimte er is om aan deze oversubsidiëring van groene stroom iets te doen zonder dat dit resulteert in claims. Hij deelt ook de bezorgdheid van de heer Glorieux over de herkomst van die biomassa en ook hij pleit voor een kwaliteitslabel dat garandeert dat de biomassa duurzaam wordt geteeld. Cargill levert soja voor onze varkens die gekweekt wordt in de gekapte regenwouden. Er moet vermeden worden dat palmolie afkomstig van plantages van Indonesië waarvoor tropisch regenwoud heeft moeten wijken, geïmporteerd wordt. Hij dringt aan dat er duidelijke criteria gerespecteerd worden en een kwaliteitsbewaking georganiseerd wordt.

Wat de marktwerking en de prijsontwikkeling betreft, stelt de heer Martens dat de vrije leverancierskeuze de Vlaamse gezinnen geen windeieren gelegd heeft. De stroomprijs is 12 tot 15% lager dan in Wallonië. De prijs is gedaald ten opzichte van de prijs van 2003 zeker als je kiest voor nieuwe spelers op de markt wat een hele prestatie is omdat de prijzen van aardgas en aardolie op de internationale markten alleen maar gestegen zijn. De vrije leverancierskeuze heeft dus een neerwaartse druk op de prijs gehad maar er blijven nog problemen bij leverancierswissels. Er zijn nog problemen bij nieuwe contracten van het juiste verbruik (reëel versus geschat verbruik). Hij pleit ervoor om in dit verband 'slimme meters' op de markt te brengen. Deze meters kunnen de meterstand telemetrisch aflezen en in staat zijn het energieverbruik op bepaalde piekmomenten te drukken. Er is in Scandinavië in dat verband nogal wat expertise. In de studie van Cap Gemini waarnaar de heer Huybrechts verwees, is daarvan ook sprake. Hij pleit ervoor dat de minister onderzoek hierover stimuleert ook al omdat deze slimme meters de functie van budgetmeter kunnen overnemen.

Wat de energiearmoedeproblematiek betreft, stelt ook deze spreker vast dat vele van de aanbevelingen van de themacommissie Energiearmoede werden overgenomen. Het lid heeft ondertussen begrepen dat de minister beslist heeft om de minimale levering uit te breiden tot 10 ampère in plaats van 8 en 12 waarvan sprake in de beleidsbrief. Omtrent de oplaadpunten voor de budgetmeters (één per gemeente) vraagt ook dit lid naar een juiste stand van zaken in verband met bereikbaarheid en toegankelijkheid. Dat was een punt van zorg van de armoedeverenigingen tijdens de werkzaamheden van de themacommissie. Wordt er met de warenhuizen overlegd om dergelijke terminals in warenhuizen te plaatsen?

Wat de lokale besturen betreft, is het lid van oordeel dat in het nieuw samenwerkingsakkoord een uitgebreider hoofdstuk mag staan over energie om de voorbeeldprojecten te stimuleren. Hij vindt het overbodig om nog energieaudits te subsidiëren, dat moet 'common practice' zijn en mag sowieso van de lokale besturen verwacht worden. Het is meer aangewezen om innovatieve projecten te ondersteunen die verder gaan dan de generieke energiewetgeving. Hij denkt aan projecten op vlak van passiefhuizen en aanleg van CO_2-neutrale wijken. In Nederland is er het voorbeeld van de gemeente Etten-Leur die alle nieuwbouwwijken verplicht CO_2-neutraal aan te leggen. Hij hoopt dat dit in ons land navolging krijgt en suggereert dat de minister contact opneemt met zijn collega van Ruimtelijke Ordening om via bepaalde instrumenten zoals BPA, verkavelingsvergunningen en via stedenbouwkundige verordeningen, voor nieuwe wijken bepaalde energieaspecten (zongeorienteerd en CO_2-neutraliteit, collectieve systemen van warmtepompen,…) mee te nemen. Ook minister Moerman zou het onderzoek en ontwikkelingsbeleid rond duurzame energie (microwarmtekrachtkoppeling, fotovoltaïsche cellen, …) moeten stimuleren.

Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* stelt dat het nieuws vanuit het energiefront positief is. Het totale eindverbruik daalt. Dit is de beste prestatie sedert tien jaar en die daling situeert zich vooral bij de tertiaire sector en de huishoudens. In de transportsector is de stijging afgeremd; verder is er een significante stijging van dakisolatie wat zij toejuicht. Er zijn energieacties (spaarlampen en dergelijke) die resulteren in energiebesparingen. Ook de effecten van de liberalisering van de energiemarkt beginnen zich duidelijk te manifesteren in de elektriciteitssector. Zij stelt dezelfde tendens vast die de heer Martens aangaf en benadrukt dat ons land één van de drie Europese landen is waar de prijzen gedaald zijn.

Zij heeft een aantal bemerkingen. Wat de energieaudits betreft, stelt het lid vast dat er een 300-tal deskundigen opgeleid zijn maar dat het systeem van de audits blijkbaar niet echt aanslaat? Er is een proefproject gestart waarbij de netbeheerder heel goedkoop dergelijke audits aanbiedt. Zij wenst daarover meer informatie.

Wat het systeem van de audit- en benchmarkconvenanten in de industrie betreft, vraagt dezelfde spreker naar de resultaten en in hoeverre dergelijke bedrijven vrijgesteld worden van bijkomende Europese en Belgische maatregelen gericht op energiebesparing en CO_2-reductie? Zijn er reeds resultaten in verband met de inzet van energieconsulenten naar kleine ondernemingen?

Inzake het actieplan inzake energie-efficiëntie dat tegen 30 juni 2007 bij de Europese Commissie zou moeten ingediend worden, vraagt zij naar een stand van zaken.

Tegen 2020 zouden er geen energieverslindende woningen meer mogen zijn, dat is de doelstelling. Zij vraagt naar de concrete timing van het stappenplan om deze doelstelling te bereiken.

Tussenkomst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* vindt dit één van de betere beleidsbrieven. Dit is één van de vlot leesbare en overzichtelijke beleidsbrieven in tegenstelling tot de beleidsbrief Openbare Werken waar het lid alle moeite heeft om door het bos de bomen te zien.

Hoe kijkt de minister aan tegenover het standpunt dat de VREG heeft aangenomen in verband met het weekendtarief? Minister Peeters heeft hard gevochten om dat weekendtarief in te voeren, nu blijkt dat de stroomleveranciers reageren door te stellen dat de prijs zal duurder worden?

Wat is de stand van zaken m.b.t. de Eliaheffing? Wat zal er gebeuren als de Eliaheffing verdwijnt en waar vindt men de compenserende kredieten die naar de gemeenten zouden gaan als de heffing vroeger dan voorzien zou afgeschaft worden.

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

Minister *Kris Peeters* verklaart dat de tweede fase van de spaarlampenactie nog niet geëvalueerd is omdat de actie pas eind 2006 afloopt. Handelaars kunnen alle ingediende kortingsbonnen tot eind juni 2007 inleveren bij Promocontrol, het bedrijf dat de bonnen verwerkt. Promocontrol is om een tussentijdse stand van zaken gevraagd. Een definitieve evaluatie volgt midden 2007. Intussen is Eandis met een bijkomende communicatiecampagne gestart, die zal lopen tot half december. De campagne bestaat uit twee televisiespots van algemeen nut op Een. De campagne wil mensen ertoe aanzetten hun bonnen in te ruilen. In beide spots wordt verwezen naar het gratis Eandismagazine dat begin december wordt verspreid. In de eerste editie van dit magazine zal een artikel over de spaarlampenactie worden opgenomen. De televisiespots over spaarlampen die aan het begin van de actie werden getoond op de regionale televisiezenders zullen worden herhaald.

Aan een spaarlamp wordt forfaitair een primaire energiebesparing gekoppeld van 111 kWh die meetelt voor de resultaatsverplichting van de netbeheerders. De besparing is uitgedrukt in primaire energie, de elektrische besparing bij de afnemer bedraagt dan 111 / 2,5 = 44,4 kWh. Gerekend aan een kost van 5 euro per bon, betekent dit een kostprijs van 0,11 euro per bespaarde kWh. Dat bedrag kan vergeleken worden met een gemiddeld elektriciteitstarief voor particulieren van ongeveer 0,19 euro per kWh.

Vervolgens gaat de minister in op de vraag van de heer Decaluwe of het aantal energiedeskundigen toereikend is. Momenteel hebben reeds meer dan 330 energiedeskundingen een erkenning verkregen van het Vlaams Energieagentschap (VEA) en zijn op één jaar tijd reeds 210 fiscaal aftrekbare energieaudits uitgevoerd door erkende energiedeskundigen. De minister hoopt dat een en ander stijgt.

De uitvoeringsmodaliteiten van het energiesnoeiersproject moeten nog worden vastgelegd door de Koepel van Vlaamse Kringloopcentra. Energiesnoeiers zijn geen energiedeskundigen. Ze worden niet erkend. Ze kunnen geen energieaudit uitvoeren en bijgevolg geen aanleiding geven tot fiscale aftrekbaarheid. Energiesnoeiers worden ingezet voor een aantal kleine energiebesparende investeringen als tochtstrips, spaarlampen, spaardouchekop of buisisolatie. Een audit uitgevoerd door een energiedeskundige is fiscaal aftrekbaar. De minister vindt dat een belangrijk element. Alle andere projecten kunnen daar alleen maar een positieve bijdrage aan leveren.

Over het energiescanproject, dat vorig jaar als proefproject in de provincie Oost-Vlaanderen werd opgestart, zal in december het eindverslag worden geleverd. Het Vlaams Energieagentschap zal de evaluatie begin 2007 afronden. De evaluatie zal leren hoe een en ander kan worden voortgezet. Een energiescan is een soort energieaudit die, op basis van een bezoek ter plaatse, een eerste beeld geeft van de situatie en het besparingspotentieel op het vlak van gebouwschil, verwarming, verlichting, elektrische apparaten en gedrag en waarbij tijdens het bezoek, op die plaatsen waar het zinvol wordt geacht, spaarlampen, een spaardouchekop, radiatorfolie en buisisolatie worden geplaatst. De minister benadrukt dat een energiescan geen audit is.

Vervolgens beantwoordt de minister de vraag van de heer Decaluwe over de splitsing van de afgelegde kilometers en het brandstofverbruik. Het energieverbruik door het wegvervoer nam tussen 1999 en 2005 toe van 197,2 tot 202,8 PJ (+5,6 PJ of +2,8%). Het aantal gereden voertuigkilometers nam toe van 51,39 tot 53,65 miljard (+2,26 miljard of +4,4%). Het energieverbruik is dus in mindere mate gestegen dan het aantal gereden kilometers. Het energieverbruik per voertuigkilometer nam tussen 1999 en 2005 af met 1,6% (van 3,84 GJ/km tot 3,78 GJ/km). Volgens de minister is een trendbreuk gerealiseerd. Het komt erop aan de trendbreuk te bevestigen.

De doelstellingen van het energierenovatieprogramma, zoals vermeld in de beleidsbrief, zijn ambitieus. De klimaatconferentie gaf de aanbeveling mee dat het project grootschalig zou worden aangepakt. Dergelijke projecten behoeven bijgevolg naast financiële middelen ook uitgebreide informatiecampagnes.

De inzet van financiële middelen en het opstarten van informatiecampagnes heeft echter maar zin als er een maatschappelijk draagvlak is bij de sectoren die de beoogde renovatiewerkzaamheden moeten uitvoeren. Daarom werd door het Vlaams Energieagentschap een stappenplan voorgesteld, zoals uiteengezet in de beleidsbrief.

Deze stappen moeten uiteraard nog door het Vlaams Energieagentschap worden geconcretiseerd. Het is dan ook te vroeg om al concrete voorstellen te for-

muleren over de manier waarop de doelstellingen zullen worden bereikt.

Uit de eerste contacten met de betrokken bedrijfssectoren is gebleken dat zij zich achter de doelstellingen van het project kunnen scharen en er actief aan willen meewerken.

In het Energiefonds werd voor 2007 een bedrag van 10 miljoen euro vrijgemaakt voor de financiële ondersteuning van projecten van het energierenovatieprogramma, de noodzakelijke omkadering, de sensibilisering en de informatieverlening.

Een partnerrelatie met de banken, zoals in Duitsland is georganiseerd voor een gelijkaardig programma, behoort tot de mogelijkheden. Ook nu al verschaffen sommige Belgische banken goedkope leningen voor energierenovatie van particuliere gebouwen. Misschien kan van het Duitse voorbeeld worden geleerd, al moet men hiermee voorzichtig zijn. De Vlaamse bouw- en financieringsmentaliteit is niet noodzakelijk dezelfde als de Duitse. Ook moet er worden op gelet dat er geen overlapping ontstaat met het federale fonds voor de reductie van de globale energiekost. Dit fonds voorziet eveneens in goedkope leningen voor energiebesparing in particuliere gebouwen. Ondanks de bevoegdheidsoverschrijding wil de minister nauw samenwerken.

De heer *Eloi Glorieux* vraagt of daar ooit overleg is over gepleegd.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat het federale fonds is opgericht zonder enig overleg. Ondertussen heeft Vlaanderen één vertegenwoordiger in het fonds. Hij betreurt dat omdat energiebesparing een Vlaamse bevoegdheid is die elk niveau aanbelangt. De minister probeert zo goed mogelijk samen te werken. Het federale fonds beschikt over 100.000.000 euro.

In het kader van ENOVER – Energie-OVERleg tussen federale overheid en gewesten – werd een werkgroep opgericht die de omzetting van de richtlijn energie-efficiëntie in België zal coördineren. De gewestelijke actieplannen zullen samen met een aantal federale maatregelen inzake fiscaliteit, productnormering, en dergelijke moeten worden samengevoegd tot een Belgisch actieplan dat voor 1 juli 2007 aan de Europese Commissie kan worden bezorgd. De werkgroep bereidt de nodige praktische afspraken ter zake voor.

Op Vlaams niveau zal het actieplan energie-efficiëntie maximaal worden afgestemd op het Vlaams Klimaatbeleidsplan waarin een groot aantal REG-maatregelen zijn opgenomen. De coördinatie van de opmaak van het Vlaams actieplan wordt verzorgd door het Vlaams Energieagentschap (VEA). Het Vlaamse Energieagentschap heeft ondertussen al deelgenomen aan verschillende Europese overlegvergaderingen in verband met de berekeningsmethodiek die zal moeten worden gehanteerd om de te rapporteren gerealiseerde energiebesparing te bepalen.

Er zijn momenteel energieconsulenten actief bij de architectenorganisaties NAV en BVA, Ho.Re.Ca Vlaanderen, Unizo, Boerenbond en VOKA. Ze zijn allen op verschillende tijdstippen in dienst getreden. De energieconsulent van Horeca Vlaanderen is in oktober 2005 gestart en beëindigt de werkzaamheden eind maart 2007. De energieconsulent bij de architectenorganisaties is gestart begin 2006. De energieconsulent van de Boerenbond is gestart in maart 2006. De energieconsulent van UNIZO is gestart in april 2006. De energieconsulent van VOKA is pas in september 2006 van start gegaan. Het is de bedoeling het volledige veld te dekken. Er is de benchmarkconvenant voor de meer dan 0,5 betajoule en de auditconvenant voor de 0,1 en 0,5 betajoule. Voor de kleine ondernemingen zijn energieconsulenten ingezet. De eerste reacties zijn heel positief. Bepaalde sectoren zitten al met wachtlijsten. De minister hoopt die snel te kunnen wegwerken. In de tuinbouwsector is men heel actief. De grote vraag is positief. Vooraleer bijkomende consulenten worden ingezet moet de minister zicht hebben op wat ze al gedaan hebben en hoe lang de wachtlijsten zijn. Er is geopteerd voor de architectenorganisaties omdat architecten als eersten betrokken zijn bij renovatie en woningenbouw.

De minister verklaart dat de federale overheid niet bereid is het fiscaal voordeel voor energiebesparende maatregelen uit te breiden tot muur- en vloerisolatie. Overleg in het kader van ENOVER heeft uitgewezen dat de federale overheid voor het inkomstenjaar 2007 niet bereid is om het fiscaal voordeel uit te breiden tot muur- en vloerisolatie. Op 1 december is hierover een volgend overleg gepland. De minister vindt fiscale incentives efficiënt en eenvoudig.

Het benchmarking- respectievelijk auditconvenant zijn beide contracten naar burgerlijk recht afgesloten tussen twee partijen voor een welbepaalde periode. Beide contracten bepalen dat externe factoren kunnen worden meegenomen, zoals onder andere energieprijsevoluties. Zo worden de energieplannen elke vier jaar geactualiseerd en worden de gewijzigde energieprijzen in rekening gebracht. Voor het benchmarkingconvenant is dat gepland in 2008, voor het auditconvenant in 2009.

De jaarverslagen over de uitvoering van beide convenanten worden steeds bezorgd aan het Vlaams Parlement. De laatste verslagen werden na mededeling op de Vlaams Regering van 20 juli 2006 aan het Vlaams Parlement bezorgd. In 2008 is een evaluatie van het convenant gepland. Zoals contractueel overeengekomen, worden de bedrijven inderdaad vrijgesteld van bijkomende verplichtingen. Voor de vrijstelling van deze federale heffingen werd expliciet het akkoord bekomen van de Europese Commissie. De recente aangekondigde nieuwe begrotingsmaatregel van de federale regering om 0,1 euro per toegewezen gratis emissierecht te innen, gaat in tegen het convenant en de eerder aangegane engagementen van de federale overheid.

Vanaf 1 januari 2007 wordt het nachttarief voor elektriciteit uitgebreid tot het hele weekend. Dat heeft de Vlaamse Regering beslist op 18 november 2005. Afnemers met een dubbeltariefmeter kunnen dan heel het weekend elektriciteit afnemen aan het nachttarief.

De federale regering heeft zich daarop voorgenomen het nodige te doen om de tarifaire aspecten van deze maatregel uit te voeren. Het KB ter zake is nog niet definitief goedgekeurd. Het doel van deze maatregel is sociaal en ecologisch. Sociaal omdat de regeling het comfort van de gezinnen verhoogt. Ecologisch omdat het stroomverbruik naar de daluren verschuift, waardoor er tijdens de piekuren minder stroom moet worden opgewekt of ingevoerd, wat minder belastend is voor het milieu.

Het is momenteel nog onduidelijk welk effect het weekendtarief zal hebben op de elektriciteitsfactuur. Door de invoering van het weekendtarief verliezen zowel de netbeheerders als de leveranciers een deel van hun inkomsten, aangezien een groter aantal kWh dient gefactureerd te worden aan het lager nachttarief. Om dit inkomstenverlies te compenseren, zouden zowel de distributienettarieven als de energieprijzen tijdens de daluren kunnen stijgen voor de mensen met een dubbeltariefmeter. Op niveau van de totale kosten kan het effect van de gestegen prijs in de uitgebreide daluren het effect van de goedkoper wordende daluurtarieven compenseren. Los van eenmalige investeringskosten als gevolg van de invoering van het weekendtarief, rechtvaardigt dit echter geen stijging van de totale kosten. De totale kosten kunnen zelfs dalen naarmate afnemers hun verbruik van piek- naar daluren verschuiven en aldus dure piekproductie vervangen door goedkope dalproductie.

Een aantal leveranciers heeft al aangekondigd dat ze de prijzen zullen verhogen, vanwege het verlies aan inkomsten als gevolg van de invoering van het weekendtarief, en heeft het zelfs al over hogere energieprijzen voor 2007. De VREG kiest ervoor om in haar leveranciersvergelijking nog geen rekening te houden met deze nieuwe prijzen, omdat ze niet over alle informatie beschikt. De vergelijking toont berekeningen gebaseerd op de huidige prijzen. Hiermee wordt de vergelijkbaarheid van de getoonde gegevens gehandhaafd. De berekende jaarlijkse kost kan hierdoor enigszins onderschat zijn tijdens de maanden november en december. Minister Peeters gaat ervan uit dat federaal minister Marc Verwilghen de nodige maatregelen zal nemen.

In 2006 zijn de controles van het Vlaams Energieagentschap gericht geweest op de melding van de start van de werkzaamheden. Er zijn praktisch geen steekproefsgewijze werfcontroles uitgevoerd omdat de omkaderende activiteiten bij de implementatie van de regelgeving, zoals sensibilisering, helpdesk, opleiding en softwareontwikkeling, voorrang hebben gekregen. De minister vindt het terecht dat de nadruk dit jaar niet in de eerste plaats op handhaving werd gelegd. Alle betrokkenen moeten in de eerste plaats geïnformeerd worden over de nieuwe regeling. Vanaf 2007 zal het aantal controles sterk worden opgevoerd. Een nieuwe norm invoeren is zinloos als die norm na de nodige informatiecampagnes niet wordt gecontroleerd. Er komen meer controles op de start van de werkzaamheden en een groter aantal controles op de uitvoering.

Bij het Vlaams Energieagentschap zijn reeds meer dan 1000 verslaggevers geregistreerd. Het blijkt dat deze verslaggevers zich danig aan het inwerken zijn in de nieuwe regelgeving. Zij kunnen hiervoor op ondersteuning rekenen van het Vlaams Energieagentschap. Zo is er telefonische eerstelijnsondersteuning. Voor specifieke vragen wordt de betrokkene verzocht om ze per e-mail door te sturen. Gemiddeld worden er per maand zo een 150 vragen gesteld. Uit al die vragen die binnenkomen, zijn de meest voorkomende met het bijgaande antwoord vermeld op de website. In oktober 2006 had de subsite in verband met de energieprestatieregelgeving van www.energiesparen.be meer dan 10.000 bezoekers. De subsite is opgesplitst per doelgroep, met name particuliere bouwers of verbouwers, overheden en professionelen. Er mag worden van uitgegaan dat deze vragenstroom stilaan zal verminderen en dat het Vlaams Energieagentschap meer personeel kan vrijmaken voor de werfcontroles.

Het Vlaamse Gewest wordt door de Europese Commissie en op Europese overlegfora beschouwd als een van de beste leerlingen in het uitvoeren van de energieprestatierichtlijn. Recentelijk heeft de Europese Commissie nog verschillende lidstaten in gebreke gesteld wat de implementatie van de Europese richtlijn betreft. Ook lidstaat België heeft een dergelijke ingebrekestelling mogen ontvangen. In deze ingebrekestelling wordt evenwel enkel verwezen naar het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De Vlaamse Regering heeft beide gewestregeringen hulp aangeboden. Beide regeringen leveren inspanningen om het Vlaamse systeem over te nemen.

De Vlaamse Regering put dus zeker niet alle middelen uit om de implementatie van de richtlijn uit te stellen. Zij heeft medio 2005 een concreet stappenplan vastgelegd dat binnen de contouren van de richtlijn past. En in de mate van het praktisch haalbare zal zij de uitvoering van dit stappenplan versnellen.

Bij de eerste inleveringsronde op 31 maart 2006 werd 43 percent van het vereiste aantal warmtekrachtcertificaten ingediend, terwijl ongeveer 55 percent van de vereiste certificaten op de markt beschikbaar was.

Het gebrek aan beschikbare certificaten werd veroorzaakt door onverwachte vertragingen bij de realisatie van enkele grote projecten. Aangezien deze vertragingen ook nog in 2006 doorwerken, kan men verwachten dat bij de inleveringsronde op 31 maart 2007 eveneens onvoldoende certificaten beschikbaar zullen zijn.

Voor de daaropvolgende inleveringsrondes mag men op basis van de VITO-studie 'Prognoses voor hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling tot 2020' wel een voldoende aantal beschikbare certificaten verwachten. Het potentieel en de verwachte WKK-energiebesparing is volgens de studie met de huidige beleidsinstrumenten en de huidige certificaatwaarde structureel voldoende om de doelstellingen vastgelegd tot 2012 te behalen.

Overigens zullen de ter zake genomen besluiten bijdragen tot de rechtszekerheid die onontbeerlijk is om investeringen in WKK te bevorderen.

Minister Peeters legt uit waarom een aantal vergunningen voor windturbines werd geweigerd. De Interdepartementale Windwerkgroep, waarin de verschillende betrokken beleidsdomeinen vertegenwoordigd zijn, verstrekt een advies aan de vergunningverlenende overheid. Op basis van de vorige omzendbrief zijn in 2006 een viertal dossiers ongunstig geadviseerd.

Het dossier Stekene van 23 januari 2006 over twee windturbines in agrarisch gebied is ongunstig geadviseerd om volgende redenen: geen prioriteit voor het opmaken van een gewestelijk RUP, mogelijk geen overeenstemming met het vrijwaren van de open ruimte en advies tot polsen bij de provincie voor het opmaken van een RUP.

Het dossier haven van Antwerpen van 9 maart 2006 over één windturbine op de Berendrechtweg is eveneens ongunstig geadviseerd voor 1 van de 6 windturbines wegens onvoldoende aansluiting bij de rest van het project, dat één ruimtelijk geheel vormt.

Het dossier Kluizendok in Gent van 19 mei 2006 over twee windturbines naast het bestaande windpark is ongunstig geadviseerd omdat het windrecht niet wordt gerespecteerd. De turbines staan te kort bij andere windturbines.

Het dossier Kortrijk in de industriezone Noord van 4 september 2006 over één windturbine op industrieterrein is ongunstig omdat het een solitaire windturbine betreft. Het is wel gunstig geadviseerd vanwege de locatiekeuze – industriegebied – op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de lijninfrastructuur, de lokale visie rond windturbines in gebied Kortrijk en de verdere ontwikkeling van het industriegebied.

Op basis van de nieuwe omzendbrief van 12 mei 2006 is nog maar één dossier behandeld en door de Interdepartementale Windwerkgroep nog geen ongunstig advies gegeven.

Het certificatensysteem beoogt de vastgelegde doelstellingen tegen een zo laag mogelijke kost te behalen. Het laat de marktactoren daartoe keuzemogelijkheden tussen verschillende technologieën en verschillende locaties.

Opdat het certificatensysteem kan werken, is het van belang dat investeerders op voldoende lange termijn kunnen rekenen op een stabiel ondersteuningsbeleid. Daarom zijn minimumwaarden voor de groenestroomcertificaten ingevoerd die tevens gegarandeerd worden in overeenkomsten met de distributienetbeheerders.

Het verleden heeft aangetoond dat het niet aangewezen is om een certificatendoelstelling tijdens een doelstellingenperiode aan te passen. Dit leidt tot investeringsonzekerheid omdat dit in beide richtingen kan werken. Pas sinds het certificatensysteem wetgevend een zekere stabiliteit vertoont, zijn de investeringen sterk beginnen toenemen en worden vooropgestelde doelstellingen gehaald. De minister vindt het goed dat de doelstellingen gehaald zullen worden, maar hij wil niet onnodig voor onzekerheid zorgen. Stabiliteit en rechtszekerheid zijn belangrijker dan strengere doelstellingen.

Waarom zoals federaal minister Tobback niet alle overheidsgebouwen van groene stroom voorzien? In het Actieplan Energiezorg in de Vlaamse overheidsgebouwen, dat op 20 juli 2006 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, is ter zake een specifieke actie opgenomen. "De entiteiten breiden het aankopen van milieuvriendelijke energie uit voor zover dit mogelijk is binnen de bestaande infrastructuur en de eigen activiteiten". In uitvoering van de actie wordt als richtlijn vooropgesteld dat minstens 12 percent van de elektriciteit hernieuwbaar moet zijn.

Bij de uitvoering van aanbestedingen voor stroomvoorziening van de diensten van de Vlaamse Gemeenschap, niet alleen voor gebouwen maar ook voor wegverlichting, tunnels, sluizen enzovoort, werd het aandeel groene stroom als beoordelingscriterium in rekening gebracht. De totale elektriciteitsbehoefte van de Vlaamse overheid ligt vrij hoog en slechts enkele leveranciers waren dan ook in staat om hiervoor een omvattend aanbod te doen.

Inmiddels zijn ook garanties van oorsprong ingevoerd, zodat het ook mogelijk is op een eenvoudig controleerbare manier groene stroom aan te bieden, zowel van Vlaamse als andere oorsprong. Vlaanderen levert volgens de minister wel degelijk inspanningen, maar komt er niet zo vaak mee in de pers als andere niveaus. Vlaanderen wil het goede voorbeeld geven door praktisch en pragmatisch stappen te zetten.

Vervolgens gaat de minister in op de vraag over het duurzaamheidcriterium voor biomassa. Iedereen is het erover eens dat de productie van hernieuwbare energie op een duurzame wijze moet gebeuren. Duurzaamheid is echter een breed begrip en heeft betrekking op de bescherming van natuur en milieu en de economische en sociale omstandigheden van het land van herkomst indien biomassa geïmporteerd wordt. De uitwerking van een systeem dat duurzaamheid moet garanderen, is geen evidentie.

Er bestaan al heel wat initiatieven en het is bijgevolg logisch dat men aansluiting zoekt bij een systeem dat internationaal erkend wordt. Het heeft geen zin om een nationaal systeem te ontwikkelen waarvoor een internationale markt van toepassing is. Binnen de steunmechanismen van hernieuwbare energie bestaan er in Europa nog geen voorbeelden waarbij duurzaamheidcriteria worden opgelegd.

Vlaanderen speelt in zekere zin al een voortrekkersrol op het gebied van duurzaamheid, meer bepaald op het gebied van de CO_2-balans. In het groenestroomcertificatensysteem is bepaald dat bij de import van biomassa het energieverbruik voor transport en voor de voorbehandeling van de biobrandstof in mindering wordt gebracht van de energie waarvoor certificaten worden toegekend. Duurzaamheid moet echter ruimer bekeken worden.

Het is belangrijk voor de verdere ontwikkeling van bio-energie dat duurzaamheidcriteria worden toegepast. We moeten daarom de ontwikkeling van een internationaal systeem dat duurzaamheid garandeert mee ondersteunen.

In Nederland heeft men criteria voor een duurzame productie van biomassa opgesteld, en men is er de implementatie nader aan het uitwerken om inpassing in het overheidsbeleid mogelijk te maken.

In Vlaanderen is er eind augustus over dit onderwerp een overleg geweest met de sector, en het is de bedoeling om dit overleg voort te zetten om na te gaan of het Nederlands voorstel haalbaar wordt geacht. Op deze manier kan er een internationaal draagvlak worden gecreëerd.

De heer *Eloi Glorieux* begrijpt dat gekozen wordt voor een internationaal duurzaamheidscriterium voor de productie van biomassa. Voor het gebruik ervan kan Vlaanderen zijn eigen normen invoeren. Het gebruik van biomassa in oude steenkoolcentrales is bijvoorbeeld een verspilling. Veel van de opgewekte energie gaat de lucht in langs de koeltorens. Die energie zou nuttig aangewend kunnen worden. Biomassa is een schaars goed waarmee rationeel dient te worden omgegaan. Het kan beter toegepast worden in efficiënte en nieuwe installaties. Energieproducenten toestaan biomassa te gebruiken in steenkoolcentrales biedt hen de mogelijkheid op een heel goedkope manier groenestroomcertificaten te halen zonder dat het positieve gevolgen heeft. De spreker dringt aan om zo snel mogelijk gebruiksnormen in te voeren om verspilling te voorkomen.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat aan één dossier vrij intensief gewerkt wordt. Het betreft het dossier over het bijstoken van houtpulp. De spaanderindustrie vindt dat haar oneerlijke concurrentie wordt aangedaan omdat de prijs van houtpulp stijgt door het bijstoken. In Wallonië is al een maximumgrens ingesteld. De minister gaat na of zo'n grens ook in Vlaanderen mogelijk is.

Daarna geeft minister Peeters uitleg over het budget dat als gevolg van een dading niet in het Energiefonds terechtkomt. In totaal werden voor de leveringsjaren 2002 en 2003 boetes uitgeschreven door de VREG ten belopen van 35.966.500 euro. Door het feit dat de meeste van de boetes werden aangevochten is slechts een klein deel van dit bedrag effectief in het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen gestort. Daardoor zou het uiteindelijke bedrag dat in het Fonds zou terechtkomen pas kunnen vastgesteld worden na het einde van de volledige rechtsgang. Het uiteindelijk in het fonds te storten bedrag kan een pak lager zijn dan het theoretisch maximum in functie van de uitspraak van de bevoegde rechtbanken. De hangende rechtszaken schiepen bovendien een grote onzekerheid voor het certificatensysteem en bijgevolg ook voor kandidaat-investeerders.

Op basis van de getekende overeenkomsten wordt een bedrag van 16.485.238 euro voorwaardelijk kwijtgescholden. De voorwaarde betreft het aanwenden van deze middelen voor investeringen in bijkomende hernieuwbare energieprojecten in het Vlaamse Gewest of in de territoriale wateren voor de Vlaamse kust.

Om partijen die wel certificaten hebben ingeleverd niet te benadelen, wordt daarenboven aan deze partijen een restitutie gedaan ten belopen van 14.234.788 euro. Dat houdt in dat er een overschot zal zijn in het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen van 5.246.475 euro.

Voor de volledigheid kan toegevoegd worden dat een voorwaarde van de overeenkomst ook is dat de boetes voor de warmtekrachtcertificaten voor het leveringsjaar 2005 niet zullen worden aangevochten. Deze boetes bedragen in totaal 13.160.520 euro. Ook in dit verband geldt de opmerking dat de definitieve storting van deze boetebedragen in het Fonds twijfelachtig was, en mogelijk slechts kon bepaald worden na een lange rechtsgang. Er zijn inspanningen geleverd om het systeem niet te hypothekeren.

De heer Glorieux vroeg de minister aan te tonen dat het geld voor hernieuwbare energie terugvloeit naar de klanten. Het opzet van de overeenkomst is om zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de bedoelingen van de decreetgever. In het Elektriciteitsdecreet staat bepaald dat de Vlaamse Regering de middelen van het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen kan gebruiken voor al wat kan dienen in het raam van het beleid inzake de hernieuwbare energiebronnen. Om concurrentievervalsing te vermijden, is ervoor gekozen om de middelen enkel in te zetten voor energieprojecten die gebruik maken van hernieuwbare energiebronnen die nog niet marktrijp zijn.

In de bepalingen van de overeenkomst worden deze principes overgenomen. Een alternatieve oplossing via terugstorting aan de klanten strookt niet met de wens van de decreetgever, en is daarenboven niet wenselijk, gezien de grote administratieve kosten van een dergelijke operatie. Daarom is ervoor geopteerd om het geld dadelijk in de sector te herinvesteren.

De VREG zal erop toezien dat de partijen die een voorwaarde krijgen opgelegd, deze ook correct nakomen. De voorwaarde kan worden ingevuld door het geld te investeren in nieuwe technologieën of onderzoeksprojecten met betrekking tot de productie van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen die nog niet marktrijp zijn. Ook nieuwe investeringen in dergelijke productie-installaties kunnen, voor zover deze investeringen bijkomend zijn, met andere woorden nog niet zijn opgenomen in het investeringsprogramma van de betrokken onderneming.

Het decretaal kader voor het groenestroomcertificatensysteem wordt momenteel herzien. Het politiek overleg is hierover gaande. De hoogte van de doelstellingen en de minimumwaarden van de certificaten bepalen mee de prijs van het systeem. De onrendabele topberekening vormt de basis voor de minimumwaarden. Op regelmatige basis zal deze onrendabele topberekening worden geactualiseerd. De minister hoopt op een politiek akkoord op korte termijn.

De minister bevestigt dat de passieve klanten, die dus onder de standaardvoorwaarden bediend worden door de standaardleverancier aan wie ze bij de marktopening werden toegewezen, gemiddeld de hoogste prijs betalen voor hun stroom en aardgas. Een aantal acties heeft in het verleden beoogd om deze mensen aan te zetten een leverancierskeuze te maken, onder andere de informatie verstrekt door de VREG op basis van haar prijzenrapporten en de actie van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (VHM) voor de sociale huurders. Ook niet-gouvernementele organi-

saties, zoals de Gezinsbond, hebben allicht een aantal mensen gestimuleerd om deze stap te zetten.

Toch bleef ongeveer 1 op 5 van de aardgas- en elektriciteitsklanten tot op heden passief. Uit de recentste VREG-enquête blijkt dat deze mensen hun positie op vlak van prijs vaak te rooskleurig inschatten. Ze verklaren zich ook tevreden in hun huidige situatie. Ten slotte is het eveneens mogelijk dat mensen bewust kiezen om passief te blijven. Er zijn inspanningen geleverd, maar ze moeten worden voortgezet.

In verband met een aantal vragen die door de heer Bart Martens werden gesteld, verstrekt de minister volgend schriftelijk antwoord.

In verband met de marktwerking: stand van zaken in verband met problemen met leverancierswissels, stelt de minister schriftelijk dat uit de enquêtes die de VREG geregeld afneemt bij energieafnemers, blijkt dat nogal wat mensen en bedrijven problemen ondervonden bij het wisselen van leverancier. De technische processen voor een leverancierswissel werken al van bij het begin van de marktopening, maar door het ontbreken van systematische monitoring van deze processen is het onmogelijk om hierover een sluitend oordeel te vellen. In ieder geval zijn de VREG geen structurele problemen meer bekend die deze processen op technisch vlak zouden verstoren. Voor wat de problematiek van verhuis betreft, werden een aantal bijkomende processen voorbereid en ten dele al geïmplementeerd.

Wel is er, zeker in het begin van de marktopening, een negatieve invloed geweest als gevolg van een aantal contractuele aspecten, die echter niet tot de Vlaamse energiebevoegdheid behoren. Door acties en afspraken die ter zake gemaakt werden tussen de betrokken bedrijven zijn veel van deze problemen ondertussen opgelost. Dit zou zich moeten vertalen in een dalend aantal gerapporteerde klachten in de toekomst.

De studie Marktmodel die de VREG uitvoert, bevestigt dat de bestaande marktprocessen, marktrollen en verantwoordelijkheden weliswaar solide zijn, maar zeker kunnen verfijnd en vereenvoudigd worden. Het beter in kaart brengen van het huidige marktmodel is een noodzakelijke voorwaarde voor de vereenvoudiging en optimalisatie van bestaande marktprocessen, waarvoor alle marktpartijen in de consultatie pleiten. Het laat ook het nastreven van stabiliteit toe, door een langetermijnvisie uit te werken die door alle marktpartijen gedragen wordt. De huidige marktprocessen kennen tenslotte vrijwel geen kwaliteitsmonitoring, zodat de marktwerking niet kan bijgestuurd en geoptimaliseerd worden.

Op de suggestie van de heer Martens om slimme meters in te voeren, stelt de minister schriftelijk dat uit de reacties op de eerste fase van de studie ‘Marktmodel’ die door de VREG werd uitgevoerd, duidelijk blijkt dat zowel bij de bedrijven uit de energiesector als bij de afnemers interesse bestaat voor het potentieel van technologisch meer geavanceerde energiemeters. Verder onderzoek is echter nodig om aan te tonen wat economisch en technisch haalbaar en wenselijk is om op termijn een verbeterde meetinfrastructuur op te bouwen.

Het begrip ‘slimme meter’ wordt veelvuldig gebruikt maar is niet eenduidig gedefinieerd. Een meter met telelezing bijvoorbeeld is eerder een ‘mondige’ meter, die een bijdrage kan leveren op het vlak van kwaliteitsverbetering van meterdata en kostenbesparend kan werken doordat geen fysieke meteropname meer nodig is. Deze meters laten toe om bij elk belangrijk scharniermoment, zoals leverancierswissel, verhuis, tariefwijziging enzovoort, over een exacte meteropname te beschikken. Slimme meters bieden echter veel meer voordelen dan enkel betere en snellere meterdata.

Ook heel wat diensten kunnen immers worden aangeboden via de meter. Zo kunnen tariefwijzigingen worden gecommuniceerd en kan nagedacht worden over aangepaste betalingswijzen, zoals voorafbetaling.

Er is ook heel wat potentieel voor het verbeteren van het netbeheer door echt ‘slimme meters’. Ze kunnen ingeschakeld worden in het beheer van de netten, doordat ze een continu beheer van de aansluiting mogelijk maken. Zo kan het gebruik van het net geoptimaliseerd worden door middel van ‘demand side management’. Slimme meters zijn dus niet alleen een verhaal van lasten voor de netbeheerders en lusten voor de leveranciers.

De minister verklaart mondeling hoe de Eliaheffing wordt afgeschaft en hoe gemeenten gecompenseerd worden. Volgend voorjaar zal de minister de Vlaamse Regering een ontwerp voorleggen om een algehele vrijstelling te verlenen op de compenserende federale bijdrage. De marge van de normverlichting in 2008 en 2009 zal worden aangewend voor de afschaffing van de Eliaheffing lastens gezinnen en bedrijven. Dan

zal ook de compensatie van de gemeenten voor het geleden inkomstenverlies worden geconcretiseerd. De minister wil daar niet op vooruitlopen. De vrijstelling is aangekondigd door de minister-president. De heffing wordt op federaal niveau gehalveerd. Door de oplossing voor de retroactiviteit, denkt de minister dat een aantal gezinnen dat niet zullen merken. Het voorgeschoten bedrag wordt in de tweede helft van 2007 teruggevorderd. Op hetzelfde ogenblik wordt de halvering doorgevoerd, die doorloopt in 2008. In 2008 geeft Vlaanderen een vrijstelling voor gezinnen en bedrijven. Vlaanderen zal de gemeenten daarvoor compenseren. De minister heeft al enkele voorstellen gedaan voor een gepaste compensatie. Hij wil niet op de zaken vooruitlopen want dat wordt het onderwerp van een regeringsdiscussie.

De heer *Jan Peumans* wijst op het belang van financiële zekerheid voor de lokale besturen. De halvering van 2007 gaat in vanaf 1 juli. Gemeenten krijgen het bedrag dat ze verliezen doordat de Eliaheffing wordt stopgezet.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de zaken in 2007 zullen verlopen zoals gepland. Doordat een voorgefinancierd bedrag wordt gerecupereerd, komt er geen halvering voor gezinnen en bedrijven. Vanaf 1 januari 2008 wil de minister bedrijven en gezinnen volledig vrijstellen. Gemeenten die nog een bedrag inschrijven in hun begroting, zullen door Vlaanderen gecompenseerd worden.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat het dan een compensatie betreft (ter waarde van) alsof het om een Eliaheffing zou gaan. Compensatie kan ook beperkend zijn.

Minister *Peeters* stelt dat gezonde achterdocht als parlementslid en lokale bestuurder gerechtvaardigd is. Hij beklemtoont evenwel dat wat de gemeenten verwachten te ontvangen uit de Eliaheffing voor 2008, ook integraal gecompenseerd zullen krijgen. Hij voorziet een volledige vrijstelling voor gezinnen en bedrijven én een compensatie voor het bedrag van de Eliaheffing. Hij geeft de heer Peumans nog mee dat de Eliaheffing uitdooft in de periode 2009-2010, afhankelijk van de recuperatie. Er was een probleem van retroactiviteit, stelt hij, maar dat is opgelost. De Eliaheffing werd retroactief ingevoerd en daarvoor is een procedure ingezet bij het Arbitragehof. De stelling daar luidde dat het niet om iets retroactief ging, maar om een prefinanciering van 100 miljoen, die dus moet worden ingehaald. Het systeem moet dus langer blijven bestaan dan voorzien. De vrijstelling en compensatie zullen dus gelden voor 2008 en 2009, maar voor elk daarvan moet natuurlijk afzonderlijk een beslissing worden genomen door de Vlaamse Regering.

De heer *Peumans* zal er de desbetreffende omzendbrieven nog eens op nakijken, omdat hij denkt dat er bij de begroting 2006 een engagement voor de compensatie van de Eliaheffing was opgenomen tot 2009-2010.

Minister *Peeters* antwoordt dat er toen al is gezegd dat de inhoud van een omzendbrief kan worden gewijzigd naar de omstandigheden. Er is dan ook overeengekomen dat bij een nieuwe beslissing, de gemeenten via een addendum zouden worden ingelicht.

De minister heeft de VREG de opdracht gegeven om de gegevens over budgetmeters en oplaadpunten op te vragen bij de respectieve netbeheerders, omdat noch de regulator, noch het agentschap erover beschikken. Hij stelt voor deze antwoorden wanneer ze binnenkomen, aan de commissie ter beschikking te stellen.

De minister heeft een volledig overzicht ter beschikking van de maatregelen in beleidsbrieven en in de energiebeleidsbrief met betrekking tot de klimaatproblematiek en stelt voorop dat hij bijkomende initiatieven zal nemen om op die normen in alle beleidsbrieven meer nadruk te leggen. Daartoe moeten goede afspraken worden gemaakt en engagementen worden aangegaan bij alle ministers en departementen. Het overzicht wordt opgenomen in bijlage 8 bij dit verslag.

De minister heeft ook alle budgetten en projecten van de Joint Implementation en Clean Development Mechanism en het binnenland op een rijtje gezet in antwoord op de vraag van de heer Glorieux. Hij stelt die opsomming graag ter beschikking (zie bijlage 9), maar haalt nog wel aan dat in 2006 voor wat het budget betreft 37 miljoen euro is voorzien voor een totaal benodigde 171,24 miljoen euro voor de flexmec's. Dat behelst enkel de niet-binnenlandse maatregelen. Dat bedrag was ruim voldoende bij spreiding van het totaal over de vooropgestelde periode. Het is volgens de minister ook belangrijk te weten dat er vooralsnog nog geen contracten zijn getekend voor individuele projecten. De PMV zal voor 22 miljoen euro deelnemen aan het multilateral carbon credit fund van de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwik-

keling. De komende begrotingsjaren zal bovendien blijvend een mix van middelen uit kapitaaloperaties en provisies worden gemaakt als eigen inkomsten. Ten slotte vermeldt minister Peeters het totaalbudget voor het halen van de Vlaamse Kyotodoelstelling: 684,686 miljoen euro. Hij heeft het dan over interne maatregelen zowel als aankoop buitenlandse projecten. De minister zegt dat het zaak is van maximaal in te zetten op interne maatregelen maar men moet ook rekenen op de buitenlandse projecten. Hoe minder daarin moet worden geïnvesteerd, hoe beter, en hoe groter de interne maatregelen kunnen zijn, maar bij zeer zinvolle projecten moet de stap naar de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling wel worden gezet. Hij snapt niet dat er vaak zo negatief over wordt gedaan, als er maximaal aan interne maatregelen wordt gewerkt, en die projecten wel degelijk een grote milieu-impact kunnen hebben.

De heer *Eloi Glorieux* vraagt of de minister niet heeft gezegd dat er nog geen Joint Implementation en Clean Development Mechanism-projecten waren aangegaan, wat zou betekenen dat de enige optie in het buitenland nog de aankoop van hete lucht betreft. Hij stelt dat ofwel die projecten inderdaad onder de projectnoemer in het buitenland lopen en een CO_2-reductie in derdewereldlanden of oude Oostbloklanden creëren, ofwel blijven alleen de verhandelbare emissierechten over en dus de aankoop van hete lucht, die eigenlijk overschot is, maar geen enkele CO_2-reductie inhouden.

De *minister* herhaalt dat er drie elementen spelen, met de interne maatregelen, waar we voor 80 percent in investeren, en de projecten, waarvoor we de PMV nu inschakelen via een fonds. Voor we op het derde niveau (aankoop hete lucht) komen, zullen eerst in de tweede groep de nodige investeringen gebeuren via de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling. De minister beaamt dat er momenteel nog geen contracten zijn getekend voor individuele projecten. Hij geeft toe dat hij het liever ook sneller had zien verlopen.

Aankondiging motie van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Energie wordt er bij monde van de heer Eloi Glorieux namens Groen! een motie aangekondigd.

C. Begroting en beleidsbrief Openbare Werken

5. Algemene toelichting door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Wegen

Van bij aanvang stelt deze Vlaamse Regering een investeringsregering te willen zijn. Dit heeft zich in de beleidsnota vertaald tot een doelstelling waarbij het evenwicht hersteld wordt tussen investeren in infrastructuur voor de zachte weggebruiker en investeren in infrastructuur die de verdere – economische – ontwikkeling van Vlaanderen moet helpen ondersteunen door de bereikbaarheid van belangrijke economische en werkgelegenheidslocaties te verbeteren. Doel is daarbij om tijdens deze legislatuur één derde van de missing links weg te werken en zo een belangrijke bijdrage te leveren aan een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit van het verkeer op onze hoofdwegen.

Het verheugt de minister dan ook te kunnen aankondigen dat voor een aantal van deze missing links de eerste stappen naar uitvoering in 2006 gezet zijn:

– de aanbesteding van de bouw van de tweede Scheldebrug op de N16 in Temse;

– de uitvoering van de aanpassing van de verkeerswisselaar A2/E314 – A13/E313 in Lummen, meerbepaald het gedeelte voor de ontsluiting van het bedrijventerrein;

– het herinrichten van de N31 (Brugge – Zeebrugge) tot een primaire weg van categorie I, meer bepaald de start van de werken aan de Koningin Astridlaan);

– de aanbesteding via PPS van de verbindingsweg E19 – Luchthaven Zaventem;

– de aanbesteding van de Oosterweelverbinding in Antwerpen in het kader van het Antwerpse masterplan. De aanbesteding is intussen zo ver gevorderd dat van de zes aanvankelijke kandidaten er nu nog met één kandidaat onderhandeld wordt.

Naast de aanbesteding en uitvoering van deze projecten werd door de Vlaamse Regering op 7 juli 2006 ook de oprichting van de NV Via-Invest goedgekeurd. Intussen is deze speciale projectvennootschap ook opgericht en kwam de raad van bestuur een eerste maal bijeen op 16 november 2006. Doel van Via-Invest is een aantal projecten aan te besteden om via PPS uit te voeren, dit zonder de beleidsruimte voor andere noodzakelijke werken binnen de bestaande investeringsbudgetten te moeten inkrimpen.

In 2007 gaat de minister verder op de ingeslagen weg en is het de bedoeling dat nog meer missing links in uitvoering gaan. Zo plant hij voor de verkeerswisselaar te Lummen de aanbesteding van een aantal bruggen van het nieuwe complex en zal ook op de N31 een volgende fase (gedeelte Chartreuseweg) worden aanbesteed. Ook voor de Antwerpse en de Limburgse noord-zuidverbinding worden de eerste aanbestedingen in het vooruitzicht gesteld. Voor de overige geselecteerde missing links wordt verder gewerkt aan de verschillende noodzakelijke studies (MER, RUP,…). Voor die projecten, die niet voorzien werden in het kader van Via-Invest, zal dit gebeuren binnen de bestaande kredieten.

Hiertoe werd in de begroting ten opzichte van 2006 het extra krediet van 53 miljoen euro voorzien voor het afwerken van de missing links en andere noodzakelijke infrastructuurwerken. Dit krediet wordt ter beschikking gesteld van de nieuwe IVA Infrastructuur op het artikel 363F7311 van het VIF.

In het kader van de begrotingscontrole 2006 werd op art. 363F7311 een bedrag van 23.600.000 euro ingeschreven voor START (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio) voor het uitvoeren van algemene infrastructuurwerken in het kader van het START-project. Met deze kredieten werden al de onteigeningen voor de noordelijke luchthavenontsluiting opgestart. Voor 2007 bedraagt het overeengekomen START-krediet op artikel 363F7311 25.900.000 euro.

Naast deze reguliere kredieten is er voor de wegen nog een krediet voorzien van 100 miljoen euro op het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Hoewel deze kredieten pas bij de budgetcontrole 2007 zullen tot uiting komen in de begroting zijn hierover de afspraken binnen de regering reeds gemaakt.

Ook de alternatieve financiering via Via-Invest zorgt voor bijkomende investeringsruimte. De kapitaalinjectie in Via-Invest via de PMV komt niet in de begroting.

Naast de bovenvermelde investeringen in harde infrastructuur is in het voorbije jaar ook verder werk gemaakt van investeringen in fietspaden en schoolomgevingen. Via het mobiliteitsconvenant wordt er in 2006 meer dan 31 miljoen euro vastgelegd. Maar ook in andere projecten (aanpak van gevaarlijke punten en doortochtprojecten) wordt ruime aandacht besteed aan de positie van de fietser en de voetganger in het verkeer. Daarnaast zal door de minister via de oprichting van het Fietsfonds, in samenwerking met zijn collega bevoegd voor Mobiliteit, in 2006 nog eens 10 miljoen euro vrijgemaakt worden voor de subsidiering van gemeentelijke fietspaden.

Ook binnen de onderhoudskredieten heeft minister Peeters in 2006 een extra inspanning laten leveren voor de fietspaden zodat ook binnen dit budget ruim 3,5 miljoen euro specifiek voor het onderhoud van fietspaden werd vrijgemaakt. Tot slot is in 2006 het 'vademecum fietsvoorzieningen' aangepast aan de gewijzigde (federale) regelgeving en aan recente ervaringsgegevens. In 2007 plant de minister deze aanpak verder te zetten.

Verder ging er in 2006 heel wat aandacht naar de beveiliging van schoolomgevingen. In de loop van het voorbije jaar werden een aantal permanente zone 30-signalisaties vervangen door dynamische signalisaties, uitgevoerd met LED-technologie en gestuurd en bewaakt van op afstand. Er werden in het totaal, langs de gewestwegen, 251 dynamische zones 30 voorzien. Eind augustus 2006 waren 215 ervan in dienst. Bij de overige 55 schoolomgevingen is er voorlopig nog een permanente zone 30. Het vastgelegde bedrag van 13,2 miljoen euro wordt op deze manier zinvol besteed om de veiligheid rond de schoolomgevingen te verbeteren. De snelheidsbeperking van 30 km/u vraagt ondersteuning door het wegbeeld en de weginfrastructuur. Opdat dit zo eenvormig mogelijk zou gebeuren, werd in 2006 gestart met de opstelling van het 'vademecum schoolomgevingen'. Op de administratieve begroting werd voor deze uitgaven 22.000 euro extra voorzien (BA 61.3 1409).

Ook op infrastructureel vlak werd werk gemaakt van een verbetering van de veiligheid rond de schoolomgevingen. Via het mobiliteitsconvenant zal er in 2006 meer dan 7 miljoen euro vastgelegd worden.

De samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit in 2005 opgerichte taskforce 'doorstroming' heeft voor

2006 een eerste investeringsprogramma opgesteld. Dit programma (voor 22 miljoen euro) is momenteel in volle uitvoering. Het grootste gedeelte van dit programma bestaat uit infrastructuuringrepen, gaande van aanpassingen aan kruispunten, aanleggen van busbanen (ook op autosnelwegen), tot herinrichten van wegvakken of bushaltes. Een ander deel van het investeringsprogramma omvat verkeerslichtenbeinvloeding ten voordele van het openbaar vervoer. De basisallocatie 363F7316: investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer werd hiertoe in 2006 nieuw gecreëerd en er werd voor dit nieuwe begrotingsartikel een krediet van 18.000.000 euro overgeheveld van het begrotingsartikel 363F7311 voor de aanleg van ca. 25 km aan afzonderlijke busbanen (met de bijhorende verkeerssignalisatie) voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer en tevens een extra krediet van 4.000.000 euro voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer in het kader van het START-project (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio). In 2007 wordt op artikel 363F7316 een krediet van 24.000.000 euro GVK voorzien om deze projecten te verwezenlijken.

Er werd in het kader van deze taskforce ook gestart met de opbouw van telematica-instrumenten voor het volwaardig inrichten van een voor autobussen voorbehouden rijstrook op de voormalige pechstrook van de E313/E34 tussen knooppunt Ranst en de Antwerpse ring. De meerderheid van de betreffende infrastructuuringrepen zijn momenteel in ontwerp- of aanbestedingsfase.

De uitvoering van al deze werkzaamheden brengt hinder met zich mee. Daarom werden in 2006 een aantal inspanningen geleverd in dit verband en zal dit beleid in 2007 worden verder gezet. In 2006 werden in elke provincie de bereikbaarheidsadviseurs actief. Tevens werden binnen het IVA Infrastructuur richtlijnen uitgevaardigd met betrekking tot het opnemen van een minder hinder hoofdstuk in elk bestek. De nog dit jaar aangekondigde aanbesteding van provinciale coördinatiepunten vindt plaats op 30 november en zal toelaten om met deze coördinatiepunten in het begin van 2007 van start te gaan. Via verder intern overleg en overleg met andere wegbeheerder zal in 2007 verder werk worden gemaakt van een gedegen minder hinder aanpak.

Een ander element van het minder hinder beleid is ongetwijfeld de inzet van actief en dynamisch verkeersmanagement. Er wordt in dit verband continu werk gemaakt van de verdere uitbouw van verkeerstelematica (camerabewaking, telsystemen, praatpalen, variabele signalisatie, …). Tevens wordt, om een goede afstemming te verkrijgen tussen de wegbeheerder en politiepatrouilles, samengewerkt met de federale wegpolitie en de lokale politie via de Centra voor Informatie en Coördinatie (CIC) . Via de delegatie van de federale wegpolitie in het verkeerscentrum is toegang mogelijk gemaakt tot het Astridnetwerk van de hulpdiensten.

Met betrekking tot de regio om Brussel wordt samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een (afgestemd) dynamisch verkeersbeheerssysteem op de ring om Brussel en op de aansluitende (invals)wegen. In nauwe samenwerking met de federale politie wordt gestart met de uitbouw van het verkeerscentrum te Gent. In eerst instantie zullen de nodige middelen worden voorzien voor het volwaardig uitbouwen en bemannen van een operatorzaal van waaruit de verkeersafwikkeling in de regio Gent en ook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent wordt opgevolgd en de variabele signalisatie wordt aangestuurd. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringsystemen (camerabewaking, tellussen, …) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie).

Voor een groot gedeelte van het hoofdwegennet (autosnelwegennet) waar er nog geen volledige uitbouw is van het systeem van dynamische informatie- en signalisatieborden, werden de opties vastgelegd om bij wegwerkzaamheden, de staart van de files (extra) te beveiligen tegen aanrijdingen door vooral vrachtwagens. Deze opties steunen op twee pijlers, afhankelijk van de omstandigheden:

– het intensiever en optimaler gebruik van een verplaatsbare set voor filedetectie en -informatie van de tweede generatie, vooral voor werken van langere duur;

– een nieuw en beter zichtbaar systeem van filewaarschuwing boven de rijweg, vooral voor werken van kortere duur of waarvoor de hoger vermelde verplaatsbare set niet beschikbaar is.

Het investeren in verkeerstelematica ten behoeve van het dynamisch verkeersbeheer zal volgend begrotingsjaar worden voortgezet. Deze installaties bewijzen niet enkel hun dienst bij het optimaal benutten

van de huidige wegcapaciteit doch spelen tevens een belangrijke rol bij het faciliteren van verkeersmaatregelen bij capaciteitsbeperkende incidenten en wegenwerken.

Het project FAST (Files aanpakken door Snelle Tussenkomsten) werd geoptimaliseerd en in 2006 werd de vernieuwde FAST voor personenwagens aanbesteed voor belangrijke wegdelen in de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Oost- en West-Vlaanderen. Daarnaast wordt er ook verder gewerkt aan de aanbesteding van FAST voor vrachtwagens. Voor een goede werking wordt er een samenwerkingsprotocol afgesloten met de federale wegpolitie, een belangrijke partner in dit project. Op deze wijze wordt een snelle en veilige incidentafhandeling op belangrijke delen van het autosnelwegennet een feit in 2007.

Tot slot wenst de minister nog even stil te staan bij de verdere realisatie van het masterplan Antwerpen. Op de raad van bestuur van vrijdag 17 november 2006 werd het bestek voor de Van Cauwelaertsluis goedgekeurd. Voor 2007 mag dan ook de afronding verwacht worden van de onderhandelingen voor de Oosterweelverbinding en de start van de werken op het terrein. Ook voor de Van Cauwelaertsluis heeft minister Peeters de intentie om volgend jaar al te starten met de werken op het terrein.

De kapitaalsparticipatie in NV BAM valt van 57,7 miljoen euro in 2006 terug tot 41,1 miljoen euro in 2007. Deze 41,1 miljoen is in overeenstemming met de beslissing van de Vlaamse Regering om vanaf 2005 tot en met 2010 een jaarlijkse volstorting en/of verhoging van het kapitaal van BAM in cash te doen ten belopen van 41,1 miljoen euro. Het verhoogde krediet in 2006 was het gevolg van de beperkte kapitaalinbreng in 2005.

In de begroting 2005 was slechts een bedrag van 24,5 miljoen ingeschreven, met andere woorden 16,6 miljoen minder dan beslist op 22 juli 2005. Dit 'tekort' werd rechtgezet in de begroting 2006, waarin 57,700 miljoen euro werd ingeschreven. Vanaf 2007 wordt conform voormelde beslissing van de Vlaamse Regering 41,1 miljoen euro voorzien.

<u>Zeehavens</u>

Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens.

1. Investeren in maritieme toegankelijkheid

In 2007 worden wat de zeehavens betreft, de genomen beleidsopties verder gezet.

In het kader van Sigmaplan gaat 54,6 miljoen euro extra naar de havens (48,2 miljoen naar artikel 64.2 7305 en 6,4 miljoen naar 364F7370). Het gaat hier vooral over de eigenlijke verdiepingskosten. Het programma toegankelijkheid uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium is immers gericht op een betere bereikbaarheid van de haven van Antwerpen. Onder dat programma vallen het project 'verruiming vaargeul' en maatregelen om scheepvaartcalamiteiten te voorkomen. Voor de verruiming van de vaargeul is 100 miljoen euro nodig gespreid over twee jaar.

Ook voor de gewone onderhoudsbaggerwerken wordt meer dan 26,3 miljoen euro uitgetrokken. Het gaat hier vooral om baggerwerken in de tijgebonden dokken zoals het Deurganckdok en het kanaal Gent-Terneuzen. (64.2 1475)

Nu de grote onderhoudscontracten voor de baggerwerken (vaarpassen in de Noordzee en Westerschelde) opnieuw aanbesteed zijn en ook voor de baggerwerken in de aan tij onderworpen dokken groen licht gegeven werd vanuit Europa en de nodige budgetten daartoe voorzien werden, wordt werk gemaakt van het ontwikkelen van diverse projecten om baggerspecie te verwerken (het project Amoras te Antwerpen en Callemansputten te Gent).

De verdieping van het Scheur en de Pas van 't Zand zal in 2007 uitgevoerd zijn.

De verdragen betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium zullen in de loop van 2007

aan dit parlement voorgelegd worden, zodat uiterlijk 2007 van start kan gegaan worden met de uitvoering van de Ontwikkelingsschets, waaronder onder andere het Zwinproject en het project Hedwige-Prosperpolder en de verdieping van de Westerschelde tot een getij-onafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang van 13,10 m.

De ontwerpstudies en het kennisgevingsdossier van het internationale Zwinproject, onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, werden in 2006 voltooid. De finalisering van de project-MER is voorzien in 2007.

De twee bestaande basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen zullen in de loop van 2007 vervangen worden door twee nieuwe basculebruggen.

Het onderbouwend studiewerk voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven wordt verdergezet, voorbereidende technische verkennende studies kunnen worden aangevat. Het vervolgtraject van de studies voor het strategisch infrastructuurproject in de haven van Zeebrugge zal worden aangevat. Voor de haven van Oostende zullen de project-MER's worden afgewerkt, zodat een bouwvergunning voor de werken ten westen van de havengeul kan bekomen worden en de werken van start kunnen gaan.

Het subsidiebeleid t.a.v. de Vlaamse havens wordt vergezet. Vlaanderen investeert verder in de haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur. Het Kluizendok te Gent, het Deurganckdok te Antwerpen, de Toyotakaai in Zeebrugge (als budgettair gezien voornaamste) worden verder gesubsidieerd volgens de modaliteiten van het Havendecreet en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

Wat betreft de exploitatiesubsidies aan de havenbedrijven daalt het betaalkrediet met ongeveer 18,3 miljoen euro daar alle achterstallige vergoedingen aan de havenbedrijven (deze waren achterstallig omdat gewacht moest worden op groen licht van de Europese Commissie) nu zijn uitbetaald. Het beleidskrediet blijft met 37,7 miljoen euro op hetzelfde niveau van vorig jaar.

Een indicatief meerjarenprogramma havens 2007-2009 zal voor de eindstemming van de begroting 2007 aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt.

2. Investeren in nautische dienstverlening

In 2007 wordt daarnaast verder gewerkt aan de optimalisering van de nautische dienstverlening. Zo wordt het dekkingsgebied van de ScheldeRadarketen volgend jaar uitgebreid met het project VTS Boveneinde Rede Antwerpen en wordt release 2 van de Westerscheldeplanner (WESP) uitgevoerd zodat de informaticatool om de vaarplanning van de grote en diepliggende schepen te bepalen verder geoptimaliseerd wordt.

Tevens wordt met de in 2006 opgestarte 'Hydrographic Production Database' (HPD) overgegaan naar een database georiënteerde productieomgeving voor nautische kaarten wat een efficiëntere productie van zowel papieren als elektronische zeekaarten mogelijk zal maken.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), project dat opgeleverd werd in 2006, wordt verder uitgebouwd. Zo zullen voorbereidingen getroffen worden om het centrum te voorzien van videoconferencing en zal een koppeling gemaakt worden met het Astrid-radionetwerk voor hulpdiensten.

De nautische dienstverlening in samenwerking met Nederland wordt in 2007 verder uitgebouwd in die zin dat de uitvoering van het verdrag met betrekking tot het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied voorbereid wordt zodat het, na zijn ratificatie, zo soepel mogelijk in werking kan treden.

De besprekingen met de Nederlandse loodsdienst worden momenteel afgerond zodat de voorziene samenwerkingsovereenkomst begin volgend jaar kan ondertekend worden. Wat de procedure van het DBFM-contract betreft zullen de nieuwe loodsvaartuigen besteld worden in 2007.

Het opgestarte investeringsplan voor de vernieuwing van de vloot vaartuigen in beheer bij het agentschap wordt verder uitgevoerd. In 2007 zullen twee nieuwe politievaartuigen in dienst genomen worden evenals drie veerboten die zullen ingezet worden in Nieuwpoort en Oostende. Het project voor de bouw van een multifunctioneel vaartuig heeft in 2006 weliswaar vertraging opgelopen, maar de uitgebreide voorbereidende studie heeft de meerwaarde voor een PPS-constructie duidelijk aangetoond. In de loop van 2007 zal gestart worden met de bouw van het vaartuig.

In de begroting van het loodswezen kan men zowel aan ontvangsten als aan uitgavenzijde een stijging zien met bijna 2 miljoen euro die in belangrijke mate toe te schrijven is aan de verhoogde trafiek.

Waterwegen

De optimalisering van het Vlaamse waterwegennetwerk binnen zijn Europees kader maar ook rekening houdend met zijn noodzakelijke fijnmazigheid blijft een prioriteit. Het bevorderen van het goederenvervoer via de waterweg heeft ook op Europees niveau erkenning gekregen en wordt geïntegreerd aangepakt in het Europese Naiades actieplan met scoop 2013. Het actieplan Naiades bevat maatregelen in vijf voor de binnenvaart strategische domeinen, met name markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. Binnen het beleidsdomein openbare werken wordt dit actieplan reeds op verschillende punten vertaald.

Inspelend op de Europese richtlijn voor de River Information Services wordt het eigen scheepvaartbegeleidingssysteem versneld ontwikkeld en wordt de infrastructuur van de waterweg zelf geoptimaliseerd om, gebruik makend van de beschikbare informatie, de verkeersafwikkeling vlot en veilig te sturen.

Inzake nieuwe infrastructuur blijft ook in het volgende begrotingsjaar de klemtoon liggen op de verdere uitbouw en instandhouding van het Vlaamse hoofdwaterwegennet.

Belangrijke aandacht blijft gaan naar de ontwikkelingen met betrekking tot het Seine-Scheldeproject.

De realisatie van de binnenvaartverbinding Seine-Schelde behoort tot de dertig prioritaire projecten inzake transport, door de Europese Unie vastgelegd in 2004. Op het voorstel van de minister heeft de Vlaamse Regering op 16 juni 2006 beslist het project Seine-Schelde op een geïntegreerde manier te ontwikkelen met een luik rivierherstel gekoppeld aan het luik binnenvaart. De benodigde middelen worden geraamd op 280 miljoen euro, waarbij Europese middelen noodzakelijk zullen zijn om het binnenvaartluik binnen een kort tijdsbestek te kunnen realiseren (het binnenvaartluik kost integraal 187 miljoen euro en dient tegen 2016 gerealiseerd te zijn).

Passend in deze grote Europese waterwegcorridor situeren zich de werken tot verruiming van de Leie in Kortrijk, die planmatig onverlet worden verder gezet, de bouw van de nieuwe sluis in Evergem, die in 2008 in dienst kan komen.

Het project Seine-Schelde past in de realisatie van goede hinterlandverbindingen van onze zeehavens met de binnenvaartmodus. In dit licht werd ook een forum Seine-Schelde West opgericht waarbij de verschillende actoren vertegenwoordigd zijn. Dit forum werd in het leven geroepen om enerzijds verder onderzoek te begeleiden en anderzijds om, gelijktijdig, in het bijzonder te peilen naar de maatregelen die vereist zijn om maatschappelijk gedragen oplossingen te bereiken.

In afwachting van een goede fysische binnenvaartverbinding werd de estuaire vaart voor de ontsluiting van onze kusthavens ontwikkeld. De Europese Commissie heeft haar goedkeuring gegeven aan het betoelagingsvoorstel, dat de toekenning van een toelage door het Vlaamse Gewest voor het vervoer van containers via binnenvaart en estuaire vaart van en naar de Vlaamse kusthavens Zeebrugge en Oostende omvat.

In totaal wordt hiervoor, gespreid over een periode van drie jaar, een bedrag van ongeveer 6,2 miljoen euro vrijgemaakt. De onderhandelingen zijn momenteel lopende en in finale fase zodat in de loop van 2007 de estuaire vaart operationeel zal zijn.

Ook wordt er geïnvesteerd in de opwaardering van het kanaal Brussel-Schelde. Door vooral de bouw van de nieuwe Boulevardbrug te Willebroek/Puurs en de bouw van een zwaaikom zal voor het kanaalvak Willebroek-Wintam een belangrijke stap gezet worden in het geschikt maken voor schepen met een capaciteit van 10.000 ton.

Wat de waterwegen betreft, gaat er 18 miljoen euro extra naar de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV (artikel 64.1 6102) voor de realisatie van de missing links: de tweede Scheldebrug in Temse en investeringen in opslagcapaciteit voor baggerspecie. De verhoging van de werkingsdotatie van de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV (artikel 64.1 4102) wordt gecompenseerd op de investeringsdotatie.

De aanpassing van het vak Wijnegem – Antwerpen van het Albertkanaal tot een klasse VIb waterweg zal in 2007 worden aangevat met de herbouw van de Noorderlaanbrug, de eerste van de acht bruggen over het Albertkanaal die in het kader van het masterplan Antwerpen dienen te worden (her)bouwd. De her-

bouw van de Theunisbrug en de spoorbruggen zullen eveneens worden aangevat.

Ook wordt gestart met de bouw van een nieuwe brug in Vroenhoven. De werken werden in 2006 aanbesteed voor een bedrag van 27,4 miljoen euro. Door deze werken wordt een belangrijke bottleneck op het Albertkanaal aangepakt waardoor de scheepvaart veiliger en vlotter kan gebeuren.

De vernieuwing van de klepdeuren van de duwvaartsluizen op het Albertkanaal vormt het sluitstuk van een renovatieproject dat de bedrijfszekerheid van deze drukke waterweg moet verzekeren.

De investeringsdotatie van de NV Scheepvaart wordt dan ook met 9 miljoen euro (artikel 64.1 6104) verhoogd voor het aandeel dat deze EVA heeft bij de uitvoering van de missing links. Deze middelen zullen onder meer gebruikt worden voor de verbreding van het Albertkanaal.

Met betrekking tot de waterbeheersing kan de minister melden dat de bouw van nieuwe stuwen aan de sluizen op de Bovenschelde te Asper en Kerkhove bij voorrang wordt aangepakt. Pas na deze werken kan gedacht worden aan de bouw van nieuwe sluizen op deze locatie om de dreigende scheepvaartcongestie voor te zijn.

De concrete uitwerking van een laagwaterstrategie (2007), de uitbouw van een performant debiet- en peilnet (2007) en het project voor pompinstallaties op de sluizencomplexen (vanaf 2007) zullen het mogelijk maken de waterhuishouding van het Albertkanaal en de Kempense kanalen zo te regelen dat ook bij periodes van extreme droogte Vlaanderen voldoet aan de bepalingen van het Maasafvoerverdrag met Nederland.

De werkings- en investeringskredieten van de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologisch onderzoek worden respectievelijk met bijna 200.000 en 130.000 euro verhoogd voor het optimaal houden van de zeer geavanceerde IT en andere apparatuur.

De aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde wordt voortgezet waardoor een belangrijke toename in veiligheidsniveau wordt gerealiseerd. De uitvoering van de eerste fase van het geactualiseerde Sigmaplan zal in 2007 intensief van start gaan. In het kader van deze actualisatie van het Sigmaplan wordt tevens 45,9 miljoen euro aan de EVA Waterwegen en Zeekanaal NV toegekend (64.1 6102).

Investeren in onderhoud van bestaande infrastructuur

Het onderhoud en de operationaliteit van het waterwegenpatrimonium vragen om een belangrijke middeleninzet temeer daar meerdere infrastructuren zelf hun normale gebruiksduur ver overschreden hebben. In deze operationaliteit spelen baggerwerken een belangrijke rol. De berging en de verwerking van de specie zijn ernstige knelpunten waarvoor alle mogelijkheden 'diepgaand' verder worden onderzocht. Op de kleinere waterwegen richtten de investeringen zich op het in stand houden van de bevaarbaarheid en van de bestaande infrastructuur.

Zo zijn o.a. baggerwerken gepland op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en is de vervanging van een aantal bruggen over de Kempense kanalen gepland.

Het stimuleren van de binnenvaart vormt een belangrijke pijler van het mobiliteitsbeleid en tal van initiatieven zullen hieraan verder concrete invulling geven.

Een belangrijke schakel daarbij is het werk van de transportdeskundigen.

In uitvoering van de in september 2005 afgesloten samenwerkingsovereenkomsten met VOKA en Unizo, met als doel de modale verschuiving bij hun leden te stimuleren, werden op 1 maart 2006 externe transportdeskundigen aangesteld. Deze transportdeskundigen bieden geïnteresseerde bedrijven vrijblijvend praktijkgerichte screenings van hun goederenstromen aan met als doel na te gaan in welke mate de binnenvaart een valabel alternatief kan zijn.

Actieplannen en een gepaste communicatie hebben intussen geleid tot de eerste concrete projectonderzoeken en resultaten.

Een belangrijke maatregel daarbij, waarbij zowel de privépartner als de overheid gezamenlijk het goederenvervoer via de waterweg stimuleren en zelfs in heel wat gevallen een modale verschuiving tot stand brengen, is de succesvolle Vlaamse regeling inzake de publiek private samenwerking voor het bouwen van laad en losinstallaties. Deze samenwerkingsvorm werd vanaf 1 januari 2005, met de goedkeuring van de Europese Commissie, verlengd tot en met 2010 en laat nu ook toe nog een aantal bijkomende infrastructuurelementen op te nemen in de PPS-overeenkomst.

De evaluatie die einde 2005 werd uitgevoerd, toonde aan dat met de projecten die thans operationeel zijn tot nu toe meer dan 1,3 miljoen vrachtwagenritten werden vermeden.

De maatregel blijft onverminderd de interesse van de bedrijfswereld opwekken en het is verheugend om vast te stellen dat ook langs kleinere waterwegen tal van projecten werden ingediend.

In 2006 zal voor projecten in uitvoering van de PPS-regeling en voor de bevordering van het transport via de waterweg in het algemeen voor ruim 10 miljoen euro aan vastleggingen worden gerealiseerd.

Afhankelijk van de planning van de goedgekeurde PPS-projecten zal in de begroting 2007 een gelijkaardig bedrag voorzien worden. Met het PPS-kaaimurenprogramma kan dan verder invulling gegeven worden om deze shift effectief te realiseren.

Verder wordt het onderzoek naar de vervanging van de sluizen 1, 2 en 3 op het kanaal Bocholt-Herentals aangevat. Met deze vervanging wordt de verhoging van de capaciteit van de waterwegen in Noord-Limburg beoogd, waardoor de efficiëntie van het transport over de waterweg in deze regio verhoogd kan worden.

De marktprospectie en de marketing zijn uitgegroeid tot onmisbare instrumenten om het gebruik van de waterweg te bevorderen. Zij zullen met prioriteit verder worden uitgevoerd.

Bijzondere aandacht verdienen de implementatie van de onderzoeksresultaten inzake palletvervoer en afvaltransporten en de verdere ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen, die niet enkel noodzakelijk zijn in het kader van het gewenste mobiliteitsbeleid maar die ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de logistieke functie van Vlaanderen.

Integraal waterbeleid

De minister verklaart dat het openbaar onderzoek inzake de waterbeheerplannen op 22 november 2006 van start gaat en tot 22 mei 2007 loopt. Met de oprichting van bekkenbesturen, bekkenraden en de installatie van de bekkensecretariaten zal de structuur van het integraal waterbeleid in Vlaanderen in 2007 concreet vorm worden gegeven. De waterbeheerplannen op de verschillende niveaus zullen concrete maatregelen en acties omvatten om te verhelpen aan problemen inzake wateroverlast, verdroging en waterverontreiniging.

Recreatie

Het Overlegplatform voor waterrecreatie, - sport en -toerisme, dat in 2006 operationeel werd, rekent het tot één van zijn opdrachten om het beleidsplan inzake waterrecreatie om te zetten in concrete acties die het recreatief gebruik van onze waterwegen in 2007 verder moeten stimuleren.

Vanuit dit recent uitgebouwde overleg met de gebruikers zal nu duidelijker gericht gewerkt kunnen worden aan het uitbouwen van de recreatieve infrastructuur.

Luchthavens

Het luchthavenbeleid is gebaseerd op een geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling in Vlaanderen, waarbij de diversiteit van de luchtvaartsector en de complementariteit van de luchthavens Brussel-Nationaal, Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem onderkend wordt. De duurzame uitbouw van deze luchthavens, in samenwerking met de private sector, vormt het uitgangspunt van het Vlaams luchthavenbeleid. Hierbij geldt als belangrijke uitdaging de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit met elkaar te verzoenen. Om de toekomst van de regionale luchthavens te garanderen, zullen de investeringen noodzakelijk voor de beveiliging en de veiligheid van de luchthavens worden gedaan.

Voor 2007 worden voor 1 miljoen euro extra investeringssubsidies ingeschreven op het nieuw gecreëerde begrotingsartikel 63.3 5134 Investeringssubsidies voor luchthavens. Deze subsidies zullen hoofdzakelijk bestemd worden voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Om te kunnen optreden bij luchtvaartcalamiteiten op het luchthavendomein van Kortrijk-Wevelgem wordt bovendien 764.000 euro extra uitgetrokken voor de operationalisering van een brandweerkorps. Het gaat om de inzet van vijftien brandweerlieden en de nodige voertuigen.

Op 2 juni 2006 werd op voorstel van minister Peeters de strategische visienota voor de regionale luchthavens goedgekeurd. In uitvoering van deze beslissing wordt nu voor de luchthaven Oostende en de luchthaven Kortrijk-Wevelgem gewerkt aan de ontwikkeling van businessplannen. Deze plannen wenst de minister te finaliseren in december 2006 waarbij de taakverdeling voor publiek en privaat, met uitdrukkelijke engagementen van beide, wordt vastgesteld bij de verdere exploitatie van de luchthavens.

Voor de werking van de luchthaven Oostende wordt voor bijkomend personeel en de hiermee samenhan-

gende werkingskosten 690.000 euro extra uitgetrokken. Hiermee wordt de overeenkomst met de federale overheid gehonoreerd.

Voor de luchthaven Antwerpen werden in 2006 grote inspanningen geleverd om, via een samenwerkingsprotocol met de gemeente Borsbeek, een oplossing te realiseren voor de luchtvaarthindernissen ter hoogte van het Fort III. Het ontbreken van een door ICAO annex 14 verplichte veiligheidsstrook van 150 meter aan de kant van de Krijgsbaan is echter een tweede belangrijke veiligheidsvoorwaarde waaraan momenteel nog niet voldaan is. De plan-MER procedure is op heden lopende. Op basis van verder onderzoek naar de invulling van de ICAO-richtlijnen werden twee goedkopere varianten van omlegging van de Krijgsbaan uitgewerkt en als alternatieven uitgewerkt in de plan-MER.

Mede op basis van de resultaten van dit MER zal in het voorjaar van 2007 een plan van aanpak dienen uitgewerkt te worden met inbegrip van de nodige financiering, met het oog op de snelle realisatie van de verplichte veiligheidsstrook. Hierbij zal dan bekeken worden hoe de lopende PPS-procedure past binnen de toekomstige exploitatie van de luchthaven, teneinde deze blijvend te kunnen verzekeren.
Het START-project moet de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthavenregio Zaventem ondersteunen.

Slotluik openbare werken

Cofinanciering van infrastructuurwerken

In het kader van de pre- en cofinanciering van infrastructuurwerken van de NMBS voorziet het Vlaams Gewest in een financiële tussenkomst in een aantal welbepaalde projecten. Voor 2007 wordt hiervoor 15.000.000 euro GVK voorzien. Het betreft hier de financieringskosten ten laste van het Vlaamse Gewest om specifieke infrastructuurprojecten van de NMBS, die een belangrijk economisch voordeel kunnen opleveren voor het Vlaamse Gewest, en die op langere termijn in het uitvoeringsprogramma van de NMBS zijn ingeschreven, vervroegd of versneld te laten uitvoeren.

Door deze financieringstechniek kan de mobiliteitsafwikkeling binnen het Vlaamse Gewest beter gestuurd worden. In dit geval betreft het concreet de spoorlijn naar Zeebrugge en de Liefkenshoektunnel.

Tot slot wil de minister nog de aandacht vestigen op een regeringsvoorstel om via een decreetsbepaling toegekende vastleggingen die geannuleerd kunnen worden, te herbestemmen. Dit zal gebeuren ten behoeve van investeringsuitgaven binnenvaart voor een bedrag van 6.000.000 euro (artikel 364F7322). En via deze techniek wordt ook 1.500.000 euro extra vrijgemaakt voor de investeringen in de wegen (artikel 363F7311). Deze cijfers zijn niet expliciet in de begroting zichtbaar maar zullen in 2007 via de decreetsbepaling kunnen vrijgemaakt worden.

Alles bij mekaar betekent dit dat de beleidsruimte voor openbare werken in 2007 met zo'n 230 miljoen euro zal toenemen, met de FFEU kredieten inbegrepen betekent dit zo'n 345 miljoen euro.

6. Algemene bespreking

A. Eerste vragenronde: vragen en opmerkingen van de leden

Tussenkomst van de heer Jos De Meyer

De heer *Jos De Meyer* wil de minister feliciteren met het feit dat in 2007 gestart met de werken aan de Scheldebrug in Temse. Het is een dossier waarop al jaren gewacht wordt. Hij hoopt dat dit dossier op een snelle maar toch degelijke manier wordt afgewerkt.

Wat het dossier van de BAM betreft, is het lid van oordeel dat dit een tijdbom is die deze minister geërfd heeft van zijn voorgangers. Enkele weken ontving het lid de brochure van Alfaport Antwerpen (De Antwerpse haven: meer dan ooit de motor van de Vlaamse economie) waarin staat dat Alfaport overtuigd is van de noodzaak aan bijkomende Scheldekruisende capaciteit en waarin men pleit voor de gelijktijdige bouw van de verbinding E 17 – Liefkenshoektunnel. Het verhaal is bekend: sommigen zowel op rechter- als linkeroever pleiten voor deze verbinding. Zeker in het licht van het goederentransport met de operationalisering van het Deurganckdok, is het pleidooi begrijpelijk. Wat is het standpunt van de minister ter zake?

In de beleidsbrief is er ook sprake dat het Havendecreet dient in overeenstemming gebracht te worden met het Gemeentedecreet. Zijn alleen deze aanpassingen noodzakelijk of wil de minister verdergaan in de aanpassing van het Havendecreet? Kan de minister hierover meer informatie verstrekken?

Wat het dossier van het Sigmaplan en het Scheldeestuarium betreft, stelt hetzelfde lid vast dat er veel gesproken wordt over overstromingsgebieden. Hij maant de minister aan tot minder ijver op dat vlak. Hetzelfde lid vraagt naar een stand van zaken omtrent de geplande dijkverhogingen. Hij is van oordeel dat sommige dijkverhogingen meer prioritair zijn om de veiligheid te garanderen dan het realiseren van sommige overstromingsgebieden. In het kader van het flankerend beleid was er sprake van een aantal maatregelen op vlak van recreatie: wat is de stand van zaken?

In verband met de missing links, kreeg de heer De Meyer graag een oplijsting van de middelen die de minister bij gekregen heeft. Hoeveel bedraagt enerzijds de stijging van het budget van De Lijn, anderzijds de stijging van het budget van openbare werken?

Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* sluit aan bij de discussie die in deze commissie bij de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit gevoerd werd n.a.v. het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hij verwijst naar de tussenkomst van de heer Sauwens die pleitte voor een coherent beleid inzake mobiliteit. De vraag is of er al dan niet op een coherente wijze een beleid wordt gevoerd inzake mobiliteit in de brede zin van het woord. Hij veronderstelt dat ook minister Peeters dit Mobiliteitsplan Vlaanderen nog steeds een goede leidraad vindt voor het beleid. Hij dringt aan op een evaluatie van dit plan om te zien hoe het staat met de verschillende projecten die daarvan in uitvoering zijn genomen. In de beleidsbrief van vorig jaar kwam dat Mobiliteitsplan Vlaanderen nog ter sprake als leidraad, nu is de verwijzing naar dat plan volledig verdwenen, alhoewel de verwijzing naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen nog steeds in het regeerakkoord staat.

Wat de problematiek 'investeren in wegen' betreft, geeft de minister nog eens duidelijk aan welke knelpunten zullen worden aangepakt, maar er is volgens hetzelfde lid nog onduidelijkheid over de financiering. Zo is er op pagina 7 sprake van een lijstje van vijf projecten waarvoor Via-Invest wordt ingeschakeld, terwijl op pagina 28 "financiering van infrastructuurprojecten" van dezelfde beleidsbrief het lijstje zes projecten telt. Daar is de brug over de Beneden-Nete te Duffel in het kader van de HST-lijn naar Nederland als missing link toegevoegd. Raming: 25 miljoen euro.

Hij zou graag zicht krijgen over de exacte middelen en wat via de normale begroting zal worden gerealiseerd en welke projecten via PPS gebeuren en over welke projecten het nu concreet gaat.

Hetzelfde lid vraagt ook hoe deze zesde missing link (de brug over de Beneden-Nete te Duffel) zich tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen verhoudt. Verder wordt op dezelfde pagina 28 van de beleidsbrief enkel de noordelijke ontsluiting van de luchthaven in Zaventem als zekerheid aangegeven. Wat is de stand van zaken van de rest van het lijstje?

In de beleidsbrief staat dat bij de verdere uitbouw van de verkeerstelematica de focus zal liggen op de regio Gent, de E-17 Antwerpen-Gent en de E40 Brussel-Gent. Zit de ring rond Brussel daarin vervat? Vorig jaar stelde de minister dat de resultaten van een studie over dynamisch verkeersbeheer van de Brusselse ring in 2006 klaar zouden zijn. Is die studie klaar? Wat zijn de belangrijkste conclusies? Welke projecten vloeien daaruit voort? Zullen al deze plannen opgenomen worden in het dynamisch verkeersbeheer? De Brusselse ring is voor dezelfde spreker hét belangrijkste knelpunt.

In het hoofdstuk dynamisch verkeer zijn er plannen om meerdere assen uit te rusten met rijstrooksignalisatie. Het verkeerscentrum heeft onderzocht in welke mate deze op basis van meetgegevens van de camera's aangestuurd kan worden in functie van filestaartbeveiliging, snelheidsharmonisatie en blokrijden.

Betekent dit dat men evolueert naar een grotere variabilisering van de maximumsnelheden op de autosnelwegen? Hoe zal men anders met blokrijden een optimaler gebruik (capaciteit) van de autosnelwegen kunnen realiseren?

In verband met de herinrichting van doortochten, leest het lid dat er in 2006 aanbestedingen voor 10 doortochten voorzien werden. Dit lijkt hem eerder weinig. Zijn deze ook effectief gebeurd? Hij kreeg graag zicht op de planning voor 2007.

Wat de leesbare en consequente inrichting van gewestwegen betreft, leest de heer Vandenbroucke dat met het oog op het inrichten van snelheidszones (minder borden) op een aantal wegvakken discrete wegmarkeringen werden aangeduid om de geldende

snelheidsbeperking herkenbaar te maken. Wat moet het lid zich daarbij voorstellen en waar zijn deze proefprojecten toegepast? Hij verklaart dat nu reeds lokale besturen massaal op snelheidszones willen overschakelen. Deze informatie zou dus bijzonder nuttig kunnen zijn voor de lokale besturen.

Op vlak van verkeershandhavingssystemen is er zowel in de beleidsbrief Mobiliteit als in deze beleidsbrief sprake van digitale camera's langs autosnelwegen: komen deze er of komen ze er niet?

De heer *Jan Peumans* repliceert dat minister Van Brempt duidelijk geantwoord heeft dat er ter zake een juridisch probleem is.

De heer *Vandenbroucke* betwist zulks en stelt dat de minister van Openbare Werken duidelijk in zijn beleidsbrief het heeft over digitale toepassingen en het plaatsen van onbemande camera's langs autosnelwegen.

In verband met het sensibiliseren van weggebruikers, verwijst het lid naar de periodieke affiches (zesmaal per jaar) langs autosnelwegen. Hij vindt de vrij provocatieve campagnes zeer goed maar dringt aan dat deze campagnes gepaard gaan met een handhavingsbeleid.

Wat het stimuleren van transport via de waterweg betreft, leest het lid dat er bijkomende infrastructuurelementen in PPS-overeenkomsten van het kaaimurenprogramma zullen opgenomen worden. Hij vraagt naar een verduidelijking. Zal dit deze overeenkomsten niet financieel bezwaren zodat er minder projecten in de toekomst zullen kunnen gerealiseerd worden?

Hij kreeg graag de lijst met operationele projecten waarvan sprake.

Wat het ondersteunen van bedrijven bij het uitvoeren van hun alternatieve logistieke keuze betreft, vraagt de heer Vandenbroucke verduidelijking over het project 'transportdeskundigen in samenwerking met VOKA en Unizo' om praktijkgerichte screenings van geïnteresseerde bedrijven te laten uitvoeren. Om hoeveel bedrijven gaat het?

Dit project heeft geleid tot eerste reeks van resultaten. Welke resultaten werden bereikt? Is er een evaluatiemoment voorzien waarbij die bereikte modale verschuiving ook gekwantificeerd wordt?

Tussenkomst van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* sluit aan bij de opmerking van de heer De Meyer over de aansluiting E 17 – Liefkenshoek. Hij stelt vast dat de heer De Meyer engagementen van de minister in de begroting vraagt. CD&V Antwerpen heeft daar de afgelopen gemeenteraadsverkiezingen immers een strijdpunt van gemaakt. Het Waasland zou maar in de bestuursstructuur van het Antwerps havenbedrijf binnen mogen als men akkoord gaat met deze bijzonder prioritair geachte verbinding. Hij neemt aan dat deze minister deze bekommernis overneemt alhoewel hij daarover nog niets terugvindt in deze begroting.

De heer De Meyer heeft wel een punt waar hij zijn bezorgdheid over het Sigmaplan tot uiting brengt. Dat is ook een thema dat het Vlaams Belang belangrijk vindt. Er zijn rond de Antwerpse kaden een aantal studieprojecten gepland die moeten onderzoeken hoe het Vlaamse Gewest zijn steentje kan bijdragen om Antwerpen in het kader van het Sigmaplan te beveiligen. Hij vraagt of de begroting meer voorziet dan in studieopdrachten; worden er effectief ook middelen vrijgemaakt om reeds noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren in Antwerpen-stad maar bv. ook in Lillo, waar de problematiek acuut is?

In verband met de luchthaven van Deurne kent het lid de bekommernissen van de minister. Er was onlangs een klacht van een afgewezen kandidaat voor de functie van directeur van deze luchthaven. Voorziet de minister als goede huisvader in de nodige kredieten om indien de rechtbank de klacht honoreert, daarop te kunnen antciperen?

Wat het dossier van de luchthaven zelf betreft, stelt de heer Penris dat het dossier reeds sedert 1994 toen de heer Sauwens bevoegd minister was, in een impasse zit. De luchthaven kan maar groeien indien er een aantal omkaderende infrastructuurwerken worden uitgevoerd. Het gaat dan ofwel om de intunneling van de Krijgsbaan, ofwel over de omlegging van die baan rond het ondertussen beschermde fort van Borsbeek. De socialistische ministers van openbare werken die tussen Sauwens en huidig minister Peeters aan het bewind waren, hebben de uitdaging naar de Antwerpse middens gelanceerd om zich te engageren in een PPS-constructie. Verschillende investeerders (waaronder de haven, de diamantsector, het provinciebestuur en een aantal zeer belangrijke privéinvesteerders) geloven in deze luchthaven. Hij dringt

aan dat al deze engagementen – nadat de minister de veiligheid van de luchthaven gegarandeerd heeft, – thans zouden gehonoreerd worden. Het lid vraagt of men daarvan een weerslag ziet in deze begroting.

Tussenkomst van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* benadrukt dat deze beleidsbrief een zeer ambitieuze beleidsbrief is.

In verband met de overdracht van de provinciale wegen waarvan sprake in de beleidsbrief van vorig jaar, stelt hij vast dat er een akkoord is met de Inspectie van Financiën en de provincies wat betreft de overname van enkele kruispunten, maar niet over het provinciaal wegennetwerk. Om dit in 2007 te realiseren, is er echter niet voorzien in middelen in de meerjarenbegroting. Hij vreest ervoor dat de provinciale overheden nog weinig middelen zullen investeren in het beheer, het onderhoud en de verkeersveiligheid van deze wegen. Op termijn zullen de wegen wellicht overgedragen worden naar de Vlaamse overheid maar dan zullen er zich wellicht serieuze investeringen opdringen.

In verband met het bevorderen van het fiets- en voetgangersverkeer vindt het lid het een goede zaak dat er kwaliteitscriteria voor fietspaden worden opgesteld en dat er ook bijbehorende meetmethodes worden uitgewerkt. Hij pleit ervoor om deze elementen ook te bezorgen aan de lokale overheden zodat ook de gemeentelijke fietspaden op éénzelfde manier ontworpen kunnen worden. Hij vindt het ook evident dat moest blijken dat de staat van de fietspaden niet voldoet aan deze criteria, er bijkomende middelen worden vrijgemaakt om fietspaden langs gewestwegen te verbeteren.

In verband met de aanleg van vrije busbanen stelt hij vast dat er enerzijds doorstromingsmogelijkheden voorzien worden en anderzijds dat er performante telematica wordt aangewend. In de beleidsbrief Mobiliteit stelt minister Van Brempt dat er op de vrije busbanen ook ruimte moet zijn voor collectief vervoer en meer specifiek ook voor het 8+1 personenvervoer in het kader van woon-werkverkeer. Hij vindt dit niet expliciet terug in de beleidsbrief Openbare Werken maar hij gaat ervan uit dat daarover overlegd werd en dat dit een vanzelfsprekendheid is. Hij benadrukt dat deze commissie vraagt om deze vrije busbanen ook door andere gebruikers te laten benutten.

Wat de problematiek van de file-uren betreft, herinnert het lid eraan dat het algemeen bekend is dat we vijf miljoen uur in de file staan. Hij zou graag meer inzicht wensen in deze files om meer uitzicht op een oplossing te vinden en sturend op te treden. Hoeveel van die file-uren hebben een structurele oorzaak? Welk percentage maken de ongevallenfiles uit? Hoeveel file-uren kunnen aan de weersomstandigheden (mist, hevige regenval) toegerekend worden? Hoe verhouden zich de aantallen tussen files op autowegen, en op gewestwegen? Wat is het procentueel aandeel van het vrachtverkeer in die filespits? Welke dorpskernen zijn structureel verzadigd, over welke periodes? Hoe werkt het sturend verkeersmanagement vandaag in op de files? Hoeveel file-uren worden voorkomen, of 'geremedieerd' ?

Het lid stelt dat enorm veel verwacht wordt van het dynamisch sturen om de doorstroming te bevorderen. Hij stelt daarom voor dat deze commissie een werkbezoek brengt aan het verkeerscentrum om inzicht te krijgen hoe dit verkeerscentrum in de praktijk werkt.

In verband met het groot wegenonderhoud, stelt het lid vast dat de minister opgemerkt heeft dat er nood is aan een inhaalbeweging. Vlaanderen heeft een serieuze achterstand. De minister heeft zich sterk gemaakt dat hij de algemene toestand van de wegen zal verbeteren. Een spectaculaire stijging van de budgetten is echter niet voorzien. In Nederland bestaat er een voortgangsrapportage, waaruit kan worden afgeleid hoe de toestand is en wat er precies gebeurd is. Het lid pleit voor een soortgelijke rapportage in Vlaanderen om te kijken wat de stand van zaken is. Meten is immers weten.

Tussenkomst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* stelt dat deze beleidsbrief in tegenstelling tot de beleidsbrief Energie, onleesbaar is. Dit heeft te maken wellicht met de respectieve directies die deze beleidsbrief in mekaar moesten steken.

Hij vraagt naar de huidige stand van zaken in verband met de categorisering van de wegen. Dit kadert mee in de overname van de provinciewegen. De heer Peumans vraagt dat de minister aandringt bij de provincies opdat deze in het kader van de categorisering een keuze maken omtrent de secundaire wegen.

In verband met het zogenaamde 'accidentmanagement' moet men de analyse durven maken, vooral op

federaal vlak, zeker in het licht van de recente ongelukken, onder meer met het recente ongeluk met de hespen op de ring rond Brussel, waar het meer dan een uur geduurd heeft vooraleer de politie ter plaatse was. Wat is de meest actuele stand van zaken (tussen alle betrokken partijen) in verband met het oplossen van ellenlange files? Wanneer wordt daar nu eens werk van gemaakt. De federale regering heeft enkele jaren geleden een studie besteld bij Transport & Mobility maar minister Landuyt weet dat blijkbaar niet meer. In het buitenland krijgt men dergelijke zaken wel onder controle. Hoe gaat de Vlaamse overheid daarmee om?

Wat is de stand van zaken in verband met de noordzuidverbinding in Limburg? Hij verwijst naar de communicatie daarover van de minister die zich sterk maakte dat daar op 1 januari 2007 de eerste spadesteek zou gebeuren. Hij begrijpt dat dit niet op deze datum zal gebeuren. Hij vraagt welke communicatieadviezen de minister zal krijgen nu er vanaf 2007 in Houthalen een gemeentebestuur zal aan het bewind komen dat tegen een ondertunneling gekant is?

In verband met het structureel onderhoud van de wegen verklaart het lid dat het nieuwe (jaarlijkse) rapport van Heleven verschenen is. Zoals ook de heer Frans Peeters heeft opgemerkt, is dit een teer punt. Er moet inderdaad een inhaalbeweging komen om dit onderhoud op peil te brengen. Hij pleit voor een creatieve oplossing binnen de IVA Infrastructuur om een versnelde inhaaloperatie door te voeren.

Het lid vraagt naar een stand van zaken m.b.t. de opvolging van de talloze streefbeeldstudies die honderdduizenden euro gekost hebben. Wat gebeurt er met die studies? Worden die gebruikt, hoe wordt daar uitvoering aan gegeven?

De heer Peumans heeft begrepen dat deze commissie voor de eindstemming van de begroting 2007 in commissie een driejareninvesteringsprogramma zal ontvangen voor elk onderdeel (wegen, waterwegen, havens en luchthavens) van de minister zijn bevoegdheden.

Hetzelfde lid vraagt naar de planning van de verdere ontsluiting van het Albertkanaal: wat staat er op stapel naast de brug in Vroenhoven en de verbreding in Antwerpen? Is er een meerjarenvisie over het Albertkanaal. Aansluitend vraagt hij naar de nieuwe beheerscontracten met de EVA's die in deze sector actief zijn (NV Scheepvaart en NV Waterwegen en Zeekanaal). Hoe dragen deze EVA's reëel bij tot de modal split? Er wordt immers gesteld dat er 1.300.000 vrachtwagens van de weg gehaald worden? Waarop is dat cijfer gebaseerd?

Aansluitend bij hetgeen de heer Frans Peeters poneerde, stelt hij vast dat de minister een nieuwe term gelanceerd heeft: 'kwetsbaarheid van wegvakken'. Is dit een aanzet tot een filebarometer zoals men die in Nederland kent?

De heer Peumans wenst een stand van zaken over het dossier van de co- en prefinanciering van de spoorwegen. Specifiek vraagt hij duidelijkheid over de spoorlijn langs de papierfabriek van SAPPI. Dat is een onderdeel van het Spartacusplan, maar deze lijn zou uitgesteld worden? Het lid vraagt naar de uitvoering van de beslissingen die de regering op 7 december 2005 in verband met de financiering trof.

Hetzelfde lid verklaart dat hij vorig jaar begrepen had dat de regering een eenmalige dotatie verleende aan de intercommunale luchthaven van Kortrijk – Wevelgem. Dat bleek een erfenis te zijn van de vorige minister Bossuyt die beslist had om voor 1,5 miljoen euro als éénmalige dotatie toe te staan. Toen is echter uitdrukkelijk bepaald dat het over een éénmalige dotatie ging. Nu is er echter opnieuw sprake van een dotatie.

In verband met de vrije busbanen en de verkeerslichtenbeïnvloeding vraagt hetzelfde lid naar de rol van de minister in de taskforce doorstroming. Ressorteert deze maatregel effectief in een meerwaarde? De informatie omtrent de kostprijs van deze maatregel is onduidelijk. Hij verwijst naar de beslissing van toenmalig minister Stevaert om 25 miljoen euro uit te trekken voor verkeerslichtenbeïnvloeding. Wat is het effect van deze megalomane investering: doet het openbaar vervoer daar nu voordeel bij?

Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder

Volgens de beleidsbrief zal voor de regio Brussel een plan van aanpak worden uitgewerkt om, al dan niet parallel met de inspanningen van de andere gewesten, de aangewezen verkeerstelematica ten volle te ontplooien. Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat een vlottere verkeersafwikkeling op de ring rond Brussel aan de hand van telematica een absolute prioriteit moet zijn voor de Vlaamse Regering.

De huidige bestuurlijke versnippering, die zijn oorzaak vindt in het feit dat de ring rond Brussel en haar invalswegen zowel op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest liggen, mag dit project niet op de lange baan schuiven.

Hoe zullen de investeringen in telematica geharmoniseerd worden tussen de betrokken gewesten?

Zijn er reeds voorbereidende gesprekken hieromtrent geweest met vertegenwoordigers van de betrokken partijen?

Is er een gemeenschappelijke visie op de afwikkeling van de verkeersstromen op de Brusselse ring in de diverse gewesten? Zo nee, wat zijn de knelpunten?

In de beleidsbrief is sprake van 'vooruitstrevende technologieën maximaal te benutten'. Het Antwerpse verkeerscentrum verricht volop onderzoek naar de performantie, de mogelijkheden en de haalbaarheid van het grote schaal uitrollen van technologie voor nummerplaatherkenning. Dat is belangrijk maar als liberaal is zij sterk bekommerd om de privacyregels. Zijn de technologieën, gebaseerd op GSM-signalen en nummerplaatherkenning, vooraf grondig gescreend op het respecteren van de privacywetgeving? Is het advies van de privacycommissie formeel ingewonnen? In welke mate zijn de verkeersdeelnemers vooraf ingelicht en zich bewust van deze technologieën?

Volgens de beleidsbrief zullen vanaf begin 2007 afzonderlijke FAST-contracten (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomst) operationeel zijn voor incidenten waarbij vrachtwagens betrokken zijn.

Kan de minister de inhoud van deze nieuwe contracten toelichten?

Zitten hierin bijkomende garanties vervat voor het sneller vrijmaken van de rijweg? Zij verwijst ook naar de tussenkomst van de heer Peumans.

In verband met het structureel onderhoud van het wegennet, is er inderdaad sprake van een inhaaloperatie. Volgens de beleidsbrief is een budgetstijging absoluut noodzakelijk om de beleidsdoelstelling "het achterstallig structureel onderhoud tijdens deze legislatuur moet verminderen" te kunnen halen.

Is de minister het eens met de studie in opdracht van Touring waaruit blijkt dat ons land binnen Europa aan de staart bengelt inzake budget voor wegenonderhoud?

Hoeveel extra budget is nodig om opnieuw het Europees gemiddelde te benaderen?

Wat is de mening van de minister over de aanbeveling van Touring om een beter evenwicht te realiseren tussen de investeringen in openbaar vervoer enerzijds en de investeringen in wegonderhoud anderzijds?

In verband met het stimuleren van het transport via de waterweg, zegt de minister dat dit een primaire doelstelling is. Het lid verwijst naar een federale maatregel. Sinds januari 2005 is er een koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd vervoer per spoor van kracht die de federale regering machtigt een subsidie te verlenen aan ondernemingen die intermodaal vervoer van goederen (containers, wisselbakken of opleggers) via het spoor verrichten tussen twee bedieningspunten op het Belgisch grondgebied.

Er is echter geen informatie over het effect van deze (federale) steunregeling op het goederenvervoer via de binnenvaart. Wat is het effect van deze federale overheidssteun op de binnenvaart sinds 2005? Is er sprake van een scheeftrekking ten koste van de binnenvaart?

Heeft het spoorvervoer door deze steun niet eerder aandeel van de binnenvaart ingepalmd dan marktaandeel van het wegvervoer?

In verband met de betrokkenheid van het Vlaamse Gewest bij werken inzake spoorinfrastructuur, verwijst mevrouw De Ridder naar de beleidsbrief waar staat dat een prefinanciering door het Vlaamse Gewest van sommige belangrijke projecten uit het investeringsprogramma van Infrabel aangewezen blijft. De VLD kijkt naar het project van de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel. Maar dit is voor haar fractie onvoldoende. Zij pleit voor een nieuwe bestuurlijke aanpak inzake mobiliteit, waarbij de regio's bevoegd worden voor de volledige vervoersinfrastructuur, met inbegrip van de aanleg en onderhoud van de regionale spoorinfrastructuur.

Het is voor iedereen immers hoe langer hoe meer duidelijk dat de huidige 60/40-communautaire ver-

deelsleutel, waarbij voor iedere 6 euro die in Vlaanderen geïnvesteerd wordt in spoorinfrastructuur er automatisch 4 moeten gaan naar Wallonië, een optimale allocatie van de overheidsmiddelen in de weg staat. De 60/40 verdeelsleutel wordt steeds meer een concurrentiehandicap voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven als groeipool van de Belgische economie.

Is er volgens de minister reeds een objectief behoefteonderzoek uitgevoerd inzake Vlaamse spoorinfrastructuur?

Zo ja, hoe verhouden de huidige behoeften zich ten aanzien van het budget waarop het Vlaamse Gewest recht heeft krachtens de huidige 60/40 communautaire verdeelsleutel voor spoorinfrastructuur?

Wat is de mening van de minister over een verdere regionalisering?

Wat het inhaalverbod vrachtwagens betreft, verwijst het lid naar de discussie daarover in het verleden. Het inhaalverbod op wegen met 2x2 rijstroken is er gekomen als alternatief voor de eerdere eis van een beperking tot 80 km/u. Zij vindt hierover niets terug in deze beleidsbrief.

Blijft de minister eerder een minimalistische invulling van dit inhaalverbod nastreven?

Is er sinds de federale beslissing nog bijkomend overleg geweest met de federale overheid en andere gewesten?

B. Antwoorden van de minister en replieken van de leden

De afspraak wordt gemaakt dat de minister vrijgesteld wordt van het geven van een mondeling antwoord bij afwezigheid van de vraagsteller. Het schriftelijk antwoord dat door de minister werd voorbereid, wordt dan wel opgenomen in het verslag.

In verband met de vragen die door de heer Jos De Meyer werden gesteld, verstrekt de minister volgend schriftelijk antwoord.

Wat is het standpunt van de minister inzake de verbinding Liefkenshoektunnel en E17? De verbinding R2-E17 is niet voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het eindrapport van de herziening van de wegenselecties in het kader van de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, getrokken door de afdeling Ruimtelijke Planning van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, is de verbinding evenmin voorzien.

De mogelijke aanleg van deze verbinding dient ook te worden afgewogen ten opzichte van de beslissingen in het kader van het masterplan Antwerpen. Het lijkt de minister dan ook aangewezen om de problematiek van de aanleg van deze missing link mee te nemen bij de evaluatie van het RSV.

Op de vraag of de begroting bepalingen bevat om het Havendecreet in overeenstemming te brengen met het Gemeentedecreet, en of er nog aanvullende aanpassingen in dit verband verwacht mogen worden, antwoordt de minister schriftelijk het volgende.

Als het hier enkel gaat om de aanpassingen aan het Havendecreet om dit in overeenstemming te brengen met het Gemeentedecreet, zullen er geen aanvullende aanpassingen zijn. Momenteel is deze aanpassing van het Havendecreet reeds principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Andere vragen van bijvoorbeeld de havenbedrijven naar aanpassing van het Havendecreet, zoals het verruimen van de mogelijkheden tot participatie van andere publieke en/of private instanties in de havenbedrijven, worden momenteel nog op ambtelijk niveau besproken en uitgewerkt.

Wat is de stand van zaken inzake de te realiseren dijkverhogingen binnen het Sigmaplan?

Het geactualiseerde Sigmaplan is een combinatie van dijkverhoging en ruimte voor de rivier. De EVA Waterwegen en Zeekanaal bereidt momenteel een aantal dossiers voor, waaronder dijkverhoging met het oog op een mogelijke aanbesteding volgend jaar.

Volgende projecten zijn voor 2007 in voorbereiding met het oog op dijkverhoging en dijkversterking:

Zeeschelde. Dijkwerken Schellebelle-veer tot oude Uitbergenbrug.
Zeeschelde. Dijkwerken t.h.v. Blokkersdijk op LO te Antwerpen.
Zeeschelde. Dijkwerken t.h.v. Polderstad Hoboken.
Zeeschelde. Dijkwerken tussen Overschelde en Schellebelle-Aard
Zeeschelde. Dijkwerken t.h.v. graf E. Verhaeren te St-Amands.
Dijle te Mechelen. Renovatie waterkeringsmuur

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Sigmaplan inzake maatregelen voor het flankerend landbouwbeleid en recreatie?

De overeenkomst met de grondenbank, tussen Waterwegen en Zeekanaal en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) is inmiddels ondertekend. Ongeveer 3 miljoen euro zal dit jaar nog prioritair ingezet worden op het project Hedwige-Prosperpolder.

In 2007 is het volgende voorzien:

Verwerving en flankerende maatregelen en ondersteuning :	
Dijkwerken Zeescheldebekken	2.500.000 EUR
Cluster Kalkense Meersen	4.000.000 EUR
Cluster Durme en haar vallei	5.000.000 EUR
Cluster Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn	4.000.000 EUR
Cluster Dijlemonding	4.000.000 EUR
Ondersteuning	375.000 EUR
Diversen	595.000 EUR
Voorbereidende werken Hedwige-Prosperpolder (VL)	3.000.000 EUR
Voorbereidende werken Hedwige-Prosperpolder (NL)	p.m.
Zeeschelde. Inrichting van het Burchtse Weel	p.m.

Voor wat plattelandsrecreatie betreft, is er een werkgroep opgericht waarin – naargelang het thema – ook vertegenwoordigers van de betrokken organisaties opgenomen worden.

Welke budgetten heeft de minister in de begroting bij gekregen voor de missing links? Hoe verhoudt de stijging van het budget Openbare Werken zich tot de stijging van het budget Mobiliteit (De Lijn)?

Voor de missing links is in de begrotingsopmaak 2007 een extra bedrag van 53.000.000 euro op artikel 73.11 voorzien.

De totale stijging van het budget Openbare Werken is weergegeven in onderstaande tabel.

	2006	2007
Art. 73.11	166.766.000 euro	247.066.000 euro

De stijging van het krediet in 2007 is te wijten aan het bedrag voor de missing links en de toekenning van START-middelen.

De evolutie van de kredieten van De Lijn ten opzichte van de vorige jaren vindt men in onderstaande tabel.

	2006	2007
Progr. 63.2	690.513.000 euro	819.267.000 euro

In verband met de vragen die door de heer Joris Vandenbroucke werden gesteld, verstrekt de minister volgend schriftelijk antwoord.

Graag een overzicht van de stand van zaken van de realisatie van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen? Wat is er al uitgevoerd?

Het is mogelijk dit overzicht te bezorgen. Dit is echter in dit kort tijdsbestek niet doenbaar. Het opmaken van dit rapport vergt heel wat werk. Dit wordt geschat op ongeveer drie maanden. De gegevens zullen in het voorjaar 2007 aan deze commissie overgemaakt worden.

Op de vraag van de her Joris Vandenbroucke over het standpunt van de minister over het Mobiliteitsplan Vlaanderen als leidraad voor zijn beleid en het voorstel om dit halverwege de legislatuur tussentijds te evalueren, luidt het later bezorgde schriftelijke antwoord: “Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is het uitgangspunt van het regeerakkoord. Ook de beleidsnota en de beleidsbrieven zijn hierop geënt. De minister voert het regeerakkoord uit. Wat de evaluatie betreft, dient opgemerkt dat het een document betreft dat nooit definitief werd goedgekeurd. Maar dit doet geen afbreuk aan de intrinsieke waarde ervan. De evaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is echter een bevoegdheid van Vlaams minister Kathleen Van Brempt.”

Er is in de beleidsbrief een verschil in de lijst projecten via alternatieve financiering op pagina 7 versus de lijst op pagina 28. Hoe komt het dat er op pagina 28 een extra project, met name de brug over de Beneden-Nete is opgenomen?

De eerste lijst op pagina 7 betreft enkel projecten die op de betrokkenheid van het agentschap Infrastructuur (bevoegdheid wegen) slaan, terwijl de op pagina 28 vermelde lijst een totaal overzicht geeft van de betreffende regeringsbeslissing.

In de beleidsbrief leest het lid dat enkel met het project noordelijke ontsluiting zal worden gestart in 2007? Kan men in 2007 ook de start van nog andere projecten verwachten?

Voor de projecten die via publiek-private samenwerking zullen gerealiseerd worden, zal de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem inderdaad in 2007 al in uitvoering gaan. De andere PPS-projecten zijn momenteel ook volop in voorbereiding en zullen in de periode 2007-2008 kunnen aanbesteed worden. Voorlopig kan enkel van de noordelijke ontsluiting en de Scheldebrug gesteld worden dat deze met zekerheid in 2007 in uitvoering zullen zijn.

De stand van zaken van de overige missing links is beschreven onder 1.1.1. van de beleidsbrief.

Met betrekking tot de prioriteiten inzake dynamisch verkeersbeheer stelt de volksvertegenwoordiger de vraag of ook de ring rond Brussel hierin vervat zit? Hoe staat het met de studie samen met het Brusselse Gewest en hoe gaat hier uitvoering aan gegeven worden?

De blauwdruk voor een Vlaamse dynamische verkeersmanagementarchitectuur (1999) voorziet op termijn centra te Antwerpen, Gent en Brussel. Deze verkeerscentra dienen in te staan voor een meervoudig geïntegreerd verkeersbeheer, o.m. op het vlak van (1) het verkeer op de snelwegen en op de overige (stedelijke) gewestwegen en voor (2) het individuele (auto)verkeer en de collectief ingerichte (openbare) vervoersmodi.

Waar op termijn de drie Vlaamse grootstedelijke gebieden voorzien zullen zijn van een centrum voor (lokaal) 'operationeel verkeersbeheer', zal de functie verkeersinformatie op Vlaams niveau evenwel ingevuld blijven vanuit een unieke locatie (= Verkeerscentrum Vlaanderen te Antwerpen). Er wordt ook onderlijnd dat het plan een nauwe samenwerking en/of samenwerkingsverbanden met diverse actoren vooropstelt; zeker met deze partijen die medeverantwoordelijkheid dragen voor het verkeersbeheer, of hierbij een belangrijke rol (kunnen) invullen: politie, mediapartijen, openbaar vervoersmaatschappijen…

In een eerste fase werd het verkeerscentrum Vlaanderen opgericht, dat in feite het TCC (Traffic Control Centre) voor de regio Antwerpen èn het Vlaamse TIC (Traffic Information Centre) herbergt. Momenteel wordt, in afwachting van bijkomende centra, van hieruit ook het Vlaamse snelwegennet buiten de regio Antwerpen bewaakt en wordt hierover verkeersinformatie verstrekt, terwijl specifieke verkeersgeleiding of adviezen gerealiseerd worden in de mate van het mogelijke.

De uitbouw van een dynamisch verkeersbeheersysteem met betrekking tot de regio Brussel maakt deel uit van een lopende studieopdracht, gezamenlijk aangestuurd door de Vlaamse administratie en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, en die deze zomer werd gefinaliseerd.

De studie omvat het bepalen van een architectuur voor het verkeersbeheer op de wegen door de ring van Brussel zelf, de toeleidende autosnelwegen, de grote invalswegen van Brussel en de kleine ring (vijfhoek) van Brussel. Nadien volgt de organisatorische en systeemtechnische invulling.

De resultaten van deze studie zullen meegenomen worden in het verdere onderzoek naar de aanpassing van de ring, de ontsluiting van de luchthaven Zaventem en de capaciteitsuitbreiding van het traject tussen het knooppunt Machelen en Groot-Bijgaarden. Naast de infrastructurele aanpassingen zal worden nagegaan hoe telematicamiddelen, waaronder de rijstrooksignalering en de variabele borden doeltreffend kunnen worden ingezet. Er is gestart met het bouwen van een simulatiemodel voor een deel van de ring in Vlaanderen gelegen plus de aansluitende snelwegen, ter ondersteuning en van de beoordeling van de gewenste infrastructurele aanpassingen en detailimplementatie van de toe te voegen verkeerstelematica. De ontwerpnota's inzake de investeringen zullen worden getoetst inzake complementariteit en volledigheid.

Voorafgaand aan uitvoering van het ontwerp op het terrein worden mogelijks beperkt een aantal informatieborden voorzien op ring en de toegangswegen welke dienstig zijn voor de geleiding / informering van de weggebruiker tijdens de werkzaamheden in het kader van minder hinder maatregelen. Dezelfde borden worden dan na de werken in het globale telematicasysteem ingeschakeld.

Het is uiteraard de bedoeling om met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest afspraken te maken omtrent de aansturing van de variabele borden met het oog op een geïntegreerde aanpak van de mobiliteit binnen het grootstedelijke gebied.

De heer Vandenbroucke stelt een evolutie vast naar variabilisering van maximum snelheden. Wordt dit doorgezet?

In de meeste omstandigheden is het aangewezen om de maximum toegelaten snelheid op een bepaalde plaats aan te passen aan de omstandigheden: de verkeersdrukte en eventuele files verderop, de weersomstandigheden, tijdelijke wegversmallingen, al of niet aanwezigheid van zwakke weggebruikers in belangrijke aantallen,… Een maximumsnelheid die wordt aangepast aan dergelijke omstandigheden wordt beter geaccepteerd door de weggebruikers. Derhalve zullen de mogelijkheden voor een dergelijke dynamische signalering verder worden uitgebreid en toegepast.

Zijn er inderdaad slechts 10 doortochten aanbesteed in 2006? Wat is de verwachting voor 2007?

Binnen de beschikbare budgetten werden in 2006 10 doortochten op het programma voorzien. Daarvan zijn er al 8 aanbesteed.

Met betrekking tot het investeringsprogramma zijn er 19 doortochten geprogrammeerd op het indicatief investeringsprogramma om aan te besteden. De effectieve aanbesteding is daarbij uiteraard afhankelijk van de voortgang in procedures van de verschillende projecten. Door binnen de beschikbare budgetten 19 doortochten te voorzien, wordt ook effectief werk gemaakt van de doelstellingen verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Wat moet het lid zich voorstellen bij een 'discrete wegmarkering' om de snelheidszones af te bakenen?

Discrete wegmarkeringen om de snelheidszones beter herkenbaar te maken zijn bijvoorbeeld een kort lijntje of een cijfer (dat refereert naar de maximumsnelheid die op die plaats is opgelegd) naast de gewone randmarkering en op onderlinge tussenafstanden van enkele tientallen meters. Eventuele invoering ervan zal uiteraard gepaard moeten gaan met communicatie.

In de beleidsbrief leest hetzelfde lid dat er camera's komen langs snelwegen? Wordt dit een vast beleid? Komen er camera's langs snelwegen?

Een werkelijk gereden snelheid die niet is aangepast aan de omstandigheden of aan de snelheid waarvoor het ontwerp werd opgesteld, kan zeer nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. Om de gereden snelheid te beperken tot nagenoeg de maximum toegelaten snelheid, kunnen een aantal maatregelen genomen worden op het gebied van infrastructuur, communicatie, sensibilisering. Zonder handhaving zal echter het effect onvolledig zijn. Wat de plaatsing van camera's langs snelwegen betreft is de minister van mening dat hier voorzichtig moet mee omgesprongen worden, zonder echter de plaatsing ervan volledig uit te sluiten.

De minister is van mening dat plaatsing enkel kan indien er sprake is van een specifiek veiligheidsprobleem (zoals bijvoorbeeld aan de Kennedytunnel) en dat het bijvoorkeur dient te gaan over digitale camera's. Over de plaatsing van camera's zal verder overleg plaatsvinden met zijn collega bevoegd voor mobiliteit.

De volksvertegenwoordiger suggereert de begeleidende inzet van politie bij de overigens geslaagde communicatiecampagnes. Gaat de minister hier een initiatief in nemen?

Op het operationele terrein zijn er reeds verschillende samenwerkingsvormen met de politie bv. met het verkeerscentrum of wanneer onze wegbeheerders acties van de politie op de snelweg ondersteunen. Om het sensibilisatieluik (stelselmatig) te koppelen aan het handhavingsluik zouden nieuwe samenwerkingsverbanden kunnen opgezet worden. Bv. een verstrengd toezicht van de politie tijdens de looptijd van een campagne. Dat kan bekeken worden met de administratie.

Heeft de opname van bijkomende infrastructuurelementen in het kaaimurenprogramma niet tot gevolg dat minder projecten zullen worden gerealiseerd? Waar is de vermelde bijlage met de lijst van projecten?

De opname van bijkomende infrastructuurelementen die in aanmerking komen voor het bekomen van een tussenkomst in het kader van het kaaimurenprogramma houden geenszins in dat minder projecten zullen worden gerealiseerd. Integendeel: de tussenkomst voor bijkomende infrastructuurelementen werd noodzakelijk geacht om ook sectoren (bv overslag van vloeibare bulkgoederen) waar het kaaimurenprogramma minder succes kende de kans te geven in aanmerking te komen voor een tussenkomst. Het feit dat intussen al enkele projecten met dergelijke bijkomende infrastructuurelementen voor een tussenkomst werden weerhouden, geeft aan dat aan een behoefte is tegemoetgekomen. De minister laat

de lijst van projecten in bedrijf opnemen als bijlage 10 bij dit verslag.

Hoeveel bedrijven hebben interesse betoond in het project samen met VOKA en Unizo voor de screening van hun logistieke processen? Welk kwantitatief effect heeft dit gehad op de modal shift van deze bedrijven?

Sinds begin 2006 worden in het kader van de samenwerkingsovereenkomsten tussen VOKA, Unizo en de waterwegbeheerders (Waterwegen en Zeekanaal en Scheepvaart) 3,5 FTE transportdeskundigen ingezet met het oog op het stimuleren van de modal shift bij de leden van VOKA en Unizo. Stuurgroepen met vertegenwoordigers van de belangenorganisaties en de waterwegbeheerders zien toe op de resultaten van de transportdeskundigen.

Sindsdien hebben vanuit VOKA ca. 90 en vanuit Unizo ca. 100 ondernemingen interesse betoont in de screening van hun logistieke processen en meer bepaald om na te gaan of de binnenvaart een (deel)oplossing kan zijn voor hun logistieke keten. Ca. 80 van de contacten bieden uitzicht op een concrete modal shift. Tot nu toe leidde dit tot een concrete modale shift van ca. 500.000 ton goederen.

In verband met de vragen die door de heer Jan Penris werden gesteld, verstrekt de minister volgend schriftelijk antwoord.

Is er een concreet engagement inzake de verbinding tussen Liefkenshoek en de E17?

De verbinding R2-E17 is niet voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het eindrapport van de herziening van de wegenselecties in het kader van de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, getrokken door de afdeling Ruimtelijke Planning van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, is de verbinding evenmin voorzien. De mogelijke aanleg van deze verbinding dient ook te worden afgewogen ten opzichte van de beslissingen in het kader van het masterplan Antwerpen. Het lijkt de minister dan ook aangewezen om de problematiek van de aanleg van deze missing link mee te nemen bij de evaluatie van het RSV.

Zijn de aangekondigde studie voor de kaaien in Antwerpen in het kader van het Sigmaplan gepland of in uitvoering? Voorziet de begroting in dit verband meer dan studies? Wat met de uitvoering van de studieresultaten voor bijvoorbeeld Lillo?

De aangekondigde studies voor de kaaien in Antwerpen, in het kader van het Sigmaplan, zijn momenteel nog in een planningsfase doch zullen begin 2007 in uitvoering gaan. Op de begroting zijn dan ook m.b.t. deze werken voor 2007 enkel budgetten voor studies voorzien.
M.b.t. de dijkwerken te Lillo zal er op basis van de reeds afgeronde voorstudie in de loop van volgend jaar een ontwerp worden opgemaakt.

Wat indien de klacht van de kandidaat luchthavendirecteur gehonoreerd dient te worden? Houdt de begroting hier rekening mee? Is de minister bereid om, gelet op de engagementen van provincie, havenbedrijf, diamantsector en privésector, zich eveneens te engageren in een PPS-project?

De klacht van de kandidaat algemeen directeur van de luchthaven Antwerpen vormt het voorwerp van een geding vanwege de betrokkene voor de arbeidsrechtbank te Antwerpen. Wanneer nodig en afhankelijk van het tijdstip van de definitieve uitspraak zullen budgettaire schikkingen getroffen worden om het vonnis uit te voeren.

Momenteel wordt een plan-MER opgemaakt dat mee kan dienen als basis voor het nemen van een beslissing en het maken van een keuze tussen de onderzochte varianten voor de aanleg van een verplichte veiligheidsstrook in het verlengde van de landingsbaan 29 van de luchthaven Antwerpen. De financieringsformule is daarbij functie van de uiteindelijk gekozen variante. Uiteraard houdt de minister bij het verder verloop van het dossier omtrent de investeringen en het beheer van de luchthaven Antwerpen rekening met de door de vorige regering gestarte PPS-procedure en de duidelijk getoonde interesse van de verschillende lokale en regionale partners, zowel openbare als private.

In verband met de vragen die door mevrouw Annick De Ridder werden gesteld, verstrekt de minister volgend schriftelijk antwoord.

Verkeerstelematica in de Brusselse regio is een prioriteit. Wordt hierover een overleg gestart dat een antwoord biedt op de problemen van bestuurlijke versnippering in deze regio?

Een gezamenlijke studie omtrent het "dynamisch verkeersbeheer op de ring om Brussel en aansluitende (snel)wegen", uitgevoerd in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd in de zomer afgerond. Het eindverslag werd goedgekeurd door de stuurgroep, en de administraties van beiden gewesten hebben nu de taak om de aanbevelingen te vertalen in een concreet plan van aanpak met betrekking tot de door het eigen gewest te ondernemen acties en te voorziene investeringen. Het is de bedoeling dat de ontwerpnota's "meerjarenplan investeringen verkeerstelematica" van de beide gewesten door een gemengde werkgroep aansluitend worden getoetst inzake complementariteit en volledigheid.

De minister hoopt dat de gezamenlijke studie een garantie kan zijn tegen de mogelijke bestuurlijke versnippering die mevrouw De Ridder aanhaalt.

Het verkeerscentrum spreekt van innovatieve technieken als ANPR en opvolging van GSM-signalen. Bestaat hier een advies van de privacycommissie over? Zijn weggebruikers zich bewust van deze monitoring?

Er is in de resultaten van deze technieken geen terugkoppeling naar individuele personen, apparaten of voertuigen. In het floating cardata project (op basis van GSM-signalen) wordt de verwerking uitgevoerd op basis van gecodeerde gelokaliseerde events, waarin geen enkele specifieke informatie tot identificatie aanwezig is. Uit deze intermediaire gegevens worden globale trajecttijden afgeleid en het zijn enkel deze gegevens die aan de overheid worden meegedeeld.

In het ANPR-project verwerkt de overheid zelf de informatie tot globale trajecttijden op een relatie en statistische tabellen (aantal buitenlanders, globale frequentietabellen regulier en toevallig verkeer) die niet terugkoppelbaar zijn naar individuele voertuigen.

De hamvraag is of, overeenkomstig de bepalingen in de wet op privacy, een nummerplaat een persoonsgegeven is. In Nederland hanteert men de regel dat een persoonsgegeven iets is waarmee je ondubbelzinnig een persoon kan identificeren en o.m. het bestaan van fouten bij de herkenning is voldoende om te stellen dat een door het systeem geleverde "herkenning" van een nummerplaat hieraan niet voldoet.

Er werd geen advies gevraagd van de privacycommissie omdat het hier handelt over een gangbare praktijk, waar onder meer de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) en privéparkeerbedrijven gebruik van maken. In deze laatste gevallen gaat men overigens wel over tot de identificatie van de betrokken personen in het kader van het innen van retributies.

Wat met het snel vrijmaken van de weg in het kader van de FAST-contracten voor vrachtwagens? Wat is de inhoud van deze contracten?

De FAST-contracten die er voor zorgen dat hinderende vrachtwagens, die dit niet op eigen kracht kunnen, de rijbaan kunnen verlaten, zijn gelijkaardig als de FAST-contracten voor personenwagens. Het vereiste materieel en het aantal inzetbare mensen zijn echter anders. Ook de aanrijtijden om op de plaats van de hinder te komen zijn langer.

Gemeenschappelijk is dat de politie oordeelt of de takelwagen wordt opgeroepen en wanneer met het geheel of gedeeltelijk vrijmaken wordt begonnen. Er was hierover overleg met de federale politie teneinde tot een werkwijze te komen die de hinder en de risico's voor de andere weggebruikers zoveel mogelijk beperkt. Het spreekt ook voor zich dat ongevallen met vrachtwagens heel wat complexer zijn dan ongevallen met enkel personenwagens (ladingverlies, kantelen, …). Hierdoor kunnen niet steeds dezelfde tijden worden gegarandeerd.

Voor structureel onderhoud is een inhaalbeweging nodig. Een stijging van het budget is een noodzaak? Van waar kunnen deze middelen komen? Wat is de mening van de minister met betrekking tot de aankondigingen van Touring in dit verband? Hoeveel budget is er nodig om het onderhoudspeil op een Europees gemiddelde te brengen?

Volgens het rapport 'Toestand van het Wegennet' van de afdeling Wegenbouwkunde bedraagt het noodzakelijke jaarlijkse bedrag om de onderhoudsbehoeften te kunnen dekken momenteel 85 miljoen euro op jaarbasis. Dit bedrag stemt relatief gezien t.o.v. de geschatte vervangwaarde van het wegennet beheerd door de Vlaamse overheid, overeen met wat gemeenzaam als noodzakelijk aangenomen wordt. Het houdt echter geen rekening met de achterstand in structureel onderhoud die in het verleden werd opgebouwd. Deze bedraagt volgens hetzelfde vermelde rapport ruim 256 miljoen euro. Dit betekent dat het werkelijke, noodzakelijke budget voor het structureel onderhoud van het gewestwegennet hoger dan 85 miljoen euro op jaarbasis moet zijn.

Momenteel worden deze uitgaven gefinancierd vanuit het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). Een belang-

rijk deel van artikel 73.11 – gemiddeld 20 à 30% – ging in het verleden naar structureel onderhoud. Ook de volgende jaren zal dit het geval zijn. Dankzij de stijging van de middelen op dit artikel in 2007 kan het budget dat aan structureel onderhoud wordt besteed de volgende jaren opnieuw het minimaal noodzakelijke bedrag van 85 miljoen overstijgen. Er dient immers ook rekening mee gehouden dat in quasi elk investeringswerk (bijvoorbeeld een herinrichting van een doortocht) een minimaal aandeel aan structureel onderhoud vervat zit, wat het aan structureel onderhoud besteedde bedrag hoger doet uitkomen dan de loutere optelsom van de pure projecten voor structureel onderhoud opgenomen op het investeringsprogramma.

Onderhoud van het waterwegenpatrimonium in Vlaanderen is een absolute noodzaak te meer om zware kosten in de toekomst te vermijden. Algemeen wordt gesteld dat het onderhoudsprogramma nodig om de bestaande Vlaamse waterweginfrastructuur in stand te houden voor de berekende levensduur, gemiddeld 2,5 % van de vervangingswaarde zou moeten bedragen. Met 2,5% zou het jaarlijkse onderhoudskrediet 137,5 miljoen euro dienen te bedragen. De kosten voor vernieuwbouw en/of vervangingsbouw zijn hier niet in begrepen. Een degelijk onderhoud van de infrastructuur heeft voor gevolg dat deze langer meegaat en dat op deze wijze belangrijke kosten aan vernieuwbouw of vervangingsbouw kunnen bespaard worden

Voor de waterweg dienen daaraan nog de belangrijke uitgaven voor het op diepte houden te worden toegevoegd. De kostprijs die daaraan gekoppeld is, heeft voor het overgrote deel te maken met de kwaliteit van de specie, die negatief beïnvloed wordt door factoren die zich buiten het waterwegbeheer situeren.

Gelet op de evolutie van de regelgeving ter zake moet vastgesteld worden dat de kostprijs voor verwerken en bergen van baggerspecie het laatste decennium zeer sterk is gestegen, hetgeen zich weerspiegelt in de sterke stijging van de voor baggerwerken vereiste middelen.

Welke invloed heeft de stimulans van de federale overheid voor het spoorgebruik op het gebruik van de waterweg. Wat is de werkelijke modal shift die hiermee wordt bereikt? Heeft de federale overheid hier cijfers over bezorgd?

De invloed van de stimulans van de federale overheid voor het spoorgebruik op de andere modi, in casu het waterweggebruik, werd door de federale overheid niet aan het Vlaamse Gewest medegedeeld.

Hoewel de stimulans enkel gericht is op een modal shift van weg naar spoorweg, heeft de Vlaamse Regering toch haar grote bezorgdheid uitgedrukt over de te verwachten scheeftrekking tussen het gecombineerd vervoer per spoor en via de waterweg als gevolg van de zware stimulans die gegeven wordt. De Vlaamse Regering heeft bij het geven van haar gunstig advies (zie beslissing VR2006/2007/DOC.0909) bijzondere aandacht gevraagd voor het vermijden van dit negatieve effect.

Daar tegenover staat dat de Vlaamse waterwegbeheerder bij de ontwikkeling van kaaimuurprojecten wel onderzoekt of en vermijdt dat er een impact is op het spoorvervoer en er voor zorgt dat de modal shift enkel gericht is op een modal shift van weg naar waterweg. Spoor en waterweg moeten en kunnen complementair zijn in het tot stand brengen van een modal shift van de weg naar deze beide alternatieve modi. De zware stimulans voor het spoor staat echter niet in verhouding tot de stimulans die voor het waterwegvervoer is voorbehouden.

Mevrouw De Ridder pleit voor een nieuwe bestuurlijke aanpak in het kader van het spoor, waarbij de regio's meer bevoegd worden voor infrastructuur. Is de huidige 60/40 verdeling houdbaar en realistisch? Op welk deel hebben we werkelijk recht? Wat zijn onze echte behoeften?

De spoorwegen behoren tot de federale bevoegdheid. Een herziening van de bestuurlijke aanpak van de spoorwegen kan dan ook slechts in het kader van een staatshervorming gerealiseerd worden. Elke bestuurlijke aanpak moet echter rekening houden met het Europees kader dat tot doel heeft de mededinging in het spoorvervoer, in de eerste plaats het internationaal spoorvervoer te realiseren, en het internationale spoorwegnet uit te rusten om zijn rol in de Europese economische ruimte te kunnen vervullen. Deze aanpak moet ook rekening houden met de opdeling van het spoorwegbeheer tussen de infrastructuur en de exploitatie, en met de liberalisering en de intrede van de private sector in de spoorwegexploitatie, vooral van het internationaal vervoer.

De huidige 60/40 verdeling van de geografisch toewijsbare spoorweginvesteringen in Vlaanderen en Wallonië berust op een reeds lang bestaand politiek compromis. Voor een aanpassing van deze verdeelsleutel kunnen vanzelfsprekend verschillende criteria (bijvoorbeeld effectief aantal inwoners per gewest,

of effectief gebruik in ton/km of reizigers/km van spoorwegen per gewest, etc.) en bijhorende argumenten worden naar voor gebracht.

De huidige 60/40 verdeling kan reeds als het ware 'gecorrigeerd' worden door formules van pre- en cofinanciering, waarbij Vlaanderen en de andere gewesten op een of andere wijze de kosten voor een snellere realisatie van bepaalde projecten dan voorzien in het meerjarenplan van de spoorwegen, financiert. Deze aanpak laat toe om de realisatie van bepaalde spoorwegprojecten af te stemmen op het eigen beleid van de gewesten, voor Vlaanderen vooral op het vlak van de ontwikkeling van onze zeehavens. Op deze wijze kan immers een betere samenhang gerealiseerd worden tussen de eigen investeringen van het gewest of van de havens, de private investeringen en de spoorweginvesteringen, met het oog op een maximaal nut van het geheel.

Over het inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2 wegen staat niets in de beleidsbrief. Blijft de minister bij een minimalistische invulling? Is er hier verder overleg over geweest?

Het draagvlak voor elke maatregel, dus ook deze die worden ingevoerd via signalisatie, wordt bepaald door het logisch verband dat de weggebruiker ziet tussen deze maatregel enerzijds en de externe omstandigheden of belangrijke doelstellingen zoals verkeersveiligheid anderzijds. Zonder een dergelijk draagvlak worden dergelijke maatregelen onvoldoende opgevolgd, ook niet bij de gebruikelijke handhaving. Wat algemeen geldt, is ook van toepassing op het inhaalverbod voor vrachtwagens. Dit inhaalverbod is vooral sturend voor de andere weggebruikers bij druk verkeer en een groot aandeel van het vrachtverkeer. Daarom werd in het verleden een combinatie van beide voormelde factoren gebruikt om te bepalen waar een dergelijk inhaalverbod werd ingesteld. Vermits er momenteel niet is bewezen dat dit inhaalverbod een aantoonbare invloed heeft op de verkeersveiligheid, lijkt het de minister aangewezen dat beide voormelde factoren ook gebruikt worden om uit te maken waar een afwijking op het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens is aangewezen.

Minister *Kris Peeters* antwoordt mondeling op de vraag of de voorziene overdracht van de provinciewegen blijkbaar niet doorgaat. Hij stelt dat het Vlaamse regeerakkoord voorziet dat de provinciewegen worden overgenomen door het Vlaamse Gewest. Dit is budgettair momenteel niet haalbaar. In afwachting blijft elke wegbeheerder verantwoordelijk voor het goed beheer van de respectieve wegen. De minister verklaart dat men wel aan het zoeken is om via een stappenplan toch daarmee vooruit te komen, rekening houden met de beperkte budgettaire middelen. Een eerste fase houdt al in dat wanneer gevaarlijke of andere punten op provinciewegen moeten worden aangepakt, men dat uit het geheel licht. De werkelijke overdracht moet bekeken worden in het kader van de budgetten voor de volgende jaren en eventueel extra vrij te maken middelen. Dat kan dan worden besproken.

De heer *Frans Peeters* uit zijn bezorgdheid vooral omwille van de veiligheid, omdat bij de provincies evenmin de middelen aanwezig zijn en deze nipt blijken rond te komen met de begroting. Men is dan ook niet bereid of geneigd nog te investeren in die wegen als men weet dat ze toch ooit worden overgedragen.

Minister *Kris Peeters* gaat ervan uit dat ook de provincie haar verantwoordelijkheid zal opnemen als het vooropgestelde stappenplan is uitgezet en de provincies dus duidelijk weten wat er wanneer zal gebeuren.

De minister zegt in verband met de vraag of de ontwikkelde meetmethodes en kwaliteitscriteria ook aan de lokale overheden kunnen worden meegedeeld, dat in 2007 het agentschap Infrastructuur kwaliteitscriteria zal uitwerken voor fietspaden die zij beheren. Die zullen dan door andere beheerders kunnen worden overgenomen.

De heer *Jan Peumans* vindt het onzinnig dat het antwoord op die vraag eigenlijk geen antwoord is in het licht van mogelijke dringende problemen met fietspaden. Hij stelt dat het niet gaat om aanleg van nieuwe fietspaden, maar over het onderhoud van bestaande fietspaden en het verhoogde risico dat een slecht onderhoud voor de fietser meebrengt. Er zou toch een zekere prioriteit moeten gelden bij de buitendiensten, stelt het lid. Zijn ervaring is dat dit niet gebeurt, maar dat het risico blijft. Op het fietscongres is ook gebleken dat met betrekking tot bestaande fietspaden een inhaalbeweging nodig is. De heer Peumans verwijst tevens naar het rapport-Heleven over het structurele onderhoud van de wegen, en stelt dat ook voor de toestand van fietspaden een degelijke meting nodig is. Dat kan een stimulans zijn om het STOP-principe meer nadruk te geven.

Minister *Peeters* antwoordt dat al 3,5 miljoen euro extra is uitgetrokken voor onderhoud, wat toch al aanzienlijk is. Die inspanning moet volgens de minister zeker worden voortgezet en opgedreven. Hij deelt de bezorgdheid van de leden en belooft daartoe de nodige inspanningen te blijven leveren. De minister hoopt alvast voor de volgende vijf jaar de 3,5 miljoen euro te kunnen vasthouden.

De heer *Frans Peeters* licht zijn volgende vraag toe over de vrije busbanen en zegt dat in de beleidsbrief van minister Peeters het gebruik van die busbanen niet zo geëxpliciteerd was als in de beleidsbrief Mobiliteit. Hij wil weten of de wegbeheerder er inderdaad rekening houdt met het gebruik van die banen door collectief busvervoer en 8+1-voertuigen.

De minister bevestigt dat er overleg is geweest met minister Van Brempt. Naar aanleiding daarvan is beslist dat het medegebruik van de busbanen door 8+1-voertuigen kan en zal toegestaan worden. Hij voegt daaraan toe dat op busstroken volgens artikel 72.5 van het Verkeersreglement, voertuigen voor het ophalen van leerlingen nu al toegelaten zijn en dat op bijzondere overrijdbare beddingen alle voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toegelaten zijn. Bovendien kunnen ook andere voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer worden toegelaten op beide weggedeelten mits een aanpassing van de signalisatie. Het toelaten van de 8+1-voertuigen op de vrije busbanen is volgens de minister een eerste stap in de richting van het maximaal benutten van de wegen en de busbanen.

Vervolgens deelt de minister mee dat voor de vraag of er inzicht is in de structurele en/of incidentele fileuren en hoe sturend verkeersmanagement daarop inwerkt, alles is opgezocht en dat hij die informatie zal meedelen aan de commissie.

De minister laat aan het verslag volgend schriftelijk antwoord toevoegen: "De administratie beschikt niet over de gevraagde informatie in gebundelde vorm. Aan de administratie werd gevraagd om hiervoor het nodige opzoekingswerk te doen. De minister zal de gegevens overmaken aan de commissie en de volksvertegenwoordiger zodra deze beschikbaar zijn."

Met betrekking tot de werking van het verkeerscentrum geeft de minister alvast op wat nu de opdracht ervan is. Het moet verkeersmodellen ontwikkelen die op strategisch niveau geëxploiteerd kunnen worden ten behoeve van onder meer beleidsvoorbereiding. Hij verklaart zich ook bereid daar een werkbezoek te organiseren mochten leden daarvoor interesse tonen.

De minister stelt dat met betrekking tot de inhaalbeweging in het structureel onderhoud van het wegennet waarvoor een stijging van het budget is aangekondigd, er jaarlijks een rapport wordt opgesteld, het 'Rapport Rationeel Wegenonderhoud Vlaanderen'. Het stoelt op systematische metingen, van visuele inspectie, stroefheid, spoorvorming en laagvlakheid. De minister zegt dat er een indrukwekkend voertuig wordt ingezet om dat onderzoek te verrichten. Aan de hand van de verzamelde gegevens berekent de afdeling Wegenbouwkunde de normale onderhoudsbehoefte voor de volgende drie jaar en ook de onderhoudsachterstand, die moet worden weggewerkt. In de vorige legislatuur daalde de onderhoudsachterstand en verhoogde tegelijk de onderhoudsbehoefte voor de volgende jaren. Dat maakt het volgens de minister steeds moeilijker om de gunstige tendens vol te houden. Hij verklaart dat het de ambitie is om tijdens deze zittingsperiode de achterstand blijvend te doen afnemen, wat meer en meer middelen vereist. Een deel van de toename van de investeringsbudgetten van het agentschap Infrastructuur zal derhalve in 2007 worden ingezet voor bijkomende inspanningen in structureel onderhoud. Daarbij zullen in eerste instantie de wegvakken worden aangepakt waarvan is gebleken dat de gemeten veiligheidsparameters dit vereisen.

De minister gaat verder met de vragen van de heer Peumans. Hij zegt dat de provinciale ruimtelijke structuurplannen allemaal zijn opgemaakt. In deze provinciale ruimtelijke structuurplannen wordt onder andere de verdere categorisering van het wegennet uitgetekend, voortbouwend op de basisprincipes en de grote lijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De concretisering en uitvoering hiervan op het terrein gebeuren slechts geleidelijk aan. De categorisering is immers geen doel op zich, stelt de minister.

De heer *Jan Peumans* vindt de gehanteerde terminologie 'slechts geleidelijk aan' ongemeen duidelijk en refereert aan het verleden van de minister als verdediger van de belangen van de middenstand. Een aantal middenstandsbedrijven zit met de vraag of ze hun bedrijven, die langs gewestwegen gelegen zijn, nog mogen uitbreiden en dergelijke. Als een gemeente immers een GRUP wil indienen om dat mogelijk te maken, repliceren de diensten van Stedenbouw stee-

vast dat ze eerst de visie van de provincie moeten kennen op de categorisering van de wegen. De vraag die dus bij de betrokken middenstanders leeft, is wanneer er uitsluitsel komt. De heer Peumans maakt zich zorgen over het feit dat de provincies daarin geen initiatief lijken te nemen en dat dit voor de kleinschalige tewerkstelling in die bedrijven toch een belangrijk feit is.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat hij nu beter de vraagstelling en de problematiek begrijpt en belooft dat hij zal nagaan hoe hij daarop vanuit zijn bevoegdheden kan reageren.

Vervolgens gaat de minister in op de vraag over de aanpak van incidentele files en de aangekondigde studie van Transport & Mobility (T&M) Leuven in dat verband. Hij licht toe dat de aanpak op Vlaams niveau op twee fronten gebeurt: via de inzet van wegtelematica, en met FAST, die het probleem van het snel takelen moet opvangen. FAST moet op het einde van dit jaar rond zijn. Het is volgens de minister inderdaad hemeltergend dat als er een takelwagen tijdig aanwezig is en de weg moet worden vrijgemaakt, de takeldienst dat zelf niet kan doen. In 2005 is over deze problematiek overleg gepleegd met de federale ministers Landuyt en Dewael naar aanleiding van zeer zware ongevallen. Daarmee is sindsdien eigenlijk niets meer gebeurd, tot het weer actueel werd met het recente ongeval dat een monsterfile teweegbracht bij het overladen van een vleeslading. De minister heeft begrepen dat zijn federale collega's er nu zeer dringend werk van zouden maken, onder meer door grotere en politionele bevoegdheden toe te kennen aan ambulanciers. Hij dringt er vooral op aan dat een snelle aanwezigheid van takelwagens ook zinvol kan worden ingevuld. Er is uiteraard een groot verschil tussen ongevallen met personenwagens of die met vrachtwagens met eventueel een gevaarlijke lading, stelt de minister, of ongevallen waarbij een vrachtwagen in de gracht terechtkomt, en die dus niet meteen getakeld hoeft tijdens de drukte. Daar kan dan gedacht worden aan een gordijn om inkijk te vermijden. Het is dus vooral zaak van dit pragmatisch in te vullen en aan te voelen. De minister verklaart dat er ook afstemming bezig is met de andere betrokkenen, zoals politie, hulpdiensten, civiele bescherming, parket, enzovoort.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar zijn schriftelijke vraag van 10 mei 2006. Hij vindt het FAST-initiatief wel goed en stelt dat de federale overheid daar ook niet bij betrokken is. Waar hij zich vooral vragen bij stelt, is dat een verkeersdeskundige die bijvoorbeeld in de Westhoek zit, die hele weg moet afleggen. Hij stelt voor niet enkel de resultaten van de studie van mevrouw De Ceuster van Transport and Mobility maar vooral ook de ervaringen van het buitenland mee in te calculeren. Hij stelt dat de Nederlandse minister Peijs daarin veel handiger is en dat minister Landuyt ter zake alleen maar wind verkoopt na twee jaar analyse. Hij wil weten welke verantwoordelijkheid de Vlaamse overheid heeft ten aanzien van de federale minister, aangezien de Vlaamse overheid de wegbeheerder is. Hij vindt dat de recente gebeurtenissen, zoals het lange wachten op politie ter plaatse bij zo'n ongeval, een aanfluiting zijn van de burger in het verkeer. De heer Peumans acht de tijd rijp voor een gedegen actieplan in dit verband. Hij stelt dat de grootste verantwoordelijkheid bij de federale overheid ligt en er daar niets gebeurt. Met omzendbrieven rondsturen, lost men immers niets op.

Minister *Peeters* reageert en zegt dat bij het meest recente ongeval op de ring van Antwerpen de Liefkenshoektunnel zeer snel is vrijgemaakt en dat daar dus een vlotte reactie mogelijk is gebleken. Het stemt hem positief te zien dat wat er aan afspraken is, in elk geval werkt. Hij verklaart ook hoe het mogelijk is dat er ter zake geen concrete afspraken kunnen worden gemaakt met het federale niveau en gaat ervan uit dat hij zelf binnen zijn bevoegdheden alles heeft gedaan wat kon. Na het overleg in 2005 en de stilte tot nu, is het probleem weer aangekaart. Ook de minister is vragende partij om zo snel mogelijk een volledig kader uit te werken en waarbinnen elk zijn bevoegdheden in die mate opneemt dat wie met file en ongevallen geconfronteerd wordt, daar baat bij heeft.

De minister beaamt dat minister Peijs het gemakkelijker heeft, omdat ze dan in tegenstelling tot minister Peeters niet met de verschillende overheidsniveaus geconfronteerd wordt en dus gemakkelijker een coherent beleid kan ontwikkelen. Hij zegt dat hij op basis van het huiswerk dat is verricht, hierover met de regering zal overleggen.

Over de noord-zuidverbinding in Limburg verklaart minister Peeters dat de procedure wordt voortgezet en dat hij ervan uitgaat dat het nieuwe bestuur vanaf januari ook de schouders onder het project zet. Hij hoopt eveneens dat de andere actoren constructief en positief zullen meewerken aan de uitvoering. Het gaat over één van de zwaarste budgettaire inspanningen in missing links, met 250 miljoen euro. Er bestaat een groot maatschappelijk draagvlak voor en

de minister hoopt dat de nieuwe deputatie dat engagement nog eens duidelijk onderschrijft. Verder kijkt ook hij uit naar wat het nieuwe gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren zal doen.

De heer *Jan Peumans* krijgt de indruk dat er in Houthalen-Helchteren een soort van 'anti-formule' aan het ontstaan is, met mensen zoals de heer Timmermans in het bestuur. Hij trekt dan ook het bestaan van dat breed maatschappelijk draagvlak in twijfel. Het is immers de stem van het gemeentebestuur die in deze de doorslag geeft, en niet of de bestendige deputatie dit goed- of afkeurt. De werken vinden bijna uitsluitend plaats op het grondgebied van Houthalen-Helchteren en de heer Peumans herinnert aan zijn aanbeveling om zo snel als mogelijk met het nieuwe bestuur daar contact op te nemen. Hij denkt dat een offensieve aanpak aangewezen is.

De *minister* repliceert dat hij dezelfde berichtgeving leest en vindt dat hij als minister zijn koelbloedigheid moet bewaren en met daadkracht moet doorgaan. De communicatie moet uiteraard verzorgd worden, maar de minister hecht vooral belang aan een breed maatschappelijk draagvlak voor dergelijke dure aangelegenheden. Hij stipt aan dat deze investering veelvoudig het gemeentelijke niveau van Houthalen-Helchteren overstijgt, al is de discussie over de omleiding dan weer uitsluitend hun zaak. Hij zal de opmerkingen van de heer Peumans in elk geval meenemen.

De minister gaat verder met een toelichting over het geld dat naar streefbeelden gaat. Die zijn in eerste instantie geen doel op zich, maar een instrument om bij aanvang van een project, dat in een ruimer kader te plaatsen. De minister stelt dat het doel van streefbeeldstudies vooral is een deel van een project of meerdere projecten op korte termijn te realiseren. De minister heeft naar aanleiding van een eerdere vraag de administratie om gegevens verzocht en zal daarvan de lijst van lopende en uitgevoerde studies bezorgen (Bijlage 11 bij dit verslag). Hij oppert dat dergelijke studies in elk geval omzichtig moeten worden gehanteerd, want het is mogelijk dat op termijn er geen middelen voorhanden zijn om het voorgehouden streefbeeld ook uit te voeren.

In verband met de notie van kwetsbaarheid van de wegvlakken als aanzet tot een echte filebarometer zoals in Nederland, is de minister verteld dat de kwetsbaarheid moet worden gedefinieerd als een product van twee factoren: de kans op een incident en de kost daarvan. Daarin spelen zowel de verkeersintensiteit als de capaciteit en de verknoping en mogelijke alternatieven een rol. Die notie laat volgens de minister toe de rentabiliteit van een ingreep in te schatten en is een instrument in de objectieve waardering en prioriteitsbepaling van infrastructuuringrepen. Net als voor het voeren van een filebarometer vereist deze aanpak evenwel betrouwbare meetresultaten van verkeer.

Minister Peeters zal de verduidelijking inzake de problematiek van de co- en prefinanciering van spoorwerken schriftelijk toevoegen aan dit verslag.

Dit schriftelijk antwoord in verband met de co- en prefinanciering luidt als volgt.

Op 11 oktober en 7 december 2005 heeft het Overlegcomité federale regering – gemeenschaps- en gewestregeringen een principieel akkoord bereikt over de prefinanciering van bepaalde spoorwegprojecten door de gewesten. De bijdrage van het Vlaamse Gewest in de lasten van de prefinanciering is vastgesteld op 120 miljoen euro, naar rata van 107 miljoen voor de Liefkenshoekspoorverbinding en 13 miljoen voor het vormingsstation in de haven van Zeebrugge.

De Liefkenshoekspoortunnel beoogt een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het Deurganckdok en het vormingsstation Antwerpen-Noord op rechteroever. De totale lengte van het tracé, met inbegrip van de tunnel, bedraagt 16 km en vertegenwoordigt een investering van 684,2 miljoen euro (prijzen 2005), waarvan Infrabel het gedeelte spoorwerken (49,4 miljoen) zelf zal realiseren. Het resterende bedrag van 634,8 miljoen euro wordt voorzien in een PPS-project. Op 19 april 2006 werd door Infrabel een oproep tot kandidaten voor de Liefkenshoekspoorverbinding gelanceerd.

Volgende timing wordt vooropgezet door Infrabel:

- indienen kandidaturen: 15 juli 2006
- indienen voorlopige offertes: 15 november 2006
- ondertekening PPS-overeenkomst: midden 2007
- start werken: eind 2007
- ingebruikname infrastructuur: 2012.

De financiële inbreng van het Vlaamse Gewest voor dit project bedraagt 107 miljoen euro, waarvan 7 mil-

joen in 2007, 16 miljoen in 2008, 24 miljoen in 2009, 32 miljoen in 2010 en 28 miljoen in 2012.

Eind augustus 2006 is de MER voor de Liefkenshoekspoorverbinding conform verklaard. Op basis van deze MER en na agendering op de Vlaamse Regering zullen de nodige initiatieven genomen worden met betrekking tot de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Vormingsstation Zeebrugge

Teneinde de groei van het spoorverkeer van en naar de haven van Zeebrugge te kunnen opvangen, is het noodzakelijk een nieuw vormingsstation aan te leggen.

Het project vertegenwoordigt een waarde van 102,4 miljoen euro. Het omvat, naast het eigenlijke vormingsstation, de aanleg van de sporenbundels Pelikaan en Wielingen en een nieuwe bundel Zwankendamme.

De prefinanciering van dit bedrag betekent voor het Vlaamse Gewest een uitgave van 13 miljoen euro. De onderhandelingen met het oog op het afsluiten van een overeenkomst zitten thans in een eindfase.

Wat Sappi Lanaken en de uitvoering van de beslissing van 7 december 2005 betreft, deelt de minister schriftelijk mede dat het project met het oog op de aansluiting van het bedrijf Sappi op het spoor Lanaken-Maastricht door Infrabel volledig voorbereid is. Tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS werd reeds op 8 mei 2004 een overeenkomst afgesloten met het oog op het weder in dienst nemen van het spoorvak Lanaken-Nederlandse grens van de spoorlijn 20 (afstand: 2,3 km).

Hiertoe werd op de begroting 2004 van het Vlaamse Gewest een bedrag van ongeveer 1,5 miljoen euro vastgelegd.

Ook de Nederlandse Provincie Limburg en Prorail, de Nederlandse infrastructuurbeheerder, investeren in totaal 6,5 miljoen euro om de spoorlijn Lanaken-Maastricht te revitaliseren voor het goederenvervoer per spoor.

Infrabel wacht met de uitvoering van de werken tot het bedrijf de eigen geplande investeringen heeft op gang gebracht. Deze werden vertraagd ingevolge een herstructurering van het bedrijf.

De beslissing van 7 december 2005 heeft eveneens betrekking op de ontwikkeling van het industrieterrein langsheen de spoorlijn, hetgeen tot de bevoegdheid behoort van de Vlaamse minister voor Economie.

Over de subsidies aan de luchthaven van Wevelgem kan de minister enkel zeggen dat hij de afspraken van zijn voorganger, een overeenkomst voor 1,5 miljoen euro die de provincie van haar kant ook op tafel zou leggen, heeft gehonoreerd. Na uitbetaling bleek dat dit niet volstond om de luchthaven aan de verplichtingen uit het verdrag van Chicago, Annex 14, te conformeren. Er waren ook vragen bij de minimale aanwezigheid van de brandweer en de interventiesnelheid ervan. Er is mede naar aanleiding van de vragen van de luchthaven van Oostende vervolgens voor geopteerd een visienota op te maken, ook met de luchthaven van Antwerpen. Op dit vlak geeft de subsidie welke in de begroting 2007 is ingeschreven uiting aan de strategische visie van regionale luchthavens. Ook voor Antwerpen en Oostende komt de overheid tussen in de financiering van de luchthavenbrandweer, zowel personeels- als werkingskosten en investeringen. De tussenkomst van het Vlaamse Gewest in de investeringen van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, die in de begroting 2007 wordt mogelijk gemaakt via de inschrijving van een krediet van één miljoen euro, is afhankelijk van de aanvaarding van een businessplan en de inbreng van de lokale publieke en private partners in het beheer van de luchthaven. In elk geval heeft het Vlaamse Gewest niet de intentie om het beheer van deze luchthavens over te nemen of hierin te participeren. De minister is volop bezig met die oefening en de Vlaamse Regering zal dan moeten beslissen om de luchthavens verder te ondersteunen inzake infrastructuur. Doet de regering dat niet, dan is er een 'luxeprobleem' ten belope van 1 miljoen euro, dat immers al is ingeschreven.

Minister Peeters verduidelijkt zijn engagement met betrekking tot de vraag over de 25 kilometer vrije busbanen die al moesten aangelegd zijn en het effect van de verkeerslichtenbeïnvloeding waarvoor 25 miljoen euro was ingeschreven. Dat houdt volgens hem in dat hij infrastructurele maatregelen zou nemen om de doorstroming van het openbaar vervoer te helpen bevorderen. In 2005 werd daartoe een taskforce opgericht in samenspraak met de minister van Mobiliteit en werd in de begroting van 2005 een apart krediet gecreëerd voor investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Op het investeringsprogramma van 2006 werden voor

25 kilometer busbanen opgenomen, onder meer busbanen op de E34 en E313. Op dit moment kan nog niet gezegd worden welke projecten precies zullen kunnen worden vastgelegd en dus op korte termijn uitgevoerd. De projecten die mogelijk dit jaar niet kunnen vastgelegd worden, worden hernomen op het programma 2007.

De minister stelt dat de effecten van de investeringen in verkeerslichtenbeïnvloeding divers zijn en in functie van de context waarbinnen ze gebeurd zijn. Hij veronderstelt dat bij een zo grote investering het ook tijd wordt dat dit begint te renderen en wil er alles aan doen om dat rendement ook te verhogen.

Minister Peeters komt terug op een vraag van de heer Peumans over de meerjarenvisie van de minister inzake de omvorming van het Albertkanaal. Wordt dit vertaald in de beheersovereenkomsten van de betrokken EVA's? Hoe wordt de verwachte modal split in deze overeenkomsten hard gemaakt? De minister stelt dat de meerjarenvisie met betrekking tot de verdere uitbouw van het Albertkanaal is weergegeven in hoofdstuk 1.2 Investeren in waterwegen van zijn beleidsbrief. Strategische investeringsprojecten op het Albertkanaal zijn de modernisering van het Albertkanaal tot een klasse VIb-waterweg en de verhoging van een aantal bruggen. Er zal in 2007 werk worden gemaakt van een infrastructuurmasterplan dat de planning van de realisatie van de verdere uitbouw van de infrastructuur van de waterwegen zal omvatten. De minister zal ook de lijst overhandigen van de projecten waarnaar de heer Peumans had gevraagd (dat is de lijst kaaimuren zie bijlage 10 bij dit verslag). Hij geeft ook mee dat voor de verhoging van de bruggen, die een tijdspanne van ongeveer 40 jaar zou beslaan, al ideeën worden gevormd voor PPS-formules, om dit te versnellen. De minister zal dit bespreken met de betrokkenen zoals de EVA NV Scheepvaart.

Voor wat de beheersovereenkomsten van de verschillende EVA's betreft in de ruime zin, zal de minister in de maand december vergaderingen beleggen om over de eerste voorstellen van gedachten te wisselen. Sommige hebben dit al besproken in de raad van bestuur. Het is in elk geval de bedoeling resultaatgericht te werken. De beheersovereenkomsten zullen dan ook in deze commissie ter bespreking worden voorgelegd.

De heer Peumans had ook gevraagd naar de conclusies die worden gekoppeld aan het rapport Heleven waaruit blijkt dat structureel onderhoud een teer punt blijft. Wordt er gezocht naar andere, creatieve oplossingen voor de inhaalbeweging van deze achterstand?

De minister verklaart dat daarvoor binnen de meerjarenbegroting een maximale inspanning is gebeurd. Hij is wel bereid andere creatieve oplossingen te onderzoeken en te toetsen naar haalbaarheid en concretisering.

De heer *Peumans* stelt dat bij kritische lezing van dit rapport Heleven blijkt dat er zowat 120 miljoen euro aan investeringskredieten nodig zouden zijn om de wegenwerken op niveau te houden. In Wallonië is daartoe Sofico opgericht en is er op de weg Luik-Bastogne een forse investering gedaan. Daar zijn ook een aantal privébedrijven als partner en de Europese Investeringsbank betrokken. Conform met wat met de PPS-constructies gebeurt, zou een inhaalbeweging toch mogelijk moeten zijn. Er zijn plaatsen waar de weg werkelijk aan het degraderen is en het is de vraag of de administratie niet net zo creatief kan nadenken om iets gelijkaardig uit de grond te stampen ten behoeve van het onmiddellijk onderhoud. Dat gaat dus niet over structureel onderhoud of missing links, stelt de heer Peumans maar over het gewone onderhoud.

De *minister* beaamt dat hij niet over 150 miljoen euro beschikt en zegt dat inzake onderhoud de suggestie wordt meegenomen. Hij belooft dat het in elk geval nog wordt onderzocht en dat er actie zal worden ondernomen.

De heer *Eloi Glorieux* heeft gemerkt dat er in het kader van het START-programma voor Zaventem, 24 miljoen euro is voorzien voor doorstroming van het vervoer. Daarbij zou ook de zuidelijke ring rond Brussel gesloten worden. Dat betekent dat men dwars door het Zoniënwoud moet. Het lid wil weten of de sluiting van de zuidelijke ring in die 24 miljoen begrepen zijn. Of is dat een voorbode van een zeer langetermijnoperatie?

De *minister* verklaart dat van een sluiting van de zuidelijke ring geen sprake is en al helemaal niet van een doorstroming via het Zoniënwoud. Wel is men intensief bezig met de noordelijke ontsluiting, zegt de minister.

De heer *Jos De Meyer* vraagt om het schriftelijke antwoord op zijn vragen, op te nemen bij het verslag. In verband met het flankerend beleid bij het Sigmaplan,

wordt er niet gesproken over het Scheldelandschapspark. Hij wil graag weten of daarvoor middelen zijn uitgetrokken en zo ja voor welke projecten.

Minister *Peeters* heeft contacten gehad met de betrokkenen van het Scheldelandschapspark en doet de nodige inspanningen om aan de budgettaire behoeften tegemoet te komen. De cijfers kent hij niet concreet.

De heer *Freddy Van Gaever* stelt dat het toelaten van 8+1-vervoer op vrije busbanen maar een klein stapje in de goede richting is. Minister Van Brempt zou bovendien taxi's toelaten op die vrije busbanen. Dat houdt volgens het lid in dat gegoede mensen fluitend iedereen kunnen voorbijrijden en als het enkel om busjes gaat die veelal werknemers van en naar de fabrieken brengen, dan beslaat dat maar een miniem tijdvenster per dag. De heer Van Gaever komt met een ander voorstel en licht dat toe. Er is zo veel geïnvesteerd in wegeninfrastructuur door de vroegere generaties en nu zouden delen daarvan voorbehouden worden voor beperkt vervoer. Hij stelt dat er methodes zijn om de bezettingsgraad van een baan te berekenen: dat is de tijd dat een bepaald voertuig een punt op een baan in beslag neemt met inbegrip van de ruimte voor en achter het voertuig voor de lengte van het voertuig. Bij omrekening rijdt een bus die 60 kilometer per uur doet, 1 kilometer per minuut en dus 16 meter per seconde. Voor een bus van 16 meter lengte betekent dit dat die 3 seconden dat punt op de baan bezet. Met een bus om de tien minuten wordt dat een benutting van 0,5 percent voor die busbaan. Hij laat dan nog buiten beschouwing dat die bus dan nog bemand is door voornamelijk gepensioneerden, schoolkinderen, vrouwen die naar de markt trekken enzovoort. Naast die busbaan staat de rest van het verkeer dan aan te schuiven en werkende mensen allerhande, die wel dringend en snel ergens heen moeten, komen niet vooruit. Op een opmerking van de heer Glorieux dat die dan maar het openbaar vervoer moeten nemen, repliceert de heer Van Gaever dat dit absoluut geen oplossing is voor bijvoorbeeld een dokter die een dringend geval moet bezoeken. Met openbaar vervoer reizen is helemaal niet evident, zo stelt hij. De heer Van Gaever stelt zichzelf de vraag of iemand er iets tegenin kan brengen dat die 99,5 percent nulbenutting van de busbanen toch wordt gebruikt. Men zou kunnen beslissen dat alle personenwagens met drie of meer mensen aan boord de busbanen ook te allen tijde mogen gebruiken. Dat geldt dan voor iedereen. In de VS wordt dit ook toegepast en wordt er wel streng op gecontroleerd.

Er wordt opgemerkt dat die experimenten ettelijke jaren geleden ook al in Nederland is gedaan, en dat is gebleken dat controle daarvan onmogelijk is. De heer Van Gaever stelt dat dit gewoon een kwestie van gezond boerenverstand is.

Ook over de brandweer op de luchthaven van Wevelgem maakt de heer Van Gaever een opmerking die inhoudt dat hij niet begrijpt dat die vereiste aanwezigheid ontelbare miljoenen kost, maar dat hij over de voorbije 50 jaar geen enkele zinvolle interventie kan aanhalen voor de luchthaven van Deurne. Op vijf kilometer daarvandaan echter, ligt de Kennedytunnel waar al vele doden zijn gevallen door brand en dergelijke. Misschien is het zinvoller daar een brandweerkorps te vestigen. De stad kan ook beslissen een van de gewone brandweerkorpsen op de luchthaven te vestigen, wat dan op de algemene kosten terechtkomt.

Minister *Peeters* is het ermee eens dat de dure infrastructuur maximaal moeten laten renderen. Daartoe zijn volgens de minister ook de nodige initiatieven genomen in het kader van logistiek Vlaanderen om de wegeninfrastructuur efficiënter te laten gebruiken, ook buiten de spits. Elk creatief voorstel zal de minister absoluut meenemen. Hij heeft zelf een aantal pilootprojecten gelanceerd.

Voor de vrije busbanen moeten deze vooral met zorg verder ontwikkeld en aangelegd worden. Over de vrije busbaan op de Haachtsesteenweg was veel commotie en daar is met minister Van Brempt grondig over overlegd omdat dit met veel facts and figures onderbouwd moet worden. Er is intussen toch een stap gezet in het gebruik van de vrije busbanen met de toelating van meer dan de 8+1-voertuigen, naar aanleiding van een aantal praktische overwegingen inzake verkeersreglementering. Ook hier denkt de minister dat onder meer de wegtelematica en de dynamische signalisatie deuren openen voor het gebruik van bepaalde rijstroken op bepaalde uren en het voorbehouden daarvan voor openbaar vervoer. De minister benadrukt dat de zorg van de heer Van Gaever velen beroert. Er moet volgens hem op een verstandige manier worden onderzocht hoe het systeem van de busbanen verder kan worden uitgebreid, verder aangelegd en beter kan worden benut. Het is een eerste stap, zo stelt de minister.

In verband met de aanwezigheid van brandweer op de luchthaven deelt de minister ook de bekommernis over het rendabel maken van de grote investeringen.

Het is evenwel een vereiste en dat korps mag niet voor andere zaken ingezet worden, omdat ze paraat moet zijn mocht er een ernstig incident zijn. De minister is dus gebonden aan internationale verplichtingen. Hij onderzoekt alle opties in dit verband. Met bijkomende investeringen ter zake springt hij zeer zorgvuldig om.

De heer *Flor Koninckx* merkt op dat hij bij de missing links het stukje niet terugvindt van de ring van Brussel tussen de aansluiting van de E40 en de E19. Hij dacht dat daar een verbreding zou komen en wil weten of dit is afgevoerd?

Minister *Peeters* verklaart dat dit element in het START-project vervat zit, wat een project sui generis is.

Minister Peeters verklaart nog dat hij thans de meerjareninvesteringsprogramma's voor de zeehavens en voor de wegen ter beschikking stelt van deze commissie.

Aankondiging moties van aanbeveling

Tot besluit van de bespreking van deze beleidsbrief Openbare Werken worden twee moties aangekondigd: één door Groen! bij monde van de heer Glorieux en één door de meerderheidsfracties bij monde van de heer Peeters.

D. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Bij de artikels en de begrotingstabel die aan deze commissie werden toegewezen, werden geen opmerkingen geformuleerd.

Er waren wel amendementen (ingediend door de Vlaamse Regering ingevolge opmerkingen van het Rekenhof) op dit toegewezen deel.

Er is amendement nummer 5 bij artikel 12 dat er toe strekt twee basisallocaties (subsidies exploitatie luchthaven Wevelgem en subsidies voor investeringen luchthavens) in te voegen.

Er is amendement nummer 46 dat ertoe strekt een basisallocatie in de begroting van de DAB VIF te schrappen; er is amendement nummer 48 dat ertoe strekt een vermelding in de begroting van de DAB Vloot te schrappen, en tenslotte amendement nummer 51 dat een aangepaste begroting van het Grindfonds met juiste ESR-codes invoegt.

Deze amendementen werden met 6 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

De begrotingstabellen en de artikels evenals de begrotingen van de Diensten met Afzonderlijk Beheer (Afdeling III) en de VOI's (Afdeling V) worden zonder opmerkingen met 6 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

E. Eindstemming

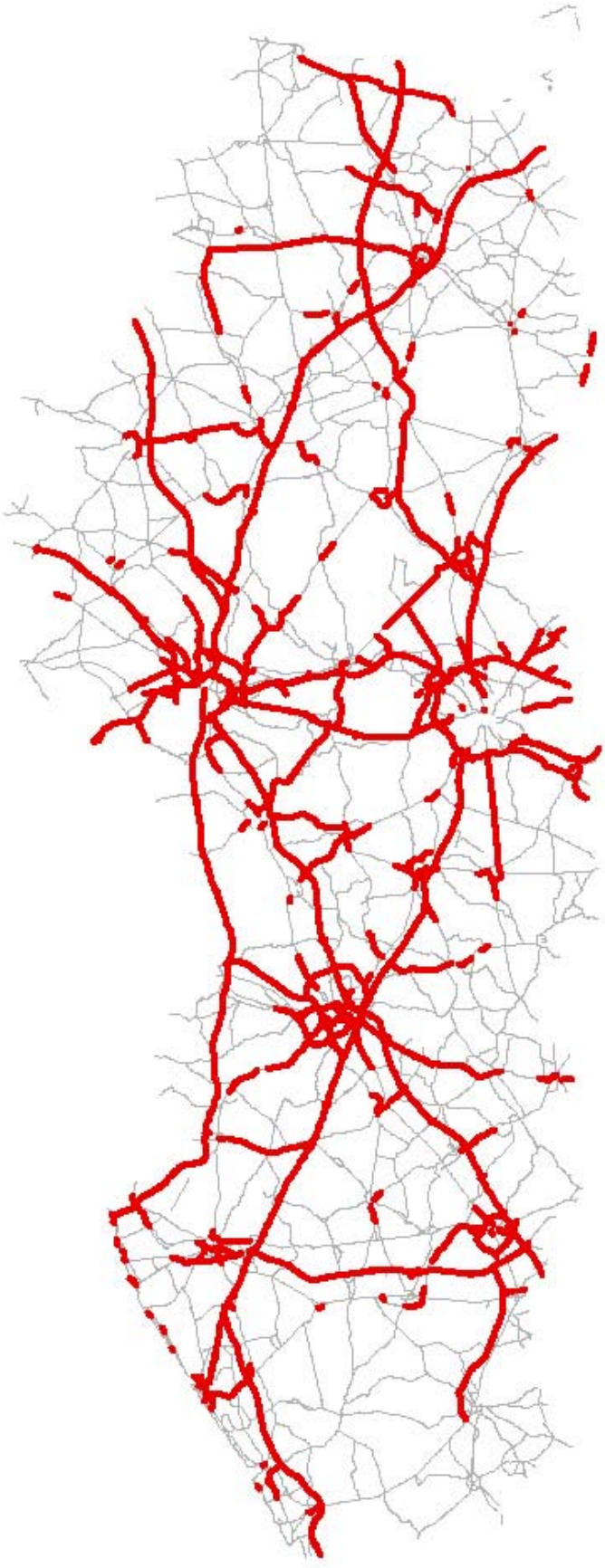
Het ontwerp van uitgavendecreet 2007 wordt voor wat de bevoegdheden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 6 stemmen bij 3 onthoudingen aangenomen.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABEELEN

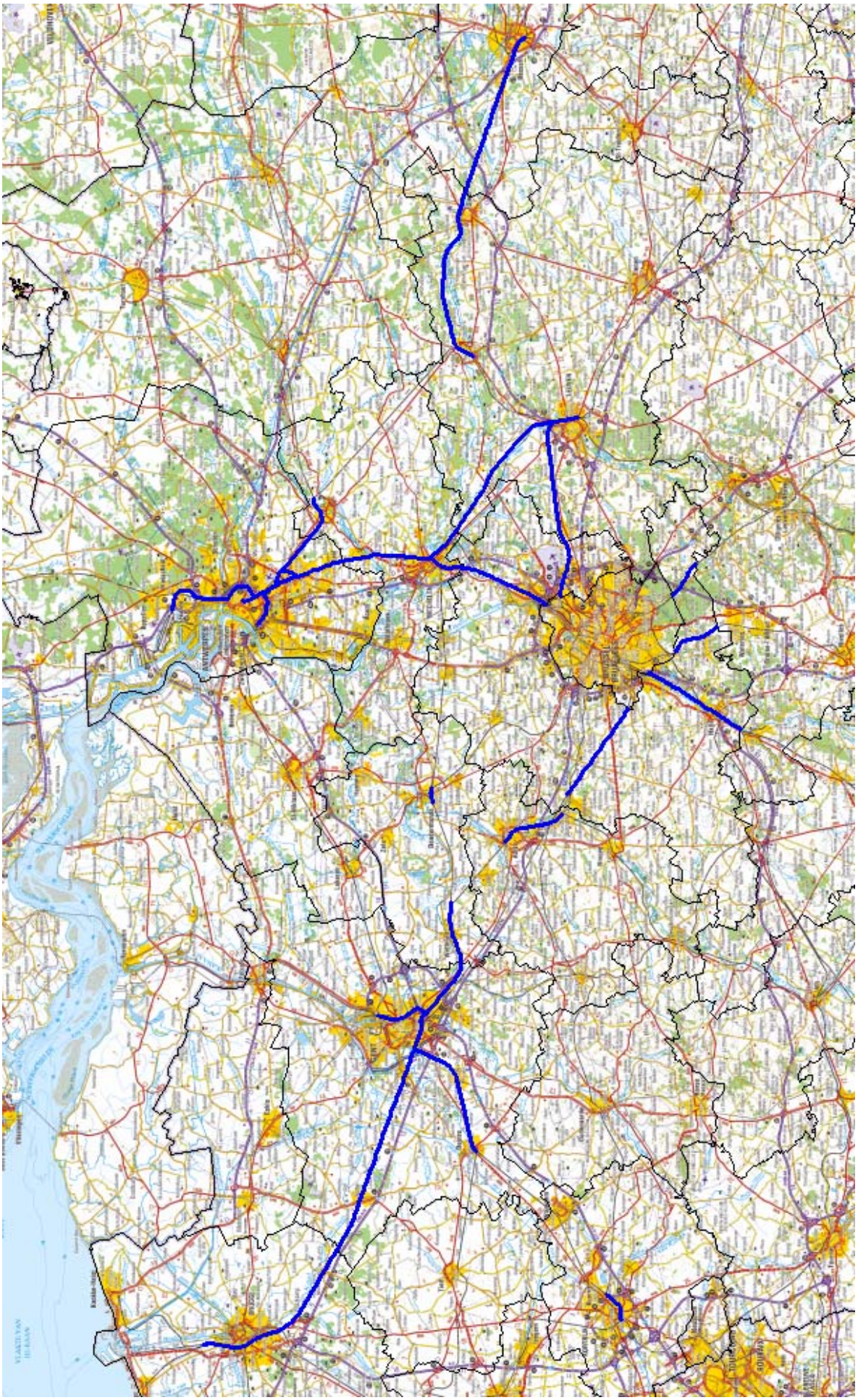
Bijlage 1:

Kaart van de wegen



Bijlage 2:

Kaart van de spoorwegen



Bijlage 3:

Doorstroming projecten 2006

Doorstromingsprogramma VIF 73.16 begrotingsjaar 2006

Investeringsprojecten				
Gemeente	**Provincie**	**Gewest-weg (nr)**	**Gewestweg (naam)**	**Beschrijving**
Antwerpen	Antwerpen	N012	Turnhoutsebaan	Vak Leeuwlantstraat - Schotensesteenweg: aanleg vrije tram- en busbaan
Antwerpen	Antwerpen	N177		Aanleg vrije busbaan staduitwaarts
Hasselt	Limburg	N002	Diestersteenweg - Herkenrodedreef	Busbaan + doseerlicht
Genk	Limburg	N075		Heraanleg busbanen Genk centrum
Hasselt	Limburg	N702	Universiteitslaan	Verlenging busbaan
Hasselt	Limburg	N774		Aanleg busbaan op LUC - voorlopige maatregelen
Hasselt	Limburg	R070	Groene Boulevard	Evaluatiestudie
Aalst	Oost-Vlaanderen	N009		Aanleg staduitwaartse busbaan
Gent	Oost-Vlaanderen	N009	Brusselsesteenweg	Studie N9 - Brusselsesteenweg
	Oost-Vlaanderen			Verplaatsen van haltes, realiseren van uitstulpingen en busbanen dmw kleine ingrepen
Leuven	Vlaams-Brabant	N002	Diestsesteenweg	BOB + 2 doseerlichten
Tervuren	Vlaams-Brabant	N003 - N253		Studie Rotonde Tervurenlaan tot Britse school
Leuven	Vlaams-Brabant	N003 - N253		Studie Berg Tabor
	Vlaams-Brabant			Globale aanbesteding van markeringen voor busbanen
Asse - Dilbeek	Vlaams-Brabant	N009	Nieuwe Gentsesteenweg	Bus tegenrichting in éénrichtingsstraat
Dilbeek - Lennik - Roosdaal	Vlaams-Brabant	N008	Ninoofsesteenweg	Studie 'Sluipverkeer' en tidal flow
Koksijde	West-Vlaanderen	N008		Aanpassen bushaltes in beide rijrichtingen
De Panne	West-Vlaanderen	N034	De Pannelaan	Doorstromingsstudie vak Adinkerke - Koksijde
Harelbeke	West-Vlaanderen	N043		Inrichting haltes en verbetering doorstroming
Kortrijk	West-Vlaanderen	N050		Aanpassing bushaltes
Lichtervelde	West-Vlaanderen	N370		Aanleg bushaltes

EMA - EMG				
Projecten verkeerslichtenbeïnvloeding				
TV3V - Gevaarlijke punten				
Verkeerslichtenbeïnvloeding bij projecten 'Gevaarlijke Punten'				
Infrastructurele maatregelen bij projecten 'Gevaarlijke Punten'				
Busbanen op snelwegen				
Antwerpen	Antwerpen	E34 oost E19 noord E313		Aanleg definitieve busstroken
	Antwerpen	E34 - E313		Heraanleg in kader van definitieve busbaan

Reserveprogramma 2006

Investeringsprojecten				
Gemeente	**Provincie**	**Gewest-weg (nr)**	**Gewestweg (naam)**	**Beschrijving**
	Limburg			Verplaatsen van haltes, realiseren van uitstulpingen en busbanen dmw kleine ingrepen
Broechem	Antwerpen	N116		keerlus Silsbrug
Blankenberge - Brugge	West-Vlaanderen	N371 - N367	Kerkstraat - Gistelsesteenweg	Bijkomende doorstromingsmaatrege-len

Bijlage 4:

Doorstroming projecten 2007

Voorstel Doorstromingsprogramma VIF 73.16 begrotingsjaar 2007

Investeringsprojecten				
Gemeente	**Provincie**	**Gewest-weg (nr)**	**Gewestweg (naam)**	**Beschrijving**
	Antwerpen	E19 noord		Aanleg busstrook op E19
Antwerpen	Antwerpen	E313-N12		Dienstweg werken R1 opwaarderen tot afrit voor bussen
	Antwerpen	N001		Studie absolute prioriteit tramlijn 15 - effecten op doorstroming tram + gevolgen overige verkeer
Putte - Kapellen - Ekeren - Donk	Antwerpen	N011		Vrije aanloopstroken
Antwerpen	Antwerpen	N012	Turnhoutsebaan	herinrichting vak Lundenstraat - Leeuwlantstraat
Antwerpen	Antwerpen	N012	Gemeentestraat	Vak Leien - Astridplein: inrichting aparte busbaan
Antwerpen	Antwerpen	N106	Doornstraat	Herinrichting kruispunten Universiteitsplein en Kleine Doornstraat
Stabroek	Antwerpen	N111		Stabroek dorp
Broechem	Antwerpen	N116		Vrije aanloopstroken
Broechem	Antwerpen	N116		keerlus Silsbrug
Kuringen	Limburg	N002	Kuringersteenweg	Busbanen aanleggen
Hasselt	Limburg	N074	Kempische Steenweg	Aanleg busbaan
Helchteren	Limburg	N074	Grote Baan	Verlenging busbaan
Hasselt	Limburg	N702	Universiteitslaan	busbaan R071 tot N774
Hasselt	Limburg	N774		Aanleg busbaan op LUC - voorlopige maatregelen
Tongeren	Limburg	R072	Ring	studie en kleine ingrepen om doorstroming O.V. te verbeteren
Gent	Oost-Vlaanderen	N009		Studieopdracht ontwerp
Gent	Oost-Vlaanderen	N009		Heraanleg tussen Schooldreef en Hovenierstraat
Gent	Oost-Vlaanderen	N009		Heraanleg tussen Hovenierstraat en Keizerspoort
Wetteren	Oost-Vlaanderen	N042		Doortocht Mariagaard
Wetteren	Oost-Vlaanderen	N407	Beernaertsplein	
Gent	Oost-Vlaanderen	N414		Heraanleg tussen Ch. De Kerckhovelaan en Elisabethlaan
Gent	Oost-Vlaanderen	N458		Aanleg busbaan Wiedauwkaai
Vilvoorde	Vlaams-Brabant	N001	Hendrik I-lei	Aanleg BOB dmv markeringen
Zaventem	Vlaams-Brabant	N002	Leuvensesteenweg	aanleg BOB traject Grote Daalstraat - Woluwedal (rich. Brussel) - studie
Zaventem	Vlaams-Brabant	N002	Leuvensesteenweg	aanleg BOB traject Tramstraat - Woluwedal (rich. Leuven) - studie
Kortenberg	Vlaams-Brabant	N002	Leuvensesteenweg	Aanleg BOB + doseerlicht tussen Walenweg en Guldendelle
Zaventem	Vlaams-Brabant	N002 N262	Leuvensesteenweg Grote Daalstraat	Aanleg BOB
Bertem	Vlaams-Brabant	N003	Leuvensesteenweg	Aanleg BOB dmv markeringen
Tervuren	Vlaams-Brabant	N003	Leuvensesteenweg	Aanleg BOB
Leuven	Vlaams-Brabant	N003	Tervuursesteenweg	Aanleg verbinding N3 - UZ Gasthuisberg ter hoogte van Berg Tabor
Tervuren	Vlaams-Brabant	N003 - N253		Studie Rotonde Tervurenlaan tot Britse school
Overijse	Vlaams-Brabant	N004	Graaf J. de Meeusstraat	Aanleg "busweg"
Overijse	Vlaams-Brabant	N004	Brusselsesteenweg	aanleg BOB's (zie haalbaarheidsstudie)
Halle	Vlaams-Brabant	N006	Brusselsesteenweg	BOB dmv markeringen (verlenging BOB "Stroppen")
Sint-Pieters-Leeuw	Vlaams-Brabant	N006	Brusselsesteenweg	uitvoering Streefbeeldstudie met BOB's

Sint-Pieters-Leeuw	Vlaams-Brabant	N008	Bergensesteenweg	Studie 'doortocht N6' ter uitvoering van de streefbeeldstudie (met aanleg BOB's en ontsluiting nieuwe stelplaats)
Roosdaal/Lennik	Vlaams-Brabant	N008		Aanleg BOB's dmv markeringen
Haacht - Kampenhout - Steenokkerzeel	Vlaams-Brabant	N021	Haachtsesteenweg	Aanleg BOB's
Steenokkerzeel	Vlaams-Brabant	N021	Haachtsesteenweg	studie traject Cargo - Steenokkerzeel
Haacht	Vlaams-Brabant	N021	Stationsstraat	Studieopdracht 'bereikbaarheid station Haacht' (spoorwegviaduct met BOB vanaf rotonde Zoellaan en toegankelijkheid station)
Haacht - Kampenhout - Steenokkerzeel	Vlaams-Brabant	N021	Haachtsesteenweg	BOB (incl studie)
Steenokkerzeel	Vlaams-Brabant	N227	Van Frachenlaan	studie rotonde Belgocontrol - N21 + kruispunt met N21
Drogenbos	Vlaams-Brabant	N261	Verlengde Stallestraat	aanleg BOB's dmv markeringen
Zaventem	Vlaams-Brabant	N262	Grote Daalstraat	aanleg BOB naar X met N2 toe + bypass komende van N2 - studie
Leuven	Vlaams-Brabant	R023	Singels	Studie 'aanleg BOB's / Tidal Flow'
Kortenberg	Vlaams-Brabant	N002	Leuvensesteenweg	Aanleg BOB tussen Everbergstraat en Hertog Jan II-laan
Grimbergen	Vlaams-Brabant	N202	Brusselsesteenweg	verbeteren doorstroming thv op- en afrittencomplex R0
Kortrijk	West-Vlaanderen	N008	Oudenaardsesteenweg	Busbaan aanleggen
Wevelgem	West-Vlaanderen	N008	Kerkplein	Aanloopstrook
Brugge	West-Vlaanderen	N009	Maalsesteenweg	Aanloopstrook en bushaltes uitbouwen
Roeselare	West-Vlaanderen	N032		Uitwerken OV-corridor
Harelbeke	West-Vlaanderen	N043		Inrichting haltes en verbetering doorstroming Fase 2
Oostende	West-Vlaanderen	N318	Nieuwpoortsteeenweg: tt R31 en N341	11 Uitstulpende bushalte, halteren op de rijweg
Brugge	West-Vlaanderen	N342	Stationslaan	Aanloopstrook
Izegem	West-Vlaanderen	N357	Roeselaarsestr en Gentsestr - bibeko	8 Uitstulpende bushalte, halteren op de rijweg
Waregem	West-Vlaanderen	N357		Aanloopstroken
Brugge	West-Vlaanderen	N367	Gistelsesteenweg	Bijkomende doorstromingsmaatrege-len
Blankenberge - Brugge	West-Vlaanderen	N371	Kerkstraat	Bijkomende doorstromingsmaatregelen
Tielt	West-Vlaanderen	N399	Grote Hulstestraat	busbaan aanleggen tt. 1,230 (Beernegemstr) en 1,375 50 m voor (Stoktmolenstr)
Brugge	West-Vlaanderen	R30	Buiten Begijnenvest: krp Oostmeers thv voorkant station	busstrook, rechtsafstook inritparking, versmallen oversteekvoetgangers
Oostende	West-Vlaanderen	R31	Tweebruggensraat thv krp De Bolle	aanloopstrook-busstrook naar krp vanuit centrum

EM
Projecten verkeerslichtenbeïnvloeding

TV3V - Gevaarlijke punten
Verkeerslichtenbeïnvloeding bij projecten 'Gevaarlijke Punten'
Infrastructurele maatregelen bij projecten 'Gevaarlijke Punten'

Bijlage 5:

10 evaluatiepunten van De Lijn

Bijlage 5: Tien evaluatiepunten

1 Aparte spitsuurnorm voor belbussen in buitengebied

Uit de berekeningen van het criterium basismobiliteit is af te leiden dat heel wat gemeenten, waar er ondertussen een belbus is ingevoerd, voldoen aan de normen op zaterdag en zondag, maar niet op weekdagen. Dit is te wijten aan de spitsuurnorm: in de buitengebieden wordt er dan om het half uur een bediening verwacht (zie tabel). In de praktijk heeft een halfuurdienst in vraagafhankelijk vervoer echter weinig zin. Potentiële klanten krijgen hun vertrekuur via de belbuscentrale en merken niet of er een uurfrequentie of halfuurfrequentie in de dienstregeling zit. Wanneer er capaciteitsproblemen zouden zijn met een uurfrequentie heeft een bijkomend voertuig uiteraard wel zin, maar het is dan beter om het 2de voertuig in te zetten waar en wanneer het nodig is in plaats van het ter beschikking te houden voor een theoretische halfuurfrequentie.

Er zijn momenteel 2 belbusgebieden die met een halfuurfrequentie werken. Bij de eerste evaluatie bleek de uitvoeringsgraad van één van die twee gebieden te laag: er blijven teveel ritten onuitgevoerd. Het 2de voertuig is dus niet nodig om aan de vraag te voldoen.

Dit houdt een andere interpretatie in van de normen basismobiliteit voor het buitengebied. Deze werkwijze lijdt nauwelijks tot wijzigingen aangezien 98% van de belbusgebieden al op deze wijze zijn opgevat. Het is ook een erkenning van de efficiënte inzet van de middelen in belbusgebieden die nu al bijna overal door De Lijn wordt toegepast.

We onderzoeken of in de gemeenten van het buitengebied waar een belbus is ingevoerd, een uurfrequentie op weekdagen en een 2-uurfrequentie tijdens het weekend en op feestdagen volstaat.

2 Inschakelen van openbaar vervoerauto's

Taxi's die ritten in het geregeld vervoer uitvoeren, worden openbaar vervoerauto's genoemd, zodat het onderscheid met een klassieke taxi duidelijk blijft. Met openbaar vervoerauto's is door De Lijn intussen al geëxperimenteerd op enkele plaatsen waar een belbus nog een te hoge exploitatievorm was. M.a.w. waar de vraag naar openbaar vervoer zo gering is dat ze kan worden opgevangen met de capaciteit van een taxivoertuig. De pistes voor het inschakelen van de taxisector moeten zeker verder worden onderzocht, zelfs indien de vraag enkel op bepaalde tijdstippen te klein is om een belbusexploitatie te verantwoorden. Een belbus kan bijvoorbeeld vervangen worden door een openbaar vervoerauto op zon- en feestdagen, op weekenddagen, of alleen tijdens de avonduren.

We onderzoeken of een belbus, als er te weinig vraag naar is (bijvoorbeeld op specifieke tijdstippen), kan vervangen worden door openbaar vervoerauto's

3 De sneldiensten in daluren evalueren en waar mogelijk herzien

De Lijn heeft een beperkt net van sneldiensten. Ze worden ingezet op lijnen waar er een ontbrekende schakel in het (stop)treinennet bestaat of op aslijnen waar veel reizigers over langere afstand reizen. Sommige sneldiensten werken prima en bewijzen hun functie de hele dag door. Andere sneldiensten hebben vooral hun nut tijdens de spitsuren, wanneer het stoppen voor op- en afstappende klanten aan

(bijna) elke halte voor veel oponthoud zorgt voor de reizigers die een langere afstand afleggen.

Het aanbod op de verschillende sneldiensten is divers en is de laatste jaren nog wat uitgebreid, o.m. via de projecten mobiliteitsconvenant en basismobiliteit. Afhankelijk van de beschikbare budgetten die er op het moment van invoering waren, is de dienstregeling niet overal op dezelfde wijze opgebouwd. Er bestaan: uurdiensten alle dagen van de week; uurdiensten op weekdagen met halfuurdiensten tijdens de spitsuren; uurdiensten op weekdagen; halfuurdiensten, maar enkel tijdens de spitsuren en functionele sneldiensten (bvb. uit Limburg).

Op sommige sneldiensten die elk uur parallel met een gewone vaste lijn rijden, kan onderzocht worden om de daluurritten op te heffen. De voorwaarde hierbij is wel dat op basis van tellingen wordt aangetoond dat de daluurritten te weinig reizigers aantrekken en dat de parallelle ritten van gewone lijnen de extra reizigers kunnen opvangen.

We onderzoeken de sneldiensten tijdens de daluren (aantal reizigers en bestaande alternatieven).

4 Op zon- en feestdagen het aanbod op vaste buslijnen parallel aan stoptreinverbindingen herzien

De zondag geeft een ander verplaatsingspatroon dan de andere dagen van de week: er wordt minder vaak maar verder gereden. De verplaatsingsstromen zien er dan ook anders uit dan op weekdagen en op zaterdag. Op zondag zijn de stromen heel diffuus, terwijl ze op andere dagen voornamelijk gericht zijn naar de stedelijke gebieden. Er zijn ook veel minder "gedwongen" verplaatsingen op zondag, d.w.z. verplaatsingen waarvoor mensen geen keuze hebben om ze te maken, bvb. naar school of naar het werk. Vooral in het buitengebied en op de verbindingen van en naar de kleinstedelijke gebieden is dit voelbaar en zijn er merkelijk minder reizigers dan op de andere dagen. Op de verbindingen van en naar de groot- en regionaalstedelijke gebieden blijft er nog altijd een vraag bestaan.

We onderzoeken of de lijnen in de buitengebieden kunnen worden opgeheven als de basismobiliteit er op een andere manier is ingevuld (bvb. met een belbus) en als er op dezelfde plaats een stoptreinverbinding bestaat.

5 Op lijnen met hoofdzakelijk functioneel vervoer het aanbod herzien

Vóór de invoering van basismobiliteit was de ontsluiting van landelijke gebieden dikwijls beperkt. Het potentieel was niet hoog genoeg om een frequente vaste lijn in te leggen. Vandaar dat het aanbod zich in vele kleinere dorpen beperkte tot enkele functionele ritten, voornamelijk bedoeld voor de scholen. Om die gebieden niet helemaal zonder openbaar vervoer te zetten, werden die ritten vaak aangevuld met enkele ritten tijdens de daluren, soms ook op zaterdag en zondag.

Omdat het volledige aanbod daarmee nog niet echt aantrekkelijk was (enkele ritten per dag), hebben deze lijnen nooit echt een belang gehad buiten het functioneel vervoer.

Met de komst van basismobiliteit hebben veel landelijke gebieden echter een aanbodverhoging gekregen, vaak onder de vorm van een belbus. **Op plaatsen waar een belbus rijdt, kan De Lijn zich daarom beperken tot die ritten die echt noodzakelijk zijn voor bvb. het woon-schoolvervoer. De andere ritten kunnen**

worden opgeheven op voorwaarde dat de bezetting laag is en de capaciteit van het vraagafhankelijk vervoer voldoende is om de vraag op te vangen en het ook de mogelijkheid biedt om naar de belangrijkste aantrekkingspool voor de betrokken gemeente(n) te gaan.
Ook zouden er daar door vaste lijnen af te schaffen, extra belbussen kunnen worden ingezet.

6 Avondlijnen in het laatavondvervoer
Op laatavondritten is de bezetting lager dan tijdens de dag. Op de meeste lijnen is de frequentie 's avonds dan ook lager.

Strikt genomen is er volgens de normen basismobiliteit, geen bediening noodzakelijk na 21 uur op weekdagen en na 23 uur op zaterdagen, zon- en feestdagen, behalve in de grootstedelijke gebieden waar de amplitude, conform het netmanagement, met 4 uur is uitgebreid.

In de praktijk bewijzen de laatavondritten wel degelijk hun functie. Ze zorgen voor de afvoer van reizigers die ook overdag een verplaatsing hebben gemaakt. Ze maken ook van het openbaar vervoer een degelijk alternatief t.o.v. de andere vervoersmodi. Wel is het zo dat de voorlaatste rit van de dag altijd meer klanten vervoert dan de laatste. Het vertrouwen in de laatste rit is blijkbaar veel minder groot omdat men vreest niet meer thuis te geraken. De amplitude inkorten (bvb. tot 21 of 23 uur) zou het vertrouwen in het openbaar vervoer dus erg kunnen schaden omdat het dan veel minder een garantie op een tijdige en veilige thuiskomst kan bieden.

Late ritten spelen een rol in de sociale veiligheid. Ook de verkeersveiligheid wordt erdoor verhoogd, niet alleen 's avonds, maar ook overdag, aangezien de reizigers 's avonds vaak een heenrit overdag hebben afgelegd.

In het huidige net komen er voornamelijk laatavonddiensten voor in de groot- en regionaalstedelijke gebieden en op de streeklijnen vanuit deze gebieden. Op veel van die relaties is er wel degelijk een vraag naar een latere bediening dan de normen basismobiliteit.

Een laatavondbediening kan ook met semi-vraagafhankelijk worden georganiseerd om de afvoer vanuit de steden te verzorgen. De belangrijkste haltes in de stad (minstens de hoofdhaltes) worden dan altijd bediend en fungeren als opstaphaltes. De andere haltes in een ruim gebied zijn dan enkel afstaphaltes en worden bediend op vraag. Dergelijke systemen functioneren al in enkele steden (Brugge, Roeselare, Hasselt, Genk,…) en worden avondlijnen genoemd. Ze hebben het voordeel dat ze verschillende vaste lijnen kunnen combineren tot één lijn zodat de exploitatiekosten beperkt blijven.

De vroege ochtendritten (vóór 6 uur op weekdagen of 8 uur op zaterdagen, zon- en feestdagen) komen niet in aanmerking om vervangen te worden door één lijn omdat ze dan volledig in het vraagafhankelijk vervoer terechtkomen.

Avondlijnen kunnen op verschillende manieren worden uitgevoerd: met standaardbussen, kleinere stadsbussen of belbusvoertuigen. Indien de vraag heel beperkt is, kan een overeenkomst met een taxibedrijf worden gesloten voor het uitvoeren van de avondritten met openbaar vervoerauto's.

We onderzoeken of ’s avonds verschillende vaste lijnen kunnen gecombineerd worden tot één avondlijn die reizigers aan de belangrijkste haltes ophaalt en

hen laat afstappen aan de haltes waar ze willen. Ook kan er, als de vraag heel beperkt is, gewerkt worden met taxi's.

3.7 Aparte stadsnetten op zon- en feestdagen
In veel buitenlandse steden functioneert een apart en beperkter stadsnet op zondag. Daarmee worden 2 doelstellingen bereikt: er worden exploitatiekosten uitgespaard in de duurdere exploitatie op zondag en er wordt beter ingespeeld op de vraag die op zondag beperkter is.

In de Vlaamse steden functioneren stadsnetten die op sommige plaatsen boven de normen basismobiliteit uitkomen. Dit komt doordat er vanuit een woongebied dikwijls meerdere haltes van verschillende lijnen binnen de maximale afstand liggen zoals bepaald in het besluit basismobiliteit. Strikt genomen mogen de bedieningen aan die verschillende haltes immers worden samengeteld om aan de minimale frequentienorm te voldoen.

We onderzoeken of in sommige stedelijke gebieden een apart stadsnet op zon- en feestdagen kan ingevoerd worden.

8 Samentellen van lijnen
Theoretisch veronderstelt de basismobiliteit een instaprecht in het openbaar vervoer vanuit een woongebied, ongeacht de verplaatsingsmogelijkheden in het instappunt. In de praktijk hield De Lijn wél rekening met verplaatsingsstromen en heeft ze het aanbod zo goed mogelijk afgestemd op de vraag. Dit betekent dat op sommige plaatsen, voornamelijk in de buurt van knooppunten waar meerdere lijnen samenkomen, het aanbod aan openbaar vervoer hoger kan zijn dan de norm voorschrijft. Voor basismobiliteit volstaat het immers om, binnen een bepaalde afstand gerekend vanuit een woongebied, een aanbod volgens de normen te hebben. De bediening van meerdere lijnen mag daarvoor worden samengeteld.

We onderzoeken of de plaatsen waar het aanbod hoger is dan de norm, door samentelling van meerdere lijnen, efficiënter kunnen worden bediend. Evenwel zonder kwaliteitsverlies.

9 Criteria 9 & 10: pragmatische invulling van basismobiliteit
Volgende twee criteria worden samengenomen omdat de doelstelling dezelfde is, maar de methodiek verschilt.

De doelstelling: pragmatische invulling van basismobiliteit
Om basismobiliteit voor de volle 100% te realiseren zijn vaak, om de laatste percenten in te vullen, zware exploitatieve en financiële ingrepen nodig, zonder dat er eigenlijk veel meer kwaliteit in het aanbod komt. De Lijn beperkt zich dan ook vaak tot een bijna volledige invulling (bvb. 95%).

Methode 1: **zelfs zonder de 100% volledig te maken, kan een gemeente basismobiel zijn**
Bijvoorbeeld in sommige gemeenten blijven er nog stukken woongebieden (volgens het gewestplan) onbediend wanneer ze bijvoorbeeld nog niet zijn bewoond. Daardoor kan het voorkomen dat basismobiliteit theoretisch nog niet gerealiseerd is, hoewel er zich in de praktijk geen probleem stelt. In de toekomst kunnen zulke gemeenten wel basismobiel worden verklaard.

Methode 2: **bijna volledige invulling van de frequentie**

Op sommige lijnen en belbussen wordt net niet aan de frequentienorm voldaan doordat er enkele bedieningen per dag minder zijn dan de (theoretische) norm voorschrijft. In de berekening van het criterium basismobiliteit blijft er dan een gedeelte woongebied over waar de basismobiliteit niet voor 100% gerealiseerd is. De vraag stelt zich of een volledige invulling van de frequentie moet worden geëist of een bijna volledige invulling (bvb. voor 90 à 95 %) kan volstaan. In de praktijk heeft De Lijn bij de invoering van de projecten steeds voor de tweede optie gekozen en is er rekening gehouden met de vraag, ook al leidde dit tot een onvolledige invulling van basismobiliteit.

De kosten om een volledige invulling te bekomen zijn immers te hoog in verhouding tot de geringe kwaliteitsverbetering die hiermee kan worden bereikt.

Deze pragmatische aanpak zal worden verdergezet bij de evaluaties van bestaande projecten en uitgebreid bij de nog op te starten projecten.

Bijlage 6:

Tienpuntenprogramma 2006 van De Lijn

bijlage 6: 10 puntenprogramma 2006

1	Aparte spitsuurnorm voor belbussen in buitengebied
2	Inschakelen van openbaar vervoerauto's
3	De sneldiensten in daluren evalueren en waar mogelijk herzien
4	Op zon- en feestdagen het aanbod op vaste buslijnen parallel aan stoptreinverbindingen herzien
5	Op lijnen met hoofdzakelijk functioneel vervoer het aanbod herzien
6	Avondlijnen in het laatavondvervoer
7	Aparte stadsnetten op zon- en feestdagen
8	Samentellen van lijnen
9	Pragmatische invulling van basismobiliteit zelfs zonder de 100% volledig te maken, kan een gemeente basismobiel zijn
10	Pragmatische invulling van basismobiliteit bijna volledige invulling van de frequentie

J	ja, besparen via deze manier mogelijk
N	neen, besparen via deze manier niet mogelijk

	entiteit	datum OVC	project	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	opmerking
	Antwerpen	19-jan-06	Mechelen	N	N	N	N	J	N	N	N	J	J	lijn 283 beperkt tot functioneel vervoer per 1-07-06 *Gelet op de invoering van een nieuwe lijn Mechelen - Zaventem Luchthaven (Star-plan) door onze Vlaams-Brabantse collega's wordt onze functionele bediening van Weerde - Zemst met lijn 283 waarschijnlijk overbodig*
	Antwerpen	19-jan-06	Herenthout-Nijlen (nieuw)	J	N	N	N	J	N	N	J	J	J	Tak van lijn 15a is omgevormd tot belbus
	West-Vlaanderen	27-jan-06	Avelgem (nieuw)	N	N	N	N	J	N	N	N	J	J	5. voorzien bij start van project (1/04/06): op de 'oude' lijn 85a worden enkel de druk gebruikte functionele ritten gehouden 9. voorzien bij start van project (1/04/06): beperking weekendamplitude 10. voorzien bij start van project (1/04/06): wijziging weekendfrequentie naar 120'
	West-Vlaanderen	27-jan-06	Deerlijk (nieuw)	J	N	N	N	N	N	N	N	J	J	1. voorzien bij start van project (1/04/06): behoud daluurfrequentie 9. voorzien bij start van project (1/04/06): beperking weekendamplitude 10. voorzien bij start van project (1/04/06): wijziging weekend frequentie naar 120'

	West-Vlaanderen	27-jan-06	Oostkamp-Zedelgem	J	N	N	N	N	J	N	J	J	J	1. Voorzien bij start van project 6. Schrappen avondritten op lijn 72 (belbus= alternatief) vanaf mei 2006 8. Verschuiving ritten op voorstadslijn Brugge-Oostkamp vanaf mei 2006
	Antwerpen	02-feb-06	Vorselaar	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	uitbreiding belbusgebied tot Lille
	Antwerpen	02-feb-06	Boechout-Hove	N	N	N	N	J	N	N	J	J	N	5.vanaf 2 mei 2005 op functionele lijnen 242 en 24 8. lijnen 16,196 en 197 te integreren. Lijn 16 wordt ingekort tot Mortsel Kaphaanlei en zal rijden als verkorte ritten op lijn 14. Lijn 196 wordt opgesplitst in een lijn 196 en 197. (vanaf 4 maart 2006)
	West-Vlaanderen	24-feb-06	Ardooie-Lichtervelde (nieuw)	J	N	N	N	N	N	N	N	J	J	1. Voorzien bij start van project (1/09/06): behoud daluurfrequentie 9. Voorzien bij start van project (1/09/06): beperking amplitude 10. Voorzien bij start van project (1/09/06): wijziging weekendfrequentie naar 120'
	West-Vlaanderen	24-feb-06	Beernem-Wingene	J	N	N	N	J	J	N	N	J	J	1. Voorzien bij start projec 5. Wijziging lijn 28 (afschaffing niet gebruikte ritten) 6. Voorzien bij project Brugge 9. Voorzien bij start van project 10. Voorzien bij start van project
	West-Vlaanderen	24-feb-06	Houthulst-Langemark	J	N	N	N	N	N	N	N	J	J	1. Voorzien bij start van projec 9. Voorzien bij start van project 10. Voorzien bij start van project + wijziging weekendfrequentie naar 120' vanaf februari 2006
	Antwerpen	18-apr-06	Zuiden van Antwerpen	N	N	N	N	J	N	N	J	J	J	Een aangepast exploitatiemodel is reeds opgemaakt (voorgesteld om in februari 2007 in exploitatie te gaan. Een herschikking van trajecten tussen reguliere lijnen zorgt voor een verhoogde efficiëntie.
	Vlaams-Brabant	25-apr-06	Kampenhout	J	N	N	N	N	N	N	J	N	J	1. Sinds 1-05-05: 1 belbus ipv 2→ uurfrequentie 8. Versterking van de as Steenokkerzeel-Brussel 10. Belbus heeft een uurfrequentie ipv een halfuurfrequentie de spits
	Vlaams-Brabant	25-apr-06	Keerbergen	J	N	N	N	N	N	N	N	J	N	1. sinds 1-05-05: 1 belbus ipv 2→ uurfrequentie
	West-Vlaanderen	28-apr-06	Izegem-Ingelmunster	J	N	N	N	N	N	N	N	J	J	1. reeds voorzien bij de start van het project 9.reeds voorzien bij de start van het project 10. reeds voorzien bij de start van het project + sinds 1-09-05 vermindering frequentie (za PM en zo)
	Limburg	15-jun-06	Noord-Limburg	N	N	J	N	J	N	N	N	N	N	3. Vanaf 28 maart 2005 heeft lijn 180 geen aansluiting meer met lijn 16 5. Lijn 12 werd volledig afgeschaft vanaf 1 juli 2005 Verdere maatregelen met budgettaire impact reeds genomen op 1 juli 2005

	Limburg	15-jun-06	ZW-Limburg	N	J	J	N	J	N	J	N	N	N	2. Reeds ingevoerd (BB 700-705-708-710) 3. Afschaffen snelritten lijn 23a 5. Evaluatie lijn 453, lijn 347 en lijn 43 7. Weekendbediening H2 Maatregelen met budgettaire impact zijn reeds genomen op 1 juli 2005
	Limburg	15-jun-06	Maasmechelen	N	J	N	N	N	N	J	N	N	N	2. Ondersteuning belbus 722-725 7. Op zondag zijn de belbussen samengevoegd tot 2 lussen. Maatregelen met budgettaire impact zijn reeds genomen op 1 juli 2005
	Antwerpen	22-jun-06	Klein-Brabant	J	N	N	N	N	N	N	N	J	N	Dit project is reeds een herziening van het oorspronkelijke budget BM. Op 1 juli 2004 werd er overgestapt van een systeem van enkel reguliere lijnen naar een aanbod van reguliere lijnen en belbussen
	Antwerpen	22-jun-06	Lijn 391 wordt belbus	J	N	N	N	J	N	N	N	J	J	
	West-Vlaanderen	28-jul-06	Harelbeke-Kuurne	N	N	N	N	J	N	N	N	J	J	5. Enkel functionele ritten lijn 76 blijven behouden, de rest wordt opgenomen in belbus Deerlijk 9. Reeds voorzien bij start van project 10. Reeds voorzien bij start van project
	West-Vlaanderen	28-jul-06	Zwevegem-Spiere-Helkijn	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	5. Enkel functionele ritten lijn 85 blijven behouden bij project basismobiliteit Avelgem Mogelijke besparing in onderzoek (op OVC okt-nov)
	West-Vlaanderen	28-jul-06	Tielt-Waregem	N	N	N	N	J	N	N	N	N	N	5. Omweg via Schuiferskapelle enkel behouden op functionel ritten
	West-Vlaanderen	28-jul-06	lijn 73 (Ardooie-Lichterv.)	N	N	N	N	J	N	N	N	J	J	5. Afschaffen zaterdagritten op lijn 73 (alternatief via belbussen en NMBS) 9. Voorzien bij start van project 10. Voorzien bij start van project
	West-Vlaanderen	25-aug-06	Roeselare	N	N	N	N	N	J	N	N	J	J	6. Voorzien sinds januari 2004 9. voorzien bij start van project (zowel fase 1 als fase 2) 10. Voorzien bij start van project (zowel fase 1 als fase 2) Extra aanpassing frequentie bij invoering fase 2
	Vlaams-Brabant	25-okt-06	Begijnendijk	J	N	N	N	N	N	N	N	N	N	1.in voege
	Antwerpen	07-dec-06	Heist-op-den-Berg - Berlaar-Bonheiden-Putte	J	N	N	J	N	N	N	N	J	N	4. Reguliere zondagbediening op lijn 531 verwezen naar bestaande belbus (vanaf 3 juli 2006)

Bijlage 7:

Overzicht tarievenbeleid van De Lijn

BIJLAGE 7 : OVERZICHT VAN HET TARIEVENBELEID

December 1998

- Invoering 7 derde betaler systemen waarmee de lokale overheid kan tussenkomen in de vervoerprijs waardoor de lokale overheid optreedt als derde betaler van de gebruikers.

2000

- in Vlaanderen gratis openbaar vervoer voor 65 plussers ingevoerd. Tussen januari en oktober van dat jaar werd aan iedere 65 plusser in Vlaanderen een gratis netabonnement gestuurd waarmee op gans het net van De Lijn gratis gereden kan worden.

1 februari 2000

- tariefvermindering op alle soorten abonnementen. Hierdoor werd de trouwe gebruiker effectief beloond ten opzichte van de biljet- en kaartreiziger. De bedoeling was ook om de rijtuigverkoop te verminderen.

- Invoering speciale kortingen voor de 25- abonnementen van De Lijn. De kortingen zijn 20% korting op het tweede 25- abonnement binnen hetzelfde gezin en 100% vanaf het derde 25- abonnement binnen hetzelfde gezin.

1 juli 2001

- Invoering Buzzy Pazz

1 april 2002

- Invoering VG-netabonnement ter vervanging van de VG 2-rittenkaart

1 juli 2002

- Invoering Omnipas (en definitieve afschaffing stads-, voorstads-, twin- en trajectabonnementen)
- Beperking biljet- en kaartreiziger tot maximum 6 zones
- Nieuwe gecombineerde abonnement NMBS – De Lijn

1 oktober 2002

- Invoering DIV-systeem (gratis netabonnement voor 3 jaar tegen inlevering nummerplaat)

1 februari 2003

- Technische prijscorrecties voor biljetten en kaarten (herstel van modulair systeem)
- Invoering WIGW-netabonnement voor € 25
- 1e fase tariefintegratie Brussel
- Invoering gecombineerd abonnement De Lijn + MIVB

1 mei 2003

- Invoering 3W-Extra

1 februari 2004

- Hervorming derdebetalersystemen

Afschaffing van de verkoop van de stadskaart

1 april 2004

- Invoering gecombineerd abonnement De Lijn – MIVB voor WIGW'ers

1 maart 2006

- Tarieven kaarten en biljetten: gelijkstellen van de tarieven voor zones 1-2, en de tarieven vanaf 3 zones.
- Indexaanpassing: Een gewogen gemiddelde tariefaanpassing van 4,69% op De Lijn abonnementen
- Biljetten: tariefaanpassing als maatregel om de doorstroming te verbeteren en verkoop op het voertuig te verminderen.

Kaarten: Tariefaanpassing en creëren van prijsspanning met biljet en tussen verkoop op het voertuig vs. voorverkoop

Bijlage 8:

Overzicht energieprojecten – Vlaams Klimaatbeleidsplan

Bijlage 8: Overzicht energieprojecten – Vlaams Klimaatbeleidsplan

Hieronder volgt het overzicht van de **energie**projecten die opgelijst zijn in de samenvattingen van de diverse hoofdstukken van het Vlaams klimaatbeleidsplan die behoren tot het bevoegdheidsdomein energie en waarvan het VEA piloot is, met de vermelding of ze al dan niet zijn opgenomen in de beleidsbrief energie 2006-2007.

REG in gebouwen :

Volgende projecten in het VKP zijn opgenomen in de beleidsbrief energie:
- De energieprestatieregelgeving van kracht sinds 1 jan. 2006
- Haalbaarheidsanalyse van de verstrenging van de eis van het energieprestatiepeil in nieuwbouwwoningen
- De invoering van het energieprestatiecertificaat▪De erkenning van energiedeskundigen
- De huidige REG-openbaredienstverplichtingen van de elektriciteitsnetbeheerders en de door de VR op 7 juli 2006 principieel goedgekeurde wijzigingen
- Inzet middelen Aardgasfonds
- REG bij kansarmen stimuleren : sociaal energiescanproject in Oost-Vlaanderen en uitgebreide REG-dienstverlening van de netbeheerders naar de kansarmen
- Haalbaarheidsonderzoek naar een energierenovatieprogramma voor bestaande woningen.
- Nagaan hoe verstandhoudingsnetwerken tussen de overheid en de bouwactoren (bv. convenanten) kunnen bijdragen tot de versnelde introductie van bestaande en innovatieve energiebesparende technologieën in woningen (onderdeel van haalbaarheidsonderzoek naar een energierenovatieprogramma).

Volgend project uit het VKP is niet opgenomen in de beleidsbrief energie:
- Natuurlijke en hernieuwbare koeling stimuleren

Dit is niet opgenomen in de beleidsbrief energie aangezien eerst de resultaten worden afgewacht van het beleidsvoorbereidend onderzoek dat het departement leefmilieu aan het aanbesteden is naar de trendverwachtingen inzake het gebruik van koeling in gebouwen, de technisch-economische haalbaarheid van de verschillende alternatieve koelsystemen en de kostenefficiëntie van mogelijke beleidsinstrumenten om actieve koeling te ontmoedigen en natuurlijke en hernieuwbare koeling te stimuleren.

Duurzame energievoorziening

Alle projecten in het VKP zijn opgenomen in de beleidsbrief energie:
- Wegwerken belemmeringen groenestroom
- Wegwerken belemmeringen WKK
- Stimuleren groenewarmteproductie
- Toewijzen emissierechten aan de elektriciteitssector

Industrie

Alle projecten in het VKP zijn opgenomen in de beleidsbrief energie:
- Opleggen van energie-efficiëntie-eisen (Besluit energieplanning)
- Uitvoering benchmarkingconvenant
- Uitvoering auditconvenant

Sensibiliseren is voorkomen

Alle projecten in het VKP zijn opgenomen in de beleidsbrief:
- Campagnes REG en duurzame energie
- Energieconsulenten bevorderen REG bij kleine ondernemingen

Hieronder volgt het overzicht van de **leefmilieu**projecten die opgelijst zijn in de samenvattingen van de diverse hoofdstukken van het Vlaams klimaatbeleidsplan die behoren tot het bevoegdheidsdomein leefmilieu en waarvan de **Dienst Lucht en Klimaat** piloot is, met de vermelding of ze al dan niet zijn opgenomen in de beleidsbrief leefmilieu 2006-2007.

Algemeen vermeldt deze beleidsbrief uiteraard de opvolging en uitvoering van het Vlaams klimaatbeleidsplan 2006-2012 en zonodig bijsturing via de halfjaarlijkse evaluaties. Klimaat wordt ook aangegeven als prioritair dossier bij de op te volgen Europese initiatieven. Gezien het grote aantal projecten waarbij het beleidsdomein Leefmilieu direct of indirect is betrokken, zijn die niet allemaal, zeker de kleinere niet, opgenomen in de beleidsbrief.

Mobiliteit :

Volgende projecten worden vermeld in de beleidsbrief Leefmilieu en Natuur:
- Stimulering gebruik ecoscore
- Aanpassing milieuvriendelijke verkeersbelasting

Wordt niet specifiek vermeld wegens overleg nog lopend ivm deze federale bevoegdheid:
- Integratie milieuvriendelijk rijgedrag in rijopleiding

REG in gebouwen

Volgend project wordt vermeld bij realisaties 2006 en loopt door in 2007:
- Uitbreiding onderhoud stooktoestellen

Volgend project werd niet vermeld wegens nog in verkennende fase, maar is al in fase van aanbesteding:
- Onderzoek naar het stimuleren van natuurlijke en hernieuwbare koeling

Industrie

Volgende projecten worden vermeld onder realisaties 2006 en lopen verder in 2007 en zijn daarom niet opnieuw opgenomen bij de accenten voor 2007:
- Terugdringen lachgasemissies
- Certificering koeltechnische bedrijven en personeel
- Certificering brandbeveiligingsinstallaties
- Toewijzing emissierechten

Volgende projecten werden niet opgenomen in de beleidsbrief aangezien ze deel uitmaken van lopend beleid of te prematuur zijn om al in de beleidsbrief te vermelden:
- Vervolg inspectiecampagne F gassen
- Aanpak autowrakken (in planning 2006: onderdeel aanvaardingsplicht afvalstoffen)
- Certificering hoogspanningsschakelaars (planning 2007: eerste analyse naar reductiemogelijkheden)
- Kunststoffenindustrie (planning 2007 – eerste analyse naar reductiemogelijkheden)

Duurzame landbouw en bossen

Volgend project maakt deel uit van de lopende opdrachten van LNE en werd daarom niet specifiek herhaald in de beleidsbrief:
- Realisatie bebossingen

Milieu en innovatie

Volgend project wordt vermeld in beleidsbrief Milieu 2007:
- In kaart brengen van hinderpalen d.m.v. Milieu-innovatieconferentie

Sensibiliseren is voorkomen

Volgend project wordt vermeld in beleidsbrief Milieu 2007:
- Milieuvriendelijke voertuigen
- Milieuvriendelijk rijgedrag (zie ook bij mobiliteit)
- MOS
- Milieuzorg hoger onderwijs
- Milieuzorg jeugdverenigingen: focus in 2007

Volgende projecten worden niet vermeld in beleidsbrief aangezien ze niet specifiek betrekking hebben op de planning in 2007:
- Milieuzorg volwassenen verenigingen
- Milieuboekhouding landbouw

Volgende projecten staan niet vermeld in beleidsbrief, maar worden wel uitgevoerd:
- Bewustmakingscampagne bedrijfskantoren: kleine actie in kader van PRESTI
- Sensibiliseren koelsector: gaat zeker door in 2007 in aanvulling op acties vermeld in hoofdstuk industrie bij certificering koelsector

Flexibiliteitsmechanismen

De acties zoals voorzien in het Vlaams klimaatbeleidsplan rond flexmex zijn vermeld in de beleidsbrief, zie aankoopstrategie, vastleggen financieringskanalen en investeren in buitenlandse reductieprojecten.

Adaptatie
De termijn voor de voorbereiding en opmaak van het Vlaams adaptatieplan is na 2007 (2010-2012): acties rond adaptatie worden daarom niet vermeld in de beleidsbrief.)

Voorbeeldrol overheid

Volgende projecten zijn opgestart in 2006, worden vermeld onder realisaties 2006 in de beleidsbrief en lopen verder in 2007: ze zijn daarom niet opgenomen in planning/accenten voor 2007 :
- Actieplan energiezorg
- Cluster Mobiliteit

Volgend project staat vermeld als zijnde goedgekeurd in 2006 en voort te zetten in 2007:

- Actieplan milieuzorg Vlaams voertuigenpark

Volgend project staat niet vermeld, als onderdeel van lopend beleid

- Cluster energie

Post 2012

Alle post 2012 projecten zijn opgenomen in de beleidsbrief Milieu 07:

- Onderzoekstraject: zie uitbouw Milieu KostenModel
- Visievorming rond 2012, met raadpleging van Vlaamse Klimaat Conferentie
- Internationale bunkers met nadruk op scheepvaart (zie vermelde studie)

Bijlage 9:

Vlaams Klimaatbeleidsplan: overzicht van budgetten en projecten voor JI, CDM, VER en binnenland

Bijlage 9: Vlaams Klimaatbeleidsplan: overzicht van budgetten en projecten voor JI, CDM, VER en binnenland

Voor binnenlandse reductiemaatregelen is momenteel al 513,4 mio euro voorzien. Een opsplitsing per sector vindt u in het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2006-2012

Tabel 1[1]: Geschatte overheidsbudgetten (euro) voor het interne klimaatbeleid in de periode 2006 – 2012.

Thema	Budget Vlaamse overheid 2006 – 2012 (€)
Duurzame mobiliteit	368.500
Gebouwen	115.660.660
Duurzaam energiebeleid	72.634.783
Industrie	62.905.717
Landbouw en bossen	88.356.600
Innovatie	148.400.000
Sensibilisatie	19.779.400
Adaptatie	250.000
Voorbeeldrol van de overheid	4.631.000
Voorbereiding van het klimaatbeleid na 2012	459.577
Totaal	**513.446.237**

De realisatie van klimaatbeleid draagt tevens bij tot de realisatie van andere beleidsdoelstellingen (bijvoorbeeld NEC-plafonds) waardoor het klimaatbudget in vele gevallen een dubbel dividend heeft, wat onzichtbaar is in de begroting.

Wat betreft de inzet van flexibiliteitsmechanismen heeft de Vlaamse regering bij de goedkeuring van het VKP 2006-2012 op 20 juli 2006 beslist dat

- afhankelijk van de resultaten van de interne projecten in het VKP, Kyoto-eenheden te verwerven voor 21,4 miljoen ton CO_2-eq.
- Hiervoor zal jaarlijks een bijkomend budget vrijgemaakt worden om gradueel de nodige hoeveelheid Kyoto-eenheden op te bouwen, rekening houdend met de prijsevoluties. Dit gebeurt in afstemming met de kostprijs en het resultaat van interne reductiemaatregelen die tijdig kunnen uitgevoerd worden.

Om tijdig de kloof met de Kyotodoelstelling te kunnen dichten, rekening houdend met het beleid en de emissies uit het verleden, zal op basis van de beschikbare prognoses ca 171,24 mio euro nodig zijn. In vergelijking met andere lidstaten in een vergelijkbare positie die bovendien een veel lagere marginale reductiekost hebben is dit een relatief laag aandeel van buitenlandse emissierechten t.o.v. binnenlandse inspanningen. Dit is trouwens ook volledig conform met het supplementariteitsprincipe uit de Akkoorden van Marrakesh, dat stelt dat buitenlandse emissierechten aanvullend dienen gebruikt te worden aan de binnenlandse reductie-inspanningen die de hoofdbrok moeten uitmaken van de totale reductie-inspanning.

[1] Voor de mobiliteitsmaatregelen 1.1 - 1.8 is geen specifiek klimaatbudget, noch personeelsinzet afgesplitst. Deze maatregelen hebben een reductiepotentieel van 2.223 kton CO_2-eq en leveren een indirecte financiële bijdrage van 89,3 miljoen euro (op basis van de prijs van een emissiekrediet van 8 euro per ton).

Qua budget is in 2006, 37 mio euro voorzien van de in totaal nodige 171,24 mio euro. Dit is ruim meer dan het benodigde bedrag bij een lineaire verdeling over de periode. Er zijn nog geen contracten getekend voor individuele projecten. De Participatiemaatschappij Vlaanderen zal voor 22 mio euro deelnemen aan het Multilateral Carbon Credit Fund van de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling. Voor de komende begrotingsjaren zal blijvend een mix gemaakt worden van middelen afkomstig van kapitaalsoperaties, provisies als eigen inkomsten.

Het totale budget voor het halen van de Vlaamse Kyotodoelstelling komt hiermee op 684,686 miljoen € (interne maatregelen + aankoop emissiekredieten).
Ter illustratie, dit ligt ca 205 miljoen € lager dan een scenario waarbij de Kyotodoelstelling voor 100% met flexibele mechanismen zou ingevuld worden, wat het belang aantoont van het principe van het prioritair stellen van binnenlandse maatregelen in afstemming met het systeem van de emissierechten.

Bijlage 10:

Lijst projecten 2006 -- kaaimurenprogramma

Lijst van in bedrijf zijnde kaaimuren oktober 2006 (met datum inbedrijfstelling)

Voorstellen aanvaard in de eerste evaluatieronde van februari 1998					
1	Albertkanaal	Amoco Chemical	DS	scheik. prod.	**(oktober 1999)**
2	Kan Dessel-Turnhout	Savelkouls Beton	DS	bouwmat.	**(oktober 1999)**
3	Kan. Bossuit-Kortrijk	nv Desiré Stadsbader- Flamand	W&Z	bouwmat.	**(mei 2001)**
4	Moervaart	Shanks	W&Z	bouwm.+afval	**(maart 2001)**
5	Kan. Bossuit-Kortrijk	nv Despriet	W&Z	bouwmat.	**(mei 2001)**
6	Moervaart	SITA	W&Z	afval	**(mei 2002)**
7	Dender	bvba De Witte	W&Z	bouwgrondst.	**(juli 2000)**
8	Bovenschelde	Ottevaere en Co	W&Z	zand	**(mei 2001)**
9	Vilvoordedok	Hessenatie/Cargovil	W&Z	containers	**(mei 2002)**
10	kan Charleroi-Brussel	De Nayer	W&Z	bouwmat.	**(mei 2002)**
11	kan Brussel-Rupel	DD Shipping-Grimbergen	W&Z	allerlei	**(september 2003)**
12	kan Leuven-Dijle	M&W Beton	W&Z	bouwmat.	**(januari 2002)**
13	kan Briegden	Wijnands Bulk Care bvba	DS	bouwmat.	**(maart 2000)**
Voorstellen aanvaard in de tweede evaluatieronde van 8 september 1998					
14	Kan Brussel-Schelde	Van Gansewinkel NV	W&Z	Containers	**(november 1998)**
15	Albertkanaal	WCT cvba	DS	Containers	**(september 2000)**
16	Albertkanaal	KHG nv	DS	Contain.+stukg.	**(maart 2000)**
17	Kan Brussel-Schelde	DD-Shipping-Puurs	W&Z	Bulkgoederen	**(april 2004)**
18	Kan Bossuit-Kortrijk	Devamix NV	W&Z	Bouwmater.	**(mei 2002)**
19	Bovenschelde	AVCT	W&Z	Containers	**(juni 2002)**
20	Bovenschelde	Oudenaards Manutentiebedrijf	W&Z	Cont+bulk+stukg.	**(mei 2001)**
21	Leie	River Terminal Wielsbeke (Deel I)	W&Z	Containers	**(april 2004)**
22	Kan Gent-Oostende	Aveve Veevoeding	W&Z	Landbouwpr.	**(mei 2002)**
23	Ringvaart Gent	Van Heyghen Staal nv	W&Z	Metaalprod.	**(maart 2001)**
24	Kan. Leuven-Dijle	Cargill	W&Z	Moutprod.	**(juni 2003)**
25	Albertkanaal	ESP	DS	Metaalprod.	**(april 2000)**
26	Kan Brussel-Schelde	G&G International NV Willebroek	W&Z	Ondeelb.voorw.	**(januari 2002)**
Voorstellen aanvaard in de derde evaluatieronde van 2 december 1998					
27	Leie	River Terminal Wielsbeke (Deel II)	W&Z	Containers	**(april 2004)**
Voorstellen aanvaard in de vierde evaluatieronde van 10 maart 1999					
28	Kan Bocholt-Herentals	Velbo nv	DS	zand	**(oktober 2004)**
29	Bovenschelde	Scaldis Ruien	W&Z	Lijnzaad en lijnzaadolie.	**(augustus 2002)**

Voorstellen aanvaard in de vijfde evaluatieronde van 28 april 1999				
30 Kanaal Roeselare-Leie	Spano nv	W&Z	Houtspaanders	**(september 2003)**
31 Zeekanaal Brussel - Schelde	Deckx Algemene Ondernemingen nv.	W&Z	Bouwmaterialen	**(april 2004)**
32 Zeekanaal Brussel - Schelde	Valomac nv	W&Z	Bodemassen (afvalstoffen)	**(april 2003)**
33 Bovenschelde	Molens van Malleghem	W&Z	Mais en pulp-olieslagerij	**(augustus 2002)**
Voorstellen aanvaard in de zesde evaluatieronde van 24 juni 1999				
34 Zeekanaal Brussel - Schelde	TCT Belgium	W&Z	Containers	**(08/07/2003)**
Voorstellen aanvaard in de zevende evaluatieronde van 21 september 1999				
35 Zuid-Willemsvaart	nv Metaalbewerkingsindustrie Uikhoven	DS	Mineralen en ertsen	**(december 2001)**
Voorstellen aanvaard in de achtste evaluatieronde van 10 november 1999				
36 Bovenschelde	De Vos Brandstoffen nv	W&Z	Brandstoffen (olie)	**(september 2002)**
37 Albertkanaal	Trading and Recycling nv	DS	Ertsen en restproducten van metaalverwerking	**(augustus 2001)**
38 Albertkanaal	ADM-WCT	DS	Ondeelbare voorwerpen	**(oktober 2002)**
Voorstellen aanvaard in de negende evaluatieronde van 4 mei 2000.				
39 Albertkanaal	Claesen Betonbedrijf NV	DS	Bouwmaterialen	**(januari 2004)**
40 Albertkanaal	Adams NV	DS	Bouwmaterialen, bouw en sloopafval	**(mei 2003)**
Voorstellen aanvaard in de tiende evaluatieronde van 20 juni 2000				
41 Kanaal Bossuit-Kortrijk	Dumoulin NV	W&Z	Landbouwgrondstoffen	**(1 maart 2005)**
Voorstellen aanvaard in de twaalfde evaluatieronde van 16 november 2000				
42 Kanaal Roeselare - Leie	Delvaza	W&Z	zand	**(oktober 2003)**
Voorstellen aanvaard in de veertiende evaluatieronde van 22 maart 2001				
43 Zeekanaal Brussel - Schelde	nv Star	W&Z	Restafvalstoffen	**(januari 2005)**
44 Albertkanaal	Agglo-nv	DS	Rondhout, houtchips, zaagmeel	**(maart 2004)**
Voorstellen aanvaard in de vijftiende evaluatieronde van 21 mei 2001				
45 Albertkanaal	BP Chembel NV	DS	Scheikundige producten	**(oktober 2004)**
Voorstellen aanvaard in de zestiende evaluatieronde van 4 september 2001				
46 Albertkanaal	ALZ NV	DS	Staal (coils en slabs)	**(augustus 2004)**
Voorstellen aanvaard in de zeventiende evaluatieronde van 25 januari 2002				
47 Kanaal Leuven-Dijle	NV VBA	W&Z	Zand/grind/puin	**(december 2005)**
Voorstellen aanvaard in de achttiende evaluatieronde van 22 maart 2002				
48 Albertkanaal	Sadepan Chimica NV	DS	Chemische producten	**(januari 2004)**
Voorstellen aanvaard in de tweeëntwintigste evaluatieronde van 11 maart 2003				
49 Albertkanaal	Van der Sluijs Groep NV	DS	Diesel/Petroleum/Benzine	**(januari 2006)**

Voorstellen aanvaard in de drieëntwintigste evaluatieronde van 25 juni 2003					
50	Albertkanaal	Euro Shoe Group	DS	containers	**(januari 2006)**
Voorstellen aanvaard in de vierentwintigste evaluatieronde van 20 januari 2004					
51	Zeekanaal Brussel-Schelde	PIESSENS NV	W&Z	Schroot	**(oktober 2006)**
Voorstellen aanvaard in de vijfentwintigste evaluatieronde van 11 mei 2004					
52	Albertkanaal	Tessenderlo Chemie NV	DS	Chemische producten	**(april 2006)**
Voorstellen aanvaard in de zesentwintigste evaluatieronde van 14 september 2004					
53	Albertkanaal	Van Raak NV	DS	petroleumproducten	**(oktober 2005)**

Bijlage 11:

Overzicht streefbeeldstudies

Streefbeelden

Provincie Antwerpen

	Wegnummer	Omschrijving	kostprijs	status
1	A12 Noord	E19 - Ned. Grens	48816,86	Lopende
2	A12 – midden (TV3V)	Antwerpen – Rupeltunnel	156523,85	Afgerond
3	N16	Sint-Niklaas – Mechelen	77817,36	Lopende
4	N19+R14+N71	E313 Geel – N74	100000,00	Lopende
5	R12 (TV3V)	Ring Mechelen	90808,81	Lopende
6	R14 (TV3V)	Ring Geel deel N19-N19	45750,00	Afgerond
7	N19 (TV3V)	Turnhout – R14	102397,92	Lopende
8	R13+N12+N132+N140	Ring Turnhout en verbindingen E34	68986,00	Afgerond
9	R11+N12 (TV3V)	A12 – N12XN112	99978,62	Afgerond
10	Scheldelaan-Noorderlaan (Masterplan Antwerpen)		BAM	Afgerond
11	N152 (TV3V)	E314 – N19	99237,27	Afgerond
12	N144	Wuustwezel – Hoogstraten	70000,00	Afgerond
13	Corridor E313	Ring-Lummen	te bepalen	nog op te starten
14	Kanaalweg	Herentals tot provinciegrens met Limburg	te bepalen	nog op te starten

ProvincieLimburg

	Wegnummer	Omschrijving	kostprijs	status
1	N78	omleiding N78	50000,00	afgerond
1	N702-N750-N75	van R71 (Hasselt) tot complex 32 E314	48977,00	afgerond
3	N76	omleiding Meeuwen	91153,00	afgerond
4	N79-R72-N20	bovenlokale wegenstructuur Tongeren	77348,00	afgerond
5	N74	Noord-Zuidverbinding (deel Hasselt - E314)	87973,00	afgerond
6	N29-N72	van E313 (Beringen-Paal) tot N72 (Beringen) + N72 Kasteletsingel	58265,00	afgerond
7	N71	van N74(Neerpelt) tot N748 (Hamont-Achel)	53966,00	afgerond
8	N726	Kelchterhoef- domein Bokrijk	49651,00	afgerond
9	R71	grote Ring om Hasselt	223717,25	lopende
10	N75	vak E314(Genk-Oost) - N78 (Dilsen)	58715,00	afgerond
12	N73	van N74(Hechtel) tot brug Z-Willemsv. (Bree)	86720,00	lopende
11	N80-N3	R71 (Hasselt)- N3 (Sint-Truiden) + omleiding Sint-Truiden	63658,00	lopende
13	N76	vak Genk (N702) - Meeuwen (aansluiting omleiding)	66516,00	lopende
15	N71	vak Lommel tot aansluiting N74 in Overpelt	53966,00	lopende
16	N2	R71-Kuringen	110963,00	lopende
17	N76	vak Bocholt - Bree doorsteek naar N76 Meeuwen	45714,00	lopende
18	N78	vak Maaseik (ring) - Kinrooi	63868,00	afgerond
19	N78	vak Maasmechelen-Dilsen-Maaseik	77953,00	lopende
20	N78	vak Riemst-Lanaken	72455,00	lopende
21	N78	Maasmechelen (E314) - rotonde Rekem	67238,20	lopende
22	N20	Vak Hasselt - Tongeren	79649,00	lopende
23	N74	van N74 tot E314	289565,00	lopende
24	N79	E313 - Maastricht	56501,00	lopende
25	N2	vak Diest - Kermt	68907,00	lopende
26	N73	Nieuwe primaire weg vanaf Meerhoutstraat tot complex 25a en nieuwe N73 tot N72	142642,00	lopende
28	N80-E40	van St-Truiden tot E40	200000,00	in voorbereiding

Vlaams-Brabant

	Wegnummer	Omschrijving	kostprijs	status
1	N8	Brussel – Ninove	17697,12	Afgerond
2	R0	Verkeersstructuurschets Zone Zaventem (vak A1/E19 – A3/E40)	68508,85	Afgerond
3	N26	Leuven – Mechelen + N267 (vak N26 – A1/E19) + N21 (vak N26 – Haacht)	112097,41	Afgerond
4	N2	Leuven – Diest	128929,82	Afgerond
5	N2	Leuven – Brussel + N227 (vak N2 – A3/E40)	147958,80	Afgerond
6	A12	Brussel – Boom	66124,08	Afgerond
7	R0	R0 Noord – Ontwerp ruimtelijk streefbeeld (vak A1/E19 – A10/E40)	61930,22	Afgerond
8	N25	Haasrode – Meerdalwoud	0,00	Afgerond
9	A8	N203a – A8 Halle	99.572,20	Afgerond
10	R0	R0 – Oost (vak Waals-Brabant - A3/E40) + A4/E411 + N4 (vak A4/E411 - N253)	180.967,60	Afgerond
11	N3	Leuven - Tienen	58418,80	lopende
12	N6	Brussel – Halle	142287,50	Afgerond
13	R23	Ring om Leuven	86033,83	lopende
14	R22	Woluwelaan + N211 (vak R22 – A1/E19)	79800,00	Afgerond
15	R27	Ring om Tienen – N3	98525,58	Afgerond

Oost-Vlaanderen

	Wegnummer	Omschrijving	kostprijs	status
1	N41.	Vanaf de kruising met de R41 te Aalst t/m de kruising van de N41 met de R42 (De L. Sche	79.033,32	lopende
2	N42.	Vanaf kruispunt N9 te Wetteren tot kruising Hoge Weg te Geraardsbergen.	86.757,00	lopende
3	N424/N456.	Opmaak streefbeeld 'voorlopige zuidelijke havenring Gent	24.553,32	lopende
4	N44.	N44a. Vak E40-N49.	111.602,41	lopende
5	N44.	N44a. Vak E40-N49. Opstellen van een streefbeeld. (zonder gevolg)	76.182,45	lopende
6	N47.	Lokeren-Dendermonde.	100.989,02	afgewerkt
7	N60.	Vak De Pinte-Ronse.	91.972,10	afgewerkt
8	N9.	Vak Gent-Brugge.	79.860,00	afgewerkt

West-Vlaanderen

	Wegnummer	Omschrijving	kostprijs	status
1	N382	E17 - N43 te Waregem	57475,00	afgerond
2	N36	E17 - N43 te Deerlijk en Harelbeke	56870,00	afgerond
3	N36-R32	Ring om Roeselare vak van A17 complex Roeselare - Rumbeke tot A17 complex Roeselar	140163,00	afgerond
4	N8	Vak van N38 tot A18 complex Veurne	225495,00	afgerond
5	N37	vak Ardooie vanaf Pittemstraat tot N35 Deinzesteenweg te Tielt	60000,00	in uitvoering
6	N31	vak Blauwe Toren tot N34 te Brugge	90000,00	in aanbesteding
7	R8	vak complex Kortrijk Oost tot en met complex Stasegem	65000,00	in aanbesteding

Bijlage 12:

Nota van het Overlegcomité met betrekking tot het Verkeersveiligheidsfonds

Overlegcomité

Betreft: Verkeersveiligheidsfonds

Historiek

Naar aanleiding van de standpuntbepaling van de Vlaamse Regering m.b.t. het voorontwerp van wet en ontwerp van KB inzake het verkeersveiligheidsfonds op 07/08/2005 werden volgende voorstellen van beslissing overgemaakt aan de federale Minister van Mobiliteit.

- De Vlaamse Regering verleent een negatief advies met betrekking tot de voorliggende ontwerpteksten en stelt vast dat de huidige verdeelsleutel niet in verhouding staat met het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de politiezones.

- De Vlaamse Regering vraagt de federale regering dat de betrokken ontwerpteksten dusdanig worden aangepast dat
  - De gewesten begunstigde worden van de middelen voorzien voor de uitbouw van de controlestructuur uit het verkeersveiligheidsfonds, zodanig dat de gewesten hun bestaande structuur verder kunnen uitbouwen.
  - Er geen bedrag gereserveerd wordt voor de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de Federale Overheidsdiensten Financiën en Mobiliteit en Vervoer.
  - Er geen bedrag gereserveerd voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.
  - Er geen bedrag toegewezen wordt aan de federale politie.
  - De gewesten de bevoegdheid krijgen over de verdeling van de middelen tussen de politiezones.

Uit de parlementaire besprekingen is gebleken dat er geen rekening gehouden is met de opmerkingen van het Vlaams Gewest. De wet en het KB zijn ondertussen ongewijzigd goedgekeurd en gepubliceerd in het staatsblad van 21/12/2005.

Rekening houdend met het feit dat Vlaanderen een aanpassing van de ontwerpteksten gevraagd heeft en dat de definitief goedgekeurde teksten ongewijzigd gebleven zijn, is een nieuw wetgevend initiatief aangewezen, zodat de bemerkingen van het Vlaams Gewest opgenomen worden.

Indien de Vlaamse Regering de minister-president gelast dit punt te agenderen op het overlegcomité, moet het Vlaamse standpunt verder verduidelijkt worden.

Opbouw van de middelen

Het fonds bestaat uit de ontvangsten van de penale geldboeten inzake verkeer, van de beschikkingen tot betaling en van de sommen tegen betaling met verval van strafvordering, verminderd met het geïndexeerd bedrag van deze ontvangsten in 2002 (183.442.060.68€). Dit initieel bedrag dat in vermindering gebracht wordt, wordt niet ter discussie gesteld.

Samenvattend is het zo dat op dit moment de maximumbedragen uit het verkeersveiligheidsfonds waarop de lokale politiezones en de federale politie aanspraak kunnen maken, worden bepaald door toepassing van een verdeelsleutel die 3 criteria heeft :

- soort politiezone (54%)
- aantal doden en zwaar gewonden binnen de politiezone (37%)
- aantal km weg onder ‘beheer’ (9%)

Deze procentuele bepaling zorgt voor een rigide verdeling van de middelen, zonder rekening te houden met het verkeersveiligheidsbeleid van de politiezones.

Wijzigingen doorgevoerd in 2005

Van het resterend bedrag zijn door de aanpassing aan de wet en het KB in 2005 volgende voorafnames voorzien.

- er werd een bedrag van 300.000 euro naar voor geschoven waarvan 150.000 euro bestemd is voor de FOD Mobiliteit en Vervoer en 150.000 euro bestemd is voor de FOD Binnenlandse Zaken voor de administratieve opvolging en controle van de actieplannen inzake verkeersveiligheid.
- een bedrag gereserveerd voor de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de Federale Overheidsdiensten Financiën en Mobiliteit en Vervoer voor de aankoop van materiaal in het kader van de door de federale politie georganiseerde gemeenschappelijke aankopen ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid) – **dit wordt bepaald door de ministerraad en er is niet gespecificeerd hoeveel dit bedraagt**
- een bedrag gereserveerd voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid (in het KB wordt dit bedrag gereserveerd voor de FOD Justitie – **evenveel als voor de federale politie – maximaal 5%**).
- een bedrag voor de federale politie omdat ook op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen verkeersveiligheidsacties moeten worden gehouden. De federale politie moet aan dezelfde voorwaarden voldoen als de lokale politiezones om in aanmerking te komen voor de middelen uit het boetefonds. Het aan de federale politie toe te wijzen deel uit het boetefonds wordt beperkt tot een bij KB te bepalen maximum (maximum 5% van het totaal)
- een bedrag voor een gemeenschappelijke aankoop van materiaal voor de geïntegreerde politie – **dit bedrag wordt bepaald door de ministerraad - max 10.000.000€.** Dit bedrag gaat af van de dotatie van de lokale politiezone die van deze gemeenschappelijke aankoop gebruik wil maken.

Met betrekking tot de doorgevoerde wijzigingen kunnen een aantal concrete opmerkingen gemaakt worden.

- Een gedeelte bestemd voor de politiezones wordt afgeroomd ten voordele van federale overheidsdiensten, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken. Op welke manier dit bedrag is samengesteld en in welke mate dit de reële bijkomende uitgaven dekt is niet duidelijk.
- De federale politie kan ook middelen verkrijgen uit het verkeersveiligheidsfonds, als nieuwe begunstigde.
- De gewesten worden niet vermeld als begunstigde van het verkeersveiligheidsfonds. Dit is echter absoluut noodzakelijk aangezien ook het Vlaams Gewest investeringen doet die de verkeersveiligheid ten goede komen, zoals de flitscamera's.

Het Vlaams mobiliteitsbeleid

De afgelopen jaren heeft Het Vlaamse Gewest zeer grote investeringen gedaan om de verkeersveiligheid in Vlaanderen op een hoger peil te brengen. Zowel op het vlak van **educatie, signalisatie (dynamische zone-30 borden), infrastructuur** als **handhaving** heeft Vlaanderen heel wat inspanningen gedaan. Ook de onbemande camera's welke in Vlaanderen op heel wat locaties werden opgesteld (ca. 1000 flitspalen) dragen er toe bij dat er meer

middelen ter beschikking kwamen van het verkeersveiligheidsfonds. Het is dan ook logisch en noodzakelijk dat het Vlaamse Gewest ook aanspraak kan maken uit middelen van het verkeersveiligheidsfonds. Op deze manier kan het Vlaamse Gewest deze middelen aanwenden om de verkeersveiligheid in Vlaanderen verder te verbeteren.

In het **Vlaamse regeerakkoord** van juli 2004 (pagina 80) staat vermeld dat : **"Met het oog op meer homogene bevoegdheidspakketten en noodzakelijke hefbomen voor een beter bestuur, zal de Vlaamse Regering ook de overdracht van andere aangelegenheden naar Vlaanderen verdedigen : verkeersveiligheid met inbegrip van het verkeersreglement en het boetefonds."**

Vlaanderen beschikt reeds over een structuur om het lokaal mobiliteitsbeleid op te volgen. Het opzetten van een nieuwe structuur binnen de FOD mobiliteit en de FOD Binnenlandse Zaken, zorgt voor een ontdubbeling van de opvolging van het lokaal mobiliteitsbeleid, waar verkeersveiligheid een onderdeel van uitmaakt. Een integratie in de evaluatie en opvolgingsverslagen van de **mobiliteitsplannen**, zal een administratieve vereenvoudiging inhouden en zorgen voor een **geïntegreerd beleid op lokaal vlak**. Hierdoor kan de opvolging vanuit het gewest gebeuren, dat nu reeds bevoegd is voor het mobiliteitsbeleid waarin de verkeersveiligheid geïntegreerd zit. Dit zal tevens zorgen voor een grotere betrokkenheid van de politiezones bij de opstelling en de implementatie van de mobiliteitsplannen.

Voorstel tot integratie van het verkeersveiligheidsfonds in het Vlaams mobiliteitsbeleid

De huidige wet houdt een bevoegdheidsoverschrijding in ten aanzien van de gewesten, aangezien de middelen van het verkeersveiligheidsfonds veelal aangewend worden voor educatie en sensibilisatie, dat een gewestbevoegdheid is.

De Vlaamse Regering vindt dat de verdeelsleutel zoals deze nu toegepast wordt geen rekening houdt met het effectief gevoerde handhavingsbeleid, dat zich vertaald in de inningen van penale boetes. De geïnde middelen moeten voor 25% opgenomen worden in de verdeelsleutel. Hierdoor wordt deze :

- Inning van penale boetes (25%)
- soort politiezone (29%)
- aantal doden en zwaar gewonden binnen de politiezone (37%)
- aantal km weg onder 'beheer' (9%)

De Vlaamse Regering gaat niet akkoord met de federale voorafnames aangezien reeds 183.442.060.68€ (index 2002) van de inning van penale boetes in de federale begroting blijft en vraagt dat :

- Er geen bedrag gereserveerd wordt voor de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de Federale Overheidsdiensten Financiën en Mobiliteit en Vervoer.
- Er geen bedrag gereserveerd voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die met name betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.
- Er geen bedrag toegewezen wordt aan de federale politie.

De Vlaamse Regering wil zelf begunstigde worden van de middelen voorzien voor de uitbouw van de controlestructuur uit het verkeersveiligheidsfonds, zodanig dat de gewesten hun bestaande structuur verder kunnen uitbouwen.

De Vlaamse Regering wenst zelf de bevoegdheid te krijgen over de verdeling van de middelen tussen de Vlaamse politiezones. Op deze manier kan het gehanteerde verkeersveiligheidsbeleid van de politiezones afgestemd worden op het Vlaams mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse Regering vraagt om te kunnen beschikken over een deel van de middelen die naar de politiezones verdeeld worden, om het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid langs de gewestwegen, zoals het plaatsen van flitscamera's en dynamische zone-30 borden, te kunnen verderzetten.

Bijlage 13:

Aanvullende antwoorden van minister Kathleen Van Brempt

BIJLAGE 13: AANVULLENDE ANTWOORDEN VAN MINISTER VAN BREMPT

A. Niet beantwoorde vragen

1. Vraag van Marleen Van den Eynde over de criteria die de minister hanteert voor groeiprognoses voor personenmobiliteit op basis van modelsimulaties: welke criteria en wie heeft modelsimulaties gemaakt?

Antwoord:
Dit wordt onderzocht door onze administratie.

2. Vraag van Marleen Van den Eynde over projecten collectief en duurzaam vervoer (stand van zaken en cijfers)

Antwoord:
Zoals mevrouw Van den Eynde zelf heeft aangehaald, staat dit project nog in zijn kinderschoenen. De projecten zijn dan ook nog niet op structurele wijze geëvalueerd.

3. Vraag van Johan Sauwens. Wat is het exacte effect van prijsverhoging van tarieven (maart 2006) op netto-ontvangsten van De Lijn

Antwoord:
Ter aanvulling van het antwoord dat de minister al in de commissie heeft gegeven, kan zij meedelen dat de cumul van de netto-vervoersontvangsten tot en met september 2006 een stijging van 3,63 % vertoont.

4. Vraag van Jan Peumans over regionalisering Verkeersveiligheidsfonds: hij vroeg de voorbereidende nota's

Antwoord:
Regionalisering Verkeersveiligheidsfonds: zie nota in bijlage (Bijlage 12)

5. Vraag van Jan Peumans over BAM: hij vroeg welk noodscenario minister Van Brempt heeft om tramprojecten uit te voeren (gelet op beslissing VR om te plafonneren) indien Oosterweelverbinding duurder uitvalt?

Antwoord:
De minister verwijst hiervoor naar de voortgangsrapportage van woensdag 8 november 2006 voor wat het Masterplan Antwerpen betreft (zoals dat vier maal per jaar gebeurt).

6. Vraag van Joris Vandenbroucke: hoe zal men sturend karakter geven aan wegenvignet?

Antwoord:

1. Een overzichtelijk en controleerbaar systeem is niet haalbaar met een forfaitair systeem (hoe controleer je bijvoorbeeld het aantal pk's of de cilinderinhoud van een wagen die in een ander land staat ingeschreven?).

2. Zolang we met een forfaitair systeem werken en er geen slim wegenvignet wordt ingevoerd, is het niet mogelijk om een sturend karakter van het wegenvignet te garanderen.

B. Er waren engagementen van de minister:

1. Juiste cijfers van de prijsverhoging tarieven

De minister verwijst naar het overzicht dat zij al had bezorgd (bijlage 7 = overzicht tarievenbeleid)

2. De kostprijs van het tarievenbeleid

De minister verwijst naar het antwoord dat zij in de commissie heeft geformuleerd.
Een antwoord op deze vraag kan niet op korte termijn worden gegeven, vermits het heel wat opzoekings- en analysewerk vergt.

3. Ongevallenregistratie

De minister verwijst hierbij naar het antwoord dat zij in de commissie heeft geformuleerd.

Het verzamelen en ter beschikking stellen van gegevens m.b.t. verkeersongevallen is nog steeds een bevoegdheid op federaal niveau toegewezen aan de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, met name het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). Gegevens zijn ook rechtstreeks te raadplegen op de website van het NIS.

Het Vlaamse Gewest heeft in uitvoering van opeenvolgende overeenkomsten met de Vlaamse provincies een ongevallen-GIS uitgebouwd, waarin de NIS-gegevens worden verwerkt en verbeterd op het aspect van correcte lokalisatie van het ongeval. Via deze overeenkomsten hebben de Vlaamse provincies ook de taak om de verwerkte gegevens te verspreiden aan de gemeenten en de lokale politiezones. Aanvragen van deze gegevens worden ook door de Vlaamse provincies verwerkt.

De gedetailleerde gegevens voor elk verkeersongeval met gekwetsten voor de jaren 2003 en 2004 werden recent door het NIS ter beschikking gesteld. Deze datasets zijn ‘gewogen’ om rekening te houden met ontbrekende ongevalsformulieren. Deze ‘weging’ of ‘calibratie’ werd voor het eerst in 2002 doorgevoerd. De voorbereidingen worden op dit ogenblik gemaakt, zodat in de komende periode deze gegevens samen met provincies en politie kunnen gecorrigeerd worden aan de hand van het procesverbaal indien de locatiegegevens onvolledig of onjuist bleken te zijn.

Ook de registratie van de ongevallen is een bevoegdheid op federaal niveau. De ongevalsgegevens 2005 die op een vergadering van 2 mei 2006 voor eind juni 2006 werden beloofd, zijn nog niet ter beschikking gesteld. Deze gegevens werden allemaal via het systeem van éénmalige vatting (ISLP, Integrated System for the Local Police) opgenomen en zouden correcter moeten zijn (qua aantal). In principe moeten de gegevens van het proces-verbaal (PV) en de statistische gegevens dan gelijk zijn aan elkaar. Het systeem van de eenmalige vatting is een systeem dat door de federale en lokale politie wordt gebruikt voor de registratie van ongevalgegevens. De gegevens voor de ongevalstatistieken worden nu rechtstreeks uit de digitale PV's gehaald. Vroeger werden de PV's opgesteld en moest vervolgens een statistisch formulier worden ingevuld. Daarbij kon het voorkomen dat het statistisch formulier niet werd ingevuld of dat er verschillen ontstonden tussen de gegevens opgenomen in de PV's en de gegevens die ingevuld werden op het statistisch formulier.

Vanaf mei 2003 zijn de federale en lokale politie gestart met het geleidelijk invoeren in alle politiezones van een nieuw informaticasysteem (ISLP) voor de invoer van alle gegevens m.b.t. letselongevallen. In dit systeem is ook de geo-referering van de ongevallen automatisch opgenomen.

Bijlage 14:

Engagement van minister Kathleen Van Brempt

Vlaamse Regering
Kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Koolstraat 35, 1000 BRUSSEL
Tel. (02)552.63.00 – Fax (02)552.63.01
E-mail: kabinet.vanbrempt@vlaanderen.be
http://www.ministerkathleenvanbrempt.be

Vlaams Parlement
De heer Marc van den Abeelen
Voorzitter commissie MOW

1011 Brussel

uw kenmerk	**ons kenmerk** V10/V7/0183 11582	**bijlagen**
vragen naar / e-mail frank.vanthillo@vlaanderen.be	**telefoonnummer** 02/552 63 54	**datum** 12 DEC 2006

Geachte heer voorzitter

Hierbij wil ik bevestigen dat ik aan de commissie een overzicht zal geven tegen 22 december 2006 van de prijsevolutie van de tarieven over de periode van de laatste tien jaren en een overzicht van de netto vervoersontvangsten van De Lijn, per type vervoerbewijs over dezelfde periode

Met vriendelijke groeten

i.o.

Kathleen Van Brempt