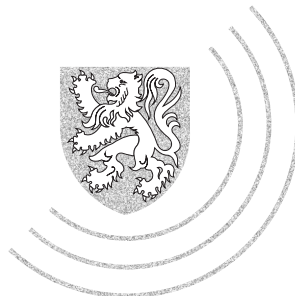


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

4 december 2003

ONTWERP VAN DECREET

**houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap
voor het begrotingsjaar 2004**

BELEIDSBRIEF

**Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsprioriteiten 2003-2004**

BELEIDSBRIEF

**Energie
Beleidsprioriteiten 2003-2004**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jean-Paul Peuskens
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

*Zie :***15** (2003-2004)

- Nr. 1 : Ontwerp van decreet + Bijlagen
- Nrs. 2 tot 8 : Amendementen
- Nr. 9-A : Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid
- Nr. 9-B : Verslag namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
- Nr. 9-C : Verslag namen Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden
- Nr. 9-D : Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport
- Nr. 9-E : Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
- Nr.9 -F : Verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 9-G : Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 9-H : Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

12-A (2002-2003)

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

13 (2003-2004)

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

16 (2003-2004)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof + Erratum

*Zie ook :***1917** (2003-2004)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

1918 (2003-2004)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER GILBERT BOSSUYT	4
II. ALGEMENE BESPREKING	9
A. Eerste vragenronde : vragen & opmerkingen van de leden en antwoorden van de minister	9
- Tussenkoms van de heer Ludwig Caluwé	9
- Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	10
- Tussenkoms van de heer Johan Malcorps	13
- Tussenkoms van de heer Jean Geraerts	27
- Tussenkoms van de heer Marc Cordeel	29
- Tussenkoms van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer	29
B. Tweede vragenronde : vragen & opmerkingen van de leden en antwoorden van de minister	31
- Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	31
- Tussenkoms van de heer André Denys	38
- Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts	40
- Discussie omtrent de zin of onzin van flitspalen	41
- Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux	44
- Tussenkoms van de heer André Denys	48
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN	48
Toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet 2004	48
Bespreking van de artikelen van het uitgavendecreet 2004 en stemmingen	50
IV. EINDSTEMMING	51
BIJLAGEN	53
Bijlage 1 : samenstelling van de BAM	54
Bijlage 2 : evolutie van de ontvangsten en de reizigers bij De Lijn	54

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 2004 behandeld op 18, 20 en 26 november 2003.

In samenhang met dit ontwerp werden de Beleidsbrieven Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St. Vl. Parl. 2003-2004, nr. 1917*) en Energie (*Parl. St. Vl. Parl. 2003-2004, nr. 1918*) besproken.

Na een algemene toelichting door de minister 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 de minister.

Er werden voor wat de bevoegdheden van deze commissie betreft, een vijftal amendementen door de meerderheidsfracties ingediend. Ze zijn terug te vinden in *Parl. St. Vl. Parl. 2003-2004, nr. 15/4*.

Zoals elk jaar zullen de zogenaamde indicatieve meerjarenprogramma's in de verschillende sectoren bij overzending aan de fracties en de leden van de commissie bezorgd worden.

I. ALGEMENE TOELICHTING DOOR MINISTER GILBERT BOSSUYT

Inleiding

De minister verklaart dat wat hier ter bespreking voorligt, de laatste beleidsbrief en begroting van de huidige legislatuur zijn. Het is geen afronding van, maar een verder zetten van een beleid dat in deze legislatuur een sterke ontwikkeling heeft ondergaan, zowel beleidsmatig als wat de voorbehouden middelen betreft.

Het beleid inzake mobiliteit heeft in deze regeerperiode een sterke ontplooiing gekend, mede dankzij de inbreng van deze commissie. Vooral op het vlak van het geregeld personenvervoer werd een nieuw hoofdstuk geschreven, één waarin de basisdienstverlening aan de bevolking wordt gegarandeerd tegen een minimale kostprijs voor de gebruiker.

Veilige, aantrekkelijke, makkelijk toegankelijke en milieuvriendelijke mobiliteitseisen hebben de hoeksteen gevormd voor het gevoerde beleid. De klemtonen liggen op uitgebreid en goedkoop openbaar vervoer, ongevalveilige wegen met ruimte

voor fietspaden, de promotie van de binnenvaart en de uitbouw van de Vlaamse havens.

De economische recessie van de laatste jaren noodzaakt de Vlaamse regering tot het voeren van een voorzichtige begrotingspolitiek. Hierdoor is het onmogelijk een snelle bijkomende aangroei van het beleid te voeren, doch de geplande beleidskrijtlijnen blijven onverminderd van kracht.

De begroting 2004 bevat dan wel weinig nieuwe accenten, de ingeslagen weg wordt echter versterkt geconsolideerd.

De aandachtspunten in de begroting 2004 zijn de volgende :

Versterking van het openbaar vervoer

De versterking van het aanbod aan openbaar vervoer, als middel om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van alle mensen, conform de doelstellingen van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

De gestage groei in het aanbod die de voorbije jaren werd gerealiseerd door De Lijn, wordt in de begroting 2004 verder aangehouden. De bijkomende kilometers die worden aangeboden worden uitgevoerd door privé-pachters. De snelheid van het opzetten van de nieuwe verbindingen en frequenties gebeurt volgens de mogelijkheden die binnen De Lijn aanwezig zijn om het beleid in goede banen te leiden.

De limiet ligt op een bedrag van 25 miljoen euro per jaar dat bijkomend aan de bestaande projecten kan toegevoegd worden.

Wat betreft de prijszetting van het product openbaar vervoer is de hervorming afgerond. De sociale doelgroepen waarvoor het openbaar vervoer een belangrijke meerwaarde oplevert, kunnen tegen een minimaal tarief gebruik maken van de aangeboden gemeenschapsdiensten.

In volle ontplooiing is er nog de promotie en de verkoop van wat men het 'professionele' abonnement zou kunnen noemen : de 3W-extra-abonnementen.

Deze abonnementen moeten de druk verlagen op het automatisme dat 'vervoer' gelijk is aan 'autovervoer', een indruk die bij vele mensen nog leeft.

De minister herhaalt hierbij dat een terugdringen van het aantal autogebruikers een té grote ambitie

is, maar het stoppen van de aangroei zou al een succes zijn.

De diensten van De Lijn werken hard om de werkgevers van het micro-economische én het macro-economische nut van deze abonnementen te overtuigen en de minister is ervan overtuigd dat die bal aan het rollen geraakt.

Dat 'het openbaar vervoer gebruik' in de lift zit, blijkt uit de meest recente cijfers van het aantal reizigers. In de eerste 9 maanden van dit jaar werden 15% meer reizigers vervoerd dan in dezelfde periode van 2002. Dit is louter het gevolg van de uitbreiding en de kwalitatieve verbeteringen die aan het net werden aangebracht via de zogenaamde projecten basismobiliteit. Deze stijging staat volledig los van de tariefmaatregelen die ondertussen reeds meer dan één jaar in voege zijn getreden.

Met de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) / De Lijn werd een nieuwe beheersovereenkomst afgesloten voor een periode van 5 jaar. Hierin worden belangrijke afspraken gemaakt inzake de verantwoordelijkheden bij de uitvoering van de maatschappelijke opdracht.

In uitvoering van deze afgesloten beheersovereenkomst worden bijkomende middelen voorzien voor onder andere bijkomend personeel voor de interne audit en de managementondersteuning, potentieel onderzoeken en een mobiliteitscentrale.

Potentieelonderzoeken zijn als onderdeel van het netmanagement een belangrijk instrument tot het aantrekken van bijkomende reizigers.

De gemaakte afspraken zijn de volgende :

- De VVM zal de projecten netmanagement invoeren en daarbij de prioriteitenlijst volgen. Ze sluit voor de realisatie van een project minstens met het Vlaams Gewest en de betrokken lokale overheid/lokale overheden een mobiliteitsconvenant en de bijbehorende modules af.
- De VVM werkt binnen het kader van het netmanagement aan de verdere uitbouw van de voorstedelijke vervoersnetten rond Brussel, Antwerpen en Gent.
- De VVM bezorgt een voorstel van fysisch programma voor de projecten netmanagement van het volgende jaar aan de administratie, die het voorstel adviseert en ter goedkeuring voorlegt aan de minister.

Er zal binnen De Lijn een contactcenter worden opgezet.

De belangrijkste doelstellingen van dit callcenter zijn :

- Verstrekken van reisinformatie ;
- Verstrekken van managementinformatie (signaalfunctie) ;
- Marketinginstrument ;
- De Lijn als makelaar in duurzame mobiliteit.

Voor de implementatie zal samengewerkt worden met de Vlaamse Infolijn om de slaagkansen te verhogen.

De Lijn bouwt tevens voor het Vlaams Gewest de centrale voor mobiliteitsmanagement uit waarmee ze aan verschillende mobiliteitsbehoeften in het Vlaamse Gewest tracht tegemoet te komen door als coördinator tussen de verschillende actoren op de mobiliteitsmarkt op te treden.

De centrale zal onder meer instaan voor :

- het beheer van een carpooldatabank ;
- het onderzoeken van het mobiliteitsprofiel en het openbaar vervoerpotentieel ;
- het leveren van adviezen om het openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer te gebruiken ;
- het bevorderen van multimodaal en intermodaal personenvervoer ;
- het leveren van adviezen over de opmaak en de uitvoering van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen ;
- het onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek private samenwerking ;
- het bijeenbrengen van de spelers op de mobiliteitsmarkt en het coördineren van hun activiteiten ;
- het samenwerken met andere partners op de mobiliteitsmarkt om oplossingen voor verplaatsingsbehoeften op maat van de klant af te leveren ;
- het vervullen van een loketfunctie voor het aanbieden van alle mogelijke vervoerbewijzen ;

- het stimuleren van autodelen.

Daarnaast zal vanaf 2004 de financiering van de trams op dezelfde manier gebeuren als de bussen. Dit betekent hetzij 25% door rechtstreekse financiering en 75% door een lening waarbij De Lijn de terugbetaling van de leningslast krijgt gefinancierd.

Wat de convenants en de projecten basismobiliteit betreft, worden deze projecten die reeds 2 jaar effectief in voege zijn en tweemaal een positieve evaluatie kregen voor de toegepaste uitvoeringswijze overgeheveld naar de basisdotatie waar zij in een regulier circuit terechtkomen. De eerste jaren is er een verhoogde verantwoording en controle vereist om een beginnend project te evalueren en desgevallend bij te sturen.

Verkeersinfrastructuur en verkeersveiligheid

Een tweede belangrijke pijler van het mobiliteitsbeleid is het verhogen van de veiligheid van de weggebruikers. Alle weggebruikers worden beschermd, volgens de beste mogelijkheden.

Er zijn voor de minister twee bijzondere aandachtspunten :

- fietsers en voetgangers hebben quasi geen bescherming bij een aanrijding ; zij komen dan ook veel voor in de ongevallenstatistieken ;
- kruispunten, ook met verkeerslichten, zijn een plaats waar veel ongevallen gebeuren.

Een eerste belangrijke ommezwaai bestond erin elk kruispunt met verkeerslichten te vervangen door een ‘rond punt’ daar waar de verkeersafhandeling dit mogelijk maakt. Dit is een snelheidsremmende ingreep en verkleint sterk de kans op een ongeval én de impact van een ongeval door de lagere snelheid.

Daar waar een kruispunt met verkeerslichten omwille van de vlotte verkeersafhandeling toch de voorkeur blijft genieten op een rond punt, wordt dat kruispunt op grote schaal vergezeld van een onbemande camera of ‘roodlichtcamera’. De plaatsing van de camera’s gebeurt niet lukraak, maar op plaatsen waar in het (recente) verleden de meeste ongevallen zijn gebeurd.

Tegen het einde van de legislatuur zullen onbemande camera’s zijn geplaatst op 350 locaties.

Op korte termijn werden al sterke resultaten bereikt omtrent de daling van het aantal ongevallen

(slachtoffers) op deze kruispunten voorzien met onbemande camera’s.

De resultaten zullen op lange termijn ongetwijfeld de weerstand die er bij een aantal personen is, doen wegebben.

De recente agressiegolf ten aanzien van deze camera’s is dan ook te catalogeren als een regelrechte aanval op de veiligheid van iedere weggebruiker. De minister pleit dan ook voor een strenge aanpak en heeft vernomen dat men binnen andere partijen hierover dezelfde mening is toegedaan.

Voor het onderhoud en verdere invoering van de onbemande camera’s worden bijkomende middelen in de begroting 2004 voorzien.

Het mag dus duidelijk zijn dat de plaatsing van onbemande camera’s louter tot doel heeft om het aantal ongevallen en daarbij horende verkeersslachtoffers te verminderen, en niet, zoals sommige kwatongen beweren, de inkomsten te verhogen. Het Vlaams Gewest int hier immers geen ontvangsten uit.

Voor de heraanleg van gevaarlijke kruispunten en wegvakken zelf zal er in 2004 opnieuw 100 miljoen euro worden voorzien op het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Daarover werden reeds afspraken gemaakt binnen de Vlaamse regering.

Het Vlaams Verkeerscentrum wordt versterkt om de begeleiding van vervoersstromen nog te verbeteren. Door middel van dynamische signalisatie en camerabewaking wordt een vlotte doorstroming bereikt en kunnen ongevallen worden vermeden.

Wat de zogenaamde ‘zwakke weggebruiker’ betreft, – en het woord zwak slaat hier dus duidelijk enkel en alleen op de afwezigheid van enige bescherming ervan, – wordt de klemtoon gelegd op de aanleg van fietspaden. Niet zomaar fietspaden, maar voor zover als mogelijk afzonderlijke fietspaden, gescheiden van de rijbaan. Ook hiervoor wordt er net als de voorbije jaren een gelijkblijvend bedrag ter beschikking gesteld voor de aanleg ervan. De gemeenten hebben hier een belangrijke functie. Zij zijn het best geplaatst om de noden te prioriteren op hun grondgebied. Het gaat hier evenwel om fietspaden langs gewestwegen, welteverstaan.

In de toekomst zullen ook de provincies hierin een ondersteunende rol toebedeeld krijgen.

Ook de heraanleg van doortochten door stads- en dorpskernen heeft tot doel langzaam verkeer te verzoenen met de lokale bewoning zodat de bewoners zich ook nog veilig op het openbaar domein kunnen begeven.

Wat de investeringen in wegen betreft, werden de voorbije jaren enorme inspanningen gedaan. Het aantal werken lag zo hoog dat de balans dreigt over te hellen en dat de (tijdelijke) hinder groter is dan de voordelen van de (her)aangelegde weg.

De onvoorzichtigheid van een kleine minderheid aan chauffeurs heeft de verkeershinder bij werken op de openbare wegen bovendien vermenigvuldigd. Met de sector werden afspraken gemaakt dat deze zijn verantwoordelijkheid zal opnemen. De minister rekent erop dat zij zelf de nodige initiatieven zullen nemen om een grotere verkeersveiligheid te bekomen, die trouwens ook voor hen van levensbelang is.

Openbare werken in de Antwerpse regio

Voor 2004 en 2005 staan er enorme werken op het uitvoeringsprogramma aan de ring om Antwerpen op til.

Hiervoor zullen enorme inspanningen worden geleverd binnen het project 'Minder Hinder'. De belangrijkste concrete acties zijn hierin de bouw van tijdelijke bruggen aan de belangrijkste kruispunten op de Singel en een forse uitbreiding van het aangeboden openbaar vervoer.

De bruggen op de Singel moeten een veiligere en snellere verkeersafhandeling mogelijk maken voor autobestuurders die van de ring om Antwerpen uitwijken naar de Singel.

Wie toch opteert voor nog minder hinder kan gebruik maken van het openbaar vervoer. De capaciteit wordt uitgebreid zodat er meer mensen op dezelfde bus kunnen en de capaciteit van tram- en buslijnen wordt verhoogd. Het aanbod van het openbaar vervoer zal in Antwerpen uitgebreid worden door de inzet van 130 gelede bussen en 20 bijkomende trams om de vervoersstroom aan te kunnen.

Natuurlijk is de overtuiging dat na de heraanleg van de ring een belangrijk aandeel van de bevolking van de bus of tram zal blijven gebruik maken eens hij of zij het gemak ervan heeft mogen ervaren.

Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) worden bijkomende middelen gegeven die zij zal gebruiken om werken uit te voeren die anders ten laste van de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) of het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) vielen. Zo zal de BAM instaan voor de financiering van de heraanleg van de ring om Antwerpen. Die uitgaven waren voorzien op de begroting van het FFEU. De vrijgekomen ruimte hierdoor op het FFEU zal worden ingevuld met projecten die anders op het VIF zouden worden aangerekend.

De BAM heeft een BTW-ruling aangevraagd waarvan de minister eerlang hoopt dat deze wordt toegekend. Hierdoor zou er nog meer mogelijk zijn met dezelfde middelen.

Met de verkeershinder in het Antwerpse die waarschijnlijk nooit volledig zal kunnen worden uitgesloten, is de minister terughoudend om in de rest van Vlaanderen ook nog grote wegenwerken op te starten. Hiervoor zet de minister de wegeninvesteringen in 2004 op een lager pitje.

Bedrijfsvervoerplannen

Het Vlaamse Gewest ondersteunt al een 10-tal jaar de bedrijven bij het opmaken van een bedrijfsvervoersplan door een financiële tussenkomst in de opmaak en door opleiding via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. De bedoeling is om in 2004 tot een vervijfvoudiging van het huidige jaarlijks aantal nieuwe bedrijfsvervoersplannen te komen. Een uitgebreid instrumentarium, dat op dit ogenblik wordt geoperationaliseerd, zal worden ingezet voor de realisatie van deze doelstelling :

- Het ter beschikking stellen van een toolbox, die de ondernemingen moet toelaten op een zelfstandige en autonome wijze voor de eigen werknemers een goed bedrijfsvervoerplan op te maken, rekening houdend met de mogelijkheden en de beperking eigen aan de bedrijfsomgeving ;
- Een extra gratis aanbod aan opleiding via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde ;
- Ondersteuning van de coördinatie door de provincies ;
- Gratis aansluiting op de Vlaamse carpooldatabank ;

- En tenslotte de bedrijfsvervoercheques (10.000 euro per bedrijf : 15 in 2003, 75 in 2004).

De sociale partners zullen een belangrijke rol spelen bij de promotiecampagne van het nieuwe en verruimde aanbod.

Luchthavens

Aan de luchthaven van Oostende worden bijkomende middelen gegeven voor de interne managementondersteuning. De algemeen directeur is goed op weg om minutieus het onderste uit de kan te halen op elk domein en om de slaagkansen te verhogen, worden bijkomende middelen ter beschikking gesteld voor de invulling van specifieke personeelsfuncties.

Uit de meest recente cijfers blijkt duidelijk dat de dit jaar aangeworven algemeen directeur een nieuwe dynamiek heeft weten in gang te zetten. De trafiekstijgingen zijn aanzienlijk. Vergeleken met de eerste tien maanden van 2002 zijn er 40% meer passagiers en 35% meer vracht geteld.

Daarnaast worden momenteel met diverse maatschappijen onderhandelingen gevoerd om bijkomende trafieken aan te trekken. De toekomst kondigt zich hoopvol aan, zodat de luchthaven van Oostende naar een economisch rendabele exploitatie kan evolueren.

Voor de exploitatie van de luchthaven van Antwerpen werd een oproep tot kandidaten gelanceerd voor een PPS-formule. Deze kandidaten werden reeds onderworpen aan een preselectie door PMV. Hen wordt eerstdaags een lastenboek bezorgd voor de indiening van een offerte.

Havens

Binnen de havens was er in 2003 een verschuiving van middelen gebeurd ten voordele van de haveninvesteringen. De heropstart van de werken in het kader van het project Deurganckdok in uitvoering van het nooddecreet, lag aan de basis van deze historisch hoge kredieten. Ook de definitieve afwikkeling van enkele dossiers inzake investeringen in havengebieden en in de maritieme toegang gaf aanleiding tot kredietverhogingen in 2003. In de initiële begroting 2004 worden die verschuivingen die slechts éénmalig mogelijk waren, terug gezet. In het kader van de uitvoering van het verdrag van 1995 zijn de aanlegbaggerwerken in de maritieme toegang, zowel in de vaarpassen op de Noordzee als in de Schelde volledig uitgevoerd. Ook wrakkenberging in het Belgisch gedeelte van de Noord-

zee werd voltooid. De wrakkenberging in de Westerschelde op Nederlands grondgebied is bijna volledig uitgevoerd. Hierdoor kunnen er meer middelen verschuiven naar het onderhoud van de maritieme toegangswegen en havens hetgeen noodzakelijk is om de structurele investeringen in de verruiming van de vaarwegen op peil te houden.

Ook de nodige extra kredieten voor de gefaseerde uitvoering van het Havendecreet worden bij de bestaande kredieten gevoegd.

Voor het flankerend ecologisch en sociaal beleid bij de realisatie van het Deurganckdokcomplex worden er in 2004 meer middelen ingeschreven.

De globale evolutie van de loodsgelden in Vlaanderen lag in 2003 beduidend lager dan in andere regio's van de range Hamburg – Le Havre, en zelfs substantieel lager dan de indexevolutie in ons land. Dit vormt een indicatie voor het optimalisatie-effect dat beoogd werd met de oprichting van de DAB Loodswezen.

Nu reeds blijkt dat deze trend ook in 2004 zal kunnen bestendig worden, hetgeen een belangrijke meerwaarde voor onze economische competitiviteit betekent.

Voor een proefproject inzake het vervoer van huishoudelijk afval via de binnenvaart worden de nodige structuren opgezet en basisinvesteringen gesubsidieerd.

Ook ter vrijwaring van de hinder door de heraanleg van de ring om Antwerpen worden subsidies gegeven voor de verlaging van de overslagkosten van zeeschepen naar binnenschepen en spoorwegen.

Energie

Wat betreft het beleidsdomein Energie blijkt de subsidiëring voor de plaatsing van zonnepanelen een dergelijk succes te zijn dat de aanvragen de middelen overtreffen. Om de subsidies te kunnen uitkeren, wordt het budget fors verhoogd.

De bevolking is dus wel degelijk bereid om te investeren om het energieverbruik en de uitstoot voor broeikasgassen te verminderen.

De middelen in het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen zullen ingezet worden voor subsidiëring, demonstratieprojecten, studies en sensibiliserings- en communicatiecampagnes om de ontwikkeling van windenergie, zonne-energie, waterkracht en biomassa een breder draagvlak te geven. De mid-

delen die hiervoor vrijkomen op de begroting van Energie kunnen het beleid inzake rationeel energieverbruik een bijkomende impuls geven.

Besluit

De minister resumeert dat de thema's die aangesneden worden in deze begroting regelmatig in de commissie aan bod komen. Er zit dus niet veel nieuws in deze begroting 2004, alhoewel er wel een aantal nieuwe initiatieven operationeel worden. De minister verwijst naar de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn, de aanpak van de zwarte punten en de verdere operationalisering van de basismobiliteit. De voornaamste wijziging in deze begroting betreft de keuze die de regering maakte om voor het onderhoud van wegen een belangrijk deel minder middelen uit te trekken, alhoewel er moet rekening mee gehouden worden dat een belangrijk gedeelte van de kredieten overgeheveld werden naar de BAM, ook al omdat de werken in Antwerpen ook een omvangrijk deel van de middelen opsorpen. De minister stipt nog aan dat tijdens deze werken er in de wijde omgeving van Antwerpen niet té veel andere werken mogen aangetrokken worden.

II. ALGEMENE BESPREKING

A. Eerste vragenronde : vragen & opmerkingen van de leden en antwoorden van de minister

De minister verzoekt de leden hun technische vragen te bezorgen aan zijn kabinet zodat zijn administratie en kabinet zich kunnen voorbereiden en gedetailleerd kunnen antwoorden op de gestelde vragen.

Voor de leesbaarheid, het overzicht en de duidelijkheid werden de verstrekte antwoorden van de minister telkens geplaatst bij de respectieve tussenkomsten van de leden.

- Tussenkoms van de heer Ludwig Caluwé

De heer Ludwig Caluwé vindt het altijd belangrijk, zeker voor een algemene bespreking, dat hij de toelichting van de minister kan plaatsen naast het advies van de SERV. De SERV heeft immers meestal inzake infrastructuuraangelegenheden een substantiële inhoudelijke inbreng. Hij betreurt dat de regering het SERV-advies niet afgewacht heeft om het programmadecreet goed te keuren.

Wat de belangrijke vermindering aan kredieten voor wat de rubriek wegen betreft, is de heer Ludwig Caluwé het eens dat men in de onmiddellijke omgeving van Antwerpen tegelijkertijd met onderhoudswerkzaamheden geen andere werken plant. Maar betekent zulks dat tegelijkertijd ook niet zal gewerkt worden aan de Bredabaan, Antwerpsestraat, Sint-Bernardsesteenweg en ook de werken op de Leien zouden stilgelegd worden ? Dat zijn immers ook allemaal werken in de onmiddellijke omgeving.

Men kan toch niet concluderen dat werken tussen bv. Gent en Brugge storend zullen zijn voor de werken aan de ring van Antwerpen ?

De minister repliceert dat er een onderscheid dient gemaakt te worden tussen structureel onderhoud en grote werken. Het zou best zijn dat er op het tijdstip dat aan de ring gewerkt wordt, niet téveel grote werken in de onmiddellijke omgeving bezig zijn want anders komen er toch klachten. Hij onderstreept nogmaals dat een belangrijk deel van de kredieten overgeheveld werd naar de BAM. Uiteindelijk is de vermindering aan kredieten niet zo omvangrijk als de heer Caluwé laat uitschijnen.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat de vermindering toch in de orde grootte van meer dan 100 miljoen euro beloopt terwijl er de vorige jaren reeds een daling was in deze begrotingspost van het VIF. Hetzelfde lid is trouwens van oordeel dat er sprake is van een daling van circa 200 miljoen euro op drie jaar tijd.

De minister verwijst naar een resem "Minder Hinder"- maatregelen die ook veel geld kosten en die ook moeten in rekening worden gebracht. De minister is er bovendien voorstander van om te "temporiseren" op vlak van grote werken.

Hij betwist verder dat er sprake is van een daling van het budget met 100 miljoen euro : het betreft een besparing van ongeveer 50 miljoen euro.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat hij nog geen duidelijk antwoord kreeg of het enkel gaat over onderhoudswerkzaamheden of ook over vernieuwingen en/of veranderingen. Hij benadrukt dat zijn fractie voorstander blijft om tijdens de werkzaamheden op de ring van Antwerpen de Liefkenshoek-tunnel tolvrij te maken en het openbaar vervoer in Antwerpen tijdens deze periode ook volledig gratis te maken.

De minister verduidelijkt dat de regering nog geen beslissing getroffen heeft omtrent het al dan niet

tolvrij maken van de Liefkenshoek tunnel omdat dit één van de elementen is van het ganse financiële plaatje. Er is nu een regeling die alleen een tol-vrije doorgang voorziet bij “calamiteiten”. Theoretisch is er wel rekening gehouden met het scenario van mogelijke tol inkomsten. In de mate dat andere inkomsten kunnen gegenereerd worden, zal de weerslag van tol beduidend minder zijn. Nu werd theoretisch een bedrag van 12 euro vooruitgeschoven. Het dossier is echter zo gecompliceerd omdat men afhankelijk is van verschillende prioriteiten. De volgende regering zal daarover beslissingen moeten treffen.

De heer Ludwig Caluwé vraagt of hij uit de woorden van de minister mag afleiden dat deze pleit voor een uitstel van de werken die normaliter in mei 2004 van start moeten gaan? De minister repliceert dat er een duidelijke agenda voorligt en dat er afgesloten contracten zijn.

De minister verklaart verder dat er vanuit de Vlaamse overheid op het vlak van openbaar vervoer geen tariefwijzigingen (gratis) te verwachten zijn in Antwerpen.

De heer Ludwig Caluwé vermeldt dat hij zinnens is om de minister een aantal (eerder technische) vragen schriftelijk te bezorgen.

Hij merkt op dat in de toelichting bij de begroting sprake is van “de realisatie van een tunnel onder de Krijgsbaan. Deze tunnel maakt het mogelijk om te voldoen aan de nieuwe aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO”. Einde citaat. Misschien is dit het compromis met Agalev? Het lid merkt op dat men zelfs in ministeriële teksten spreekt over de “ondertunneling van de Krijgsbaan” in plaats van de “intunneling”.

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord omtrent de opmerkingen van de heer Caluwé.

De minister vermeldt dat hij zeker een voorstander is van gratis openbaar vervoer. Gratis openbaar vervoer kan ook in Antwerpen tijdens de werken op de ring ingevoerd worden indien de stad Antwerpen hiervoor vragende partij is en de kosten co-financiert zoals voorzien in de specifieke regeling hiervoor.

Er dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat de kostprijs om het openbaar vervoer in Antwerpen gratis te maken niet gering is, het gaat om ongeveer een vierde van de inkomsten van De Lijn, dus circa 30 miljoen euro. Bovendien zijn er belangrijke bijkomende investeringen op het

vlak van het aanbod nodig indien men het openbaar vervoer volledig gratis maakt, anders wordt het openbaar vervoer het slachtoffer van zijn eigen succes.

- *Tussenkomen van de heer Eloi Glorieux*

De heer Eloi Glorieux stelt vast dat De Lijn een 160tal nieuwe bussen die rijden op diesel en uitgerust zijn met airco, aangeschaft heeft. Hij wenst te vernemen of onderzocht is of deze bussen niet kunnen rijden op emissiearme brandstof i.p.v. diesel. Terzake verwijst het lid naar de stad Rijsel (Lille) waar de openbare vervoersmaatschappij op aardgas rijdt en waar de exploitatiekost slechts 1/3 van de exploitatiekost van De Lijn zou bedragen?

Airco heeft het nadeel dat daardoor het brandstofverbruik per 100 km met 2 tot 3 liter verhoogd wordt. De heer Eloi Glorieux vraagt zich af of airco überhaupt efficiënt is in een voertuig als een autobus die om de drie minuten stopt en waarvan dan de deuren openen? Is dit echt noodzakelijk voor het comfort van de reiziger? Hij pleit terzake voor een onderzoek in functie van de brandstof bij de aankoop van nieuwe bussen en wijst terzake ook op de voorbeeldrol van de overheid.

De minister repliceert dat er overleg en samenspraak is tussen de constructeurs, de diensten van De Lijn en de verbruikersverenigingen. De minister verwijst terzake naar een onderzoek van de Bond van Tram-, Trein- en Busgebruikers. Er is ook overleg geweest omtrent het item van de meest veilige en zuinige bus: bij dit overleg kwamen elementen zoals de grootte van de ramen en veiligheidsaspecten aan bod. Eén van de elementen is het veiligheidsgevoel. Wat airco betreft, verklaart de minister dat deze beslissing getroffen werd op basis van studies vooraf. Zo is de aanwezigheid van airco zeker voor de chauffeur geen overbodige luxe bij warm weer.

De minister benadrukt dat het wel een blijvend aandachtspunt moet zijn om het verbruik te matigen en gebruik te maken van hernieuwbare energiebronnen. Hij verwijst naar een aantal lopende projecten die echter niet vol te houden waren omdat er bevoorradingsproblemen waren qua waterstof. Ondertussen zijn er ook andere toepassingen zoals roetfilters in gebruik. De minister besluit dat De Lijn wel degelijk veel aandacht schenkt aan deze hernieuwbare energiebronnen.

De heer Eloi Glorieux vindt het een goede zaak dat men oog heeft voor hernieuwbare energie. Hij is van oordeel dat er in Vlaanderen voldoende beschikbare energie is en verwijst naar de firma Van-

denborre Hydrogen Systems in Westerlo. Hij pleit ervoor om naar analogie van wat in Rijsel gebeurt, ook in Vlaanderen soortgelijke proefprojecten op te zetten in de grensregio Kortrijk.

De minister kan zich niet voorstellen dat het allemaal zo gemakkelijk is. Hij verwijst naar twee debatten specifiek over brandstoffen en veiligheid die doorgingen tijdens het (recente) salon Busworld. Tot zijn grote tevredenheid bleek daar dat De Lijn wel intensief met deze dingen bezig is.

De minister antwoordt in een latere commissiezitting dat er reeds 13 citybussen die met airco uitgerust zijn, operationeel zijn.

De VVM heeft in 2002 184 bussen met airconditioning besteld, te leveren in 2003 en 2004. In 2003 werden reeds 314 bussen met airco besteld, te leveren in 2004 en 2005.

Het verbruik van deze voertuigen ligt, al naargelang de weersomstandigheden, ongeveer 2 tot maximum 5% hoger. Er dient evenwel rekening gehouden te worden met het feit dat de motoren van de nieuwe generatie bussen voldoen aan de Europese Euro-3-normen en aldus milieuvriendelijker zijn.

Niettemin, zal de VVM met VITO overleggen om ook hier proeven te doen om de opportuniteit na te gaan om roetfilters op deze bussen te installeren. Indien zou blijken dat er hierdoor een belangrijk effect inzake vermindering van de uitstoot kan bereikt worden, zullen ook de bussen met een Euro-3-motor opgenomen worden in het programma van de roetfilters.

Vooraleer massaal roetfilters te installeren op voertuigen met een Euro-3-motor zullen de nodige testen dus worden uitgevoerd, analoog aan de werkwijze die voor de bussen met een Euro-2-motor werd toegepast.

Met betrekking tot het gebruik van aardgas als brandstof voor bussen stelt de minister dat aardgas in Frankrijk inderdaad goedkoper is omwille van diverse redenen.

De aardgasbussen verbruiken evenwel 25% meer dan een moderne Euro-3-diesel-motor, waardoor goedkopere aardgas reeds voor een belangrijk deel wordt gecompenseerd.

De onderhoudskosten van aardgasbussen liggen verder tot 30% hoger.

Bij het verrekenen van alle kosten komt de gebruikskost van een aardgasbus uiteindelijk tot 5 tot 10% duurder uit.

Proeven bij de VVM dienaangaande hebben bovendien aangetoond dat aardgasmotoren qua milieuvriendelijkheid minder goed presteren. Dit was trouwens één van de aspecten die recent ook aan bod zijn gekomen naar aanleiding van de studiedag omtrent de bus van de toekomst.

Deze afwegingen hebben er bij de VVM toe geleid om voorlopig geen verder uitbreidingen met aardgasbussen te voorzien. Het proefproject in Kortrijk werd daarom op 1 oktober jongstleden stopgezet.

De VVM heeft in het recente verleden, in opdracht van zijn voorganger, een studie uitgevoerd met betrekking tot de te volgen strategie inzake aanwending van brandstoffen.

Hierbij is duidelijk gebleken dat op de korte termijn het gebruik van dieselmotoren, in combinatie met roetfilters de meest efficiënte en milieuvriendelijke manier van werken is. Op de langere termijn is waterstof de toekomst. Deze technologie evolueert momenteel erg snel. De VVM heeft destijds meegewerkt aan een proefproject en volgt deze evoluties op de voet. De minister verwijst hierbij tevens naar de proeven die reeds met waterstofbussen werden gedaan in Hasselt.

Wat de luchthaven van Oostende betreft, vraagt de heer Eloi Glorieux verduidelijking over de cijfers van het vrachtvervoer : de minister gaf in zijn toelichting aan dat er een toename is van 35%. Hij wenst te vernemen of deze toename van vrachtvervoer vooral te wijten is aan de Amerikaanse toestellen die via de luchthaven van Oostende oorlogsmateriaal naar de Golf brachten.

De minister verduidelijkt dat in deze cijfers het enkel gaat over vracht die in Oostende geladen of gelost wordt.

De heer Ludwig Caluwé dringt toch aan dat de minister een gedetailleerde uitsplitsing omtrent het vrachtverkeer in de luchthaven van Oostende zou verstrekken aan de commissie.

De heer Eloi Glorieux stelt vast dat de luchthaven van Oostende vaak wordt bezocht door luchtvaartmaatschappijen van bedenkelijk allooi of door vliegmaatschappijen die op zijn minst de veiligheidsvoorschriften niet nauw nemen : er waren bovendien recent een aantal noodlandingen. Het lid wenst te vernemen of bij het aantrekken van lucht-

vaartmaatschappijen met deze aspecten rekening wordt gehouden, temeer daar in internationale rapporten Oostende vaak vernoemd wordt in verband met wapens en coltrantransporten.

De minister antwoordt dat hij terzake een zeer beperkte bevoegdheid heeft. Inzake transitvluchten heeft de Vlaamse regering geen bevoegdheid : er zijn terzake internationale verdragen. Hij hoopt dat de nieuw aangestelde manager in de luchthaven van Oostende zijn verantwoordelijkheid zal nemen. De minister stelt trouwens vast dat er zich een positieve ontwikkeling voordoet : de “oorbare” trafieken groeien beduidend. Oostende wordt een moderne luchthaven die een goede ontwikkeling kent.

Omtrent de luchthaven van Oostende verklaart de minister in een latere commissiezitting dat de tonnages die in de statistieken en het statistisch jaarverslag zijn opgenomen betrekking hebben op de gefactureerde tonnages en niet op de werkelijke geladen en geloste tonnages op de luchthaven.

Uiteraard telt de vracht van transittoestellen die een technische stop maken niet mee in de telling van de geladen en geloste vrachtoestellen.

De minister stelt ook vast dat de statistieken hier alles behalve duidelijk over zijn en hij heeft dan ook opdracht gegeven om dit naar de toekomst toe veel beter te verduidelijken en verder uit te splitsen.

Op vlak van energie benadrukt de heer Eloi Glorieux dat energiebeleid meer en meer een belangrijk item wordt niet alleen in functie van Kyoto (ecologische doelstelling) maar ook vanuit economisch en sociaal oogpunt. Hij verwijst naar de studie die in opdracht van voormalig minister Stevaert werd gemaakt omtrent het tewerkstellingseffect van alle REG-maatregelen die in beleidsnota Energie 2000-2004 opgesomd werden. Daaruit bleek dat indien al deze maatregelen uitgevoerd werden, er in de periode 2000-2010 60.000 banen jaren zouden kunnen gerealiseerd worden. Hiermee wordt aangetoond dat dit een enorm intensieve sector is die heel wat troeven te bieden heeft, vooral in de bouwsector op vlak van isolatie. Het lid vraagt in welke mate effectief de doelstellingen die vooropgesteld werden, geleid hebben tot jobs. Hij pleit voor een versnelling van de operationalisering van een aantal beleidsdoelstellingen en denkt in dit verband aan de energieprestatieregelgeving. Deze laatste maatregel stond immers reeds in de beleidsbrief van voormalig Energieminister Eric Van

Rompuy ; nu is er pas sprake van 2006 als datum van invoering.

De minister repliceert dat hij recent een gesprek had met Belsolar, de vakvereniging van fabrikanten, importeurs en distributeurs van fotovoltaïsche en thermische zonne-energiesystemen. Ook zij hebben in opdracht van zijn voorganger Stevaert een studie gemaakt die nu bekeken wordt door de administratie van de minister. Er zijn een reeks maatregelen getroffen maar een aantal moeten inderdaad nog hun volle uitwerking krijgen. Hij verwijst naar de resolutie in verband met douche-spaarkoppen. De minister stelt met genoegen vast dat deze maatregelen succes hebben en dat het draagvlak voor deze zaken bij de bevolking erg groot wat een goede zaak is met het oog op het realiseren van de gemaakte afspraken op vlak van hernieuwbare energie. Minister Bossuyt heeft de federale minister recent er trouwens op gewezen dat deze in het kader van de liberalisering van de energiemarkt verantwoordelijk is voor de begeleiding van de gewesten. De federale overheid moet zijn verantwoordelijkheid nemen inzake de afbouw van het monopolie van Electrabel en het openstellen van onze regio voor wat energie betreft. Hij is ontgoocheld dat de federale regering recent maatregelen genomen heeft om het “historische” aandeel van de gemeenten in de energiemarkt te compenseren door dat verlies te verhalen op de burger. De Vlaamse regering staat niet achter deze federale beslissing.

De minister stipt verder aan dat een reeks energiematregelen in opbouw zijn. Zo is er een quasi verdubbeling van de subsidiëring wat betreft zonne-energie. Deze maatregel vergroot zeker het draagvlak voor een toekomstige energiepolitiek die gericht is op een diversificatie.

Wat de problematiek van zonne-energie betreft, merkt de heer Eloi Glorieux op dat minister Gabriels een aantal jaren terug al beloofde 8.000 daken met zonnepanelen uit te rusten. In de respectieve begrotingen Huisvesting, Economie of Energie is daarvan echter niets terug te vinden. Is deze idee dan begraven ?

De minister verklaart dat voormalig minister Gabriels deze uitspraak deed bij de start van het onderzoek. Deze studie is nu rond. Het is de bedoeling dat de sociale woningbouw gebruik maakt van zonne-energie. De minister opteert echter voor een politiek van geloofwaardigheid : de kwaliteit voor wat wordt vooropgesteld, primeert boven de tijdsfactor (de snelheid).

In een latere commissiezitting verklaart de minister dat de plaatsing van zonnepanelen op 8.000 sociale woningen gepland werd door de minister bevoegd voor de sociale huisvesting. Er werd dan ook voor deze maatregel geen budget voorzien op de begroting Energie.

Anderzijds is op de begroting Energie het budget voor de subsidiëring voor de plaatsing van zonnepanelen door particulieren wel verhoogd van ongeveer 1 tot 1,7 miljoen euro in 2004. Hij hoopt hiermee tegemoet te komen aan de vele aanvragen.

Wat betreft de realisatie van de tewerkstellingseffecten van het energiebeleid verklaart minister Bossuyt in een latere zitting het volgende :

De maatregelen uit het CO2/REG-plan uit 1999 creëren volgens een studie van RDC in Vlaanderen jaarlijks circa 1.000 extra banen in 2001 en 2002 en circa 7.000 extra banen tussen 2003 en 2010. De belangrijkste banencreatie gebeurt in de sectoren isolatie (46%), verwarming (30%) en hernieuwbare energie (15%). De meest arbeidsintensieve maatregelen zijn :

- vervanging van enkel glas door dubbel glas in de bestaande woningbouw (34%) ;
- verwarming : vervanging van elektrische verwarming door aardgasverwarming in de bestaande woningen (17%) en vervanging van verwarmingsketels ouder dan 20 jaar (11%) ;
- groene stroomdoelstelling : 12%

De meeste van deze maatregelen zijn inmiddels opgenomen in het Vlaams Klimaatbeleidsplan.

Wat betreft isolatie, beglazing en verwarmingsinstallaties in de residentiële sector is reeds in oktober 2002 een voorstel van decreet tot invoering van een energieprestatieregelgeving in gebouwen ingediend bij het Vlaams Parlement. Dit voorstel van decreet werd echter omwille van het zeer technisch karakter ervan inmiddels opgesplitst in een kaderdecreet en een uitvoeringsbesluit en opnieuw ingediend op 6 november 2003.

Een tweede maatregel betreft het uitwerken van een REG-norm voor de energieleveranciers. Via een besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 werden de netbeheerders van elektriciteit verplicht om jaarlijks een hoeveelheid primaire energiebesparing bij hun eindafnemers te besparen ten belope van 1%, recent opgetrokken tot 2%, van de geleverde elektriciteit. De netbeheerders

voeren dit jaar voor het eerst door zijn administratie goedgekeurde REG-actieplannen uit. Zo kennen de meeste netbeheerders een premie toe voor de plaatsing van dakisolatie in bestaande woningen en voor de vervanging van enkel glas door hoogrendementsglas. Bovendien worden in een aantal gevallen ook muur- en kelderisolatie financieel gestimuleerd. Vanaf 2004 zullen ook de niet-huishoudelijke klanten kunnen genieten van deze premies.

Wat betreft de sector hernieuwbare energiebronnen is sinds begin 2002 het systeem van de groenestroomcertificaten van kracht. Sinds de aankondiging van dit systeem is de productie van groene stroom reeds ongeveer vertienvoudigd.

De minister wenst te benadrukken dat ondertussen reeds 11% van het elektriciteitsverbruik afkomstig is van hernieuwbare energiebronnen zoals warmtekrachtkoppeling.

- *Tussenkoms van de heer Johan Malcorps*

De heer Johan Malcorps wil bij het naderen van het einde van deze legislatuur een evaluatie maken van wat als doelstellingen voorop gesteld werd. Het moment van de waarheid nadert immers. De leidraad voor deze evaluatie vormt de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken.

Het lid vraagt naar een stand van zaken van de implementatie van de beleidsaanbevelingen Mobiliteitsplan Vlaanderen die door de Vlaamse regering werden goedgekeurd. Hij vraagt naar een langetermijnplanning tot 2010 en de betrokkenheid van het Vlaams Parlement en in het bijzonder de resolutie die het parlement daarover goedgekeurd heeft. Hij pleit dan ook voor een gedachtewisseling in het parlement over deze langetermijnplanning.

- het Vlaams Totaalplan Fiets en fietspaden

In verband met het Vlaams Totaalplan Fiets stelt hetzelfde lid met genoeg vast dat dit Totaalplan gerealiseerd werd. Dat was een oude eis van de Fietsersbond. Een aandachtspunt blijft echter de coördinatie van de realisatie van de bovenlokale functionele fietsroutes (langs spoorwegen en kanalen, langs gewestwegen). Terzake verwijst het lid naar zijn schriftelijke vraag over deze problematiek. De provincies doen daar wel een aantal inspanningen maar is er voldoende afstemming tussen het Vlaamse Gewest en de provinciale en lokale overheden ?

De minister repliceert dat er bij de federale regering een verzoek werd ingediend naar mogelijkheden om onteigeningen te versoepelen. In sommige gevallen wordt men immers geconfronteerd met loodzware procedures en soms wordt men op vlak van de normen voor fietspaden “geremd en geklemd” tussen een vogelrichtlijn en een weg. De minister pleit voor een versoepeling van deze normen.

Verder verklaart de minister dat hij de lopende fietscampagne naar de gemeenten wil verder zetten. Gemeenten moeten ook op vlak van mobiliteit inspanningen doen.

De heer Johan Malcorps beaamt dat de afstemming tussen het federale niveau en de andere overheden inderdaad zeer belangrijk is.

De minister verklaart in een latere zitting dat de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk een proces is waarbij verschillende actoren betrokken zijn.

In het recente verleden werden tussen het Vlaamse Gewest en de verschillende provincies twee overeenkomsten afgesloten, die de realisatie van het fietsroutenetwerk begeleidden.

Een eerste overeenkomst (1999-2000) had betrekking op de opmaak van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Een tweede overeenkomst (2001-2004) heeft betrekking op het provinciaal fietsbeleid.

In het kader van beide overeenkomsten wordt er voorzien in een stuurgroep samengesteld uit o.a. het Vlaamse Gewest (de Mobiliteitscel, AWV, AWZ), de vijf provincies, de Vlaamse Vereniging van Provincies (VVP), de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG) en de Fietserbond.

Wat de realisatie van fietspaden langsheen dit netwerk betreft, zijn in de eerste plaats het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten hiervoor verantwoordelijk. De overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en de provincies bepalen dat elke provincie instaat voor het uittekenen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de coördinatie van de realisatie ervan. Het netwerk wordt immers opgebouwd uit fietstrajecten langs gewestwegen, provinciewegen en gemeentewegen. Specifieke trajecten lopen eveneens langs spoorwegen en waterwegen. Voor de trajecten langs de gemeentewegen kan de provincie subsidiëren. Hier-

toe heeft elke provincie zijn subsidiereglement. In het kader van het kerntakendebat dat plaatsvond tussen het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten is het coördineren van de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk een taak van de provincies. Dit werd trouwens bevestigd in het bestuursakkoord van 25 april 2003 inzake het kerntakendebat.

Uit het bovenstaande blijkt dat er dus regelmatig overleg is tussen de betrokken actoren die prioritair bevoegd zijn voor de aanleg van fietspaden. Ieder niveau draagt dus op zijn niveau bij tot de realisatie van het fietsroutenetwerk. Het routenetwerk wordt op het niveau van het Vlaamse Gewest mee vorm gegeven door het mobiliteitsconvenantenbeleid en meer specifiek de modules 11, 12 en 13 inzake de aanleg van fietsinfrastructuur. De administratie biedt aan de gemeenten via module 13 wel de mogelijkheid om zelf fietspaden aan te leggen langs gewestwegen. Bij concrete projecten maken de afdelingen van AWV geval per geval overeenkomsten met andere betrokken partijen, zoals de gemeenten en de NMBS. Ook AWZ speelt een rol bij de totstandkoming van het bovenlokaal fietsroutenetwerk waar het bijvoorbeeld de jaagpaden langs waterlopen betreft, die deel uitmaken van het routenetwerk. AWZ maakt trouwens ook deel uit van de hoger vermelde stuurgroep en trekt elk jaar de nodige middelen uit voor de aanleg en het onderhoud van jaagpaden langs de waterlopen en de bouw van fiets- en voetgangersbruggen.

De financiering van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gebeurt door het Vlaamse Gewest in zoverre het een fietspad op een gewestweg (de AWV) en de realisatie van fietsverbindingen langs jaagpaden (de AWZ) betreft.

De gemeente kan een subsidie krijgen van 100% (prioritaire fietspaden die zijn opgenomen in het driejarenprogramma van de AWV) of 80% (fietspaden die minder hoog scoren op de behoefteanalyse van de AWV en dus niet zijn opgenomen in het driejarenprogramma). In principe staan de gemeenten en de provincies dus zelf in voor de financiering van fietspaden op hun wegennet. De provincies beschikken wel over een subsidiereglement voor de aanleg van fietspaden die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk langs gemeentewegen te financieren.

Er dient opgemerkt te worden dat sinds 2001 het Vlaamse Gewest jaarlijks 75 miljoen euro voorziet voor de aanleg van fietspaden langs de gewestwegen. Door deze budgetten jaarlijks te voorzien, kan

bijgedragen worden tot de realisatie van fietsverbindingen langs gewestwegen in het kader van het uitgetekende fietsroutenetwerk. Op dit vlak worden dus de inspanningen volgehouden die door het Vlaams Totaalplan Fiets worden voorop gesteld.

Momenteel wordt ook de mogelijkheid onderzocht om in de nabije toekomst een nieuwe overeenkomst met de provincies af te sluiten inzake het fietsbeleid. Deze samenwerking tussen verschillende actoren is trouwens ook één van de bouwstenen van het Vlaams Totaalplan Fiets. Op deze manier kan deze samenwerking verder bestendig worden.

- overheveling van bevoegdheden ?

De heer Johan Malcorps verwijst naar het recente federale regeerakkoord en vraagt naar een juiste stand van zaken omtrent het lijstje van bevoegdheden inzake verkeersveiligheid die in aanmerking komen voor defederalisering.

Wat betreft de verkeersreglementering en de federale overheveling van bevoegdheden verklaart de minister dat in het regeerakkoord van de federale regering staat dat de federale regering een forum zal oprichten waarbij de gewesten en gemeenschappen zullen betrokken worden. Het forum zal ook oplossingen onderzoeken en wetsontwerpen uitwerken voor verschillende vragen om bij te dragen tot een grotere structurele coherentie van de federale, gewestelijke en/of gemeenschapsbevoegdheden. In dit kader zal het forum o.m. de verkeersveiligheid behandelen. De voorbereidingen m.b.t. de opstart van het forum in het kader van de verkeersveiligheid zijn momenteel volop aan de gang. In het recente verleden heeft de minister ook reeds een aantal voorstellen geformuleerd inzake de overheveling van het verkeersveiligheidsbeleid naar het gewest. Deze voorstellen die gaan over het verkeersreglement, de reglementering inzake de binnenvaart, de ijking van de meettoestellen, de registratie van verkeersongevallen enz. kunnen als insteek gebruikt worden wanneer het forum definitief van start gaat en de gewesten aan de vergaderingen participeren. Indien het Vlaamse Gewest immers meer bevoegdheden krijgt inzake het verkeersveiligheidsbeleid, zal ze ongetwijfeld de verkeersveiligheid in Vlaanderen op een hoger peil kunnen brengen.

- problematiek vrachtwagens

In verband met de problematiek van het veilig rijgedrag bij vrachtwagenchauffeurs vermeldt de heer Malcorps dat een aantal initiatieven aangekondigd

worden : rijsimulatoren, overleg met de SAV,... Men stoot wel op een kluwen van bevoegdheden : een aantal zaken zijn federaal zoals de invoering van de dode- en blindehoekspiegel (DOBI) en de cruise-control. Op Vlaams niveau zijn ook een aantal initiatieven getroffen zoals controle op overbelading, de rusttijden, het inhaalverbod,... De heer Johan Malcorps vraagt ook aandacht in het kader van de hiërarchisering van de wegen voor een aflijning van de "vrachtwagenroutes" : deze discussie moet gevoerd worden. Hij pleit voor het uitstippen van een aantal vrachtwagenroutes om doortochten door steden en gemeenten te ontraden.

De minister repliceert dat de afdwingbaarheid niet wordt bekomen door resoluties goed te keuren. Hij heeft reeds zijn bekommernissen aan de vrachtwagensector overgemaakt. De minister heeft bewondering voor de manier waarop Vlaanderen een aantal problemen aangepakt heeft. Hij verwijst naar de maatregelen op vlak van 70 km op de gewestwegen en de 30 km. Vlaanderen heeft optimaal de bevoegdheidsruimte benut. De Vlaamse regering heeft onmiddellijk na de opstart van de nieuwe federale regering een puntenprogramma opgemaakt van zaken die Vlaanderen wenst gewijzigd te zien en een lijstje van bevoegdheden die zouden gedefederaliseerd moeten worden.

Op de vraag van de heer Malcorps of er afspraken gemaakt werden met de sector van de vrachtwagens verklaart de minister dat er vooral behoefte is aan een groot maatschappelijk draagvlak. Hij heeft niet de hele sector van de vrachtwagens gebrandmerkt n.a.v. de recente ongevallen. De minister pleit trouwens voor een intense samenwerking met de sector. Men mag bovendien de gemeenten niet belasten met extra taken zoals aparte parkings voor vrachtwagens. De minister pleit voor een fundamentele gedragswijziging in samenwerking met de sector.

De heer Malcorps pleit voor samenwerking en afspraken met de vrachtwagensector per gemeente en per locatie. De minister is het daarmee niet eens : de praktijk leert dat dit niet werkt. Er moet integendeel een andere cultuur ontstaan.

De heer Marc Cordeel vraagt begrip voor de gewoonte dat een vrachtwagenchauffeur zijn truck mee naar huis neemt. Dit gebruik op de helling zetten, zou een zeer slechte zaak zijn.

De heer Ludwig Caluwé is van oordeel dat dit specifiek item, het stationeren van vrachtwagens niet

hét hoofdprobleem is : zolang er geen permanent verkeer is, is er niet echt een probleem.

De minister is het hiermee niet eens. Sommige chauffeurs rijden met de vrachtwagen naar huis maar anderen laten soms ook hun vracht langs de weg staan wat problemen (voor de andere weggebruikers en veiligheid) kan opleveren. Daarnaast stellen er zich ook sociale problemen, lawaaihinder (van draaiende vrachtwagens) en visuele hinder in woonwijken.

De minister verklaart in een latere zitting dat inzake de categorisering van wegen en het gebruik ervan door vrachtwagens de routes die door het vrachtvervoer op de weg kunnen worden gevolgd inderdaad een bijzondere aandacht vragen, o.a. omdat de bereikbaarheid van de economische poorten en knooppunten en de economische activiteiten moet gegarandeerd blijven, terwijl anderzijds ook rekening moet worden gehouden met aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluidshinder.

Deze ruimtelijke afweging is voor de belangrijkste wegen, de hoofdwegen en de primaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bindend vastgelegd. Voor de secundaire wegen wordt deze afweging gemaakt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen, voor de lokale wegen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

De gewenste routes worden met behulp van verkeersborden aan de betrokken weggebruikers aangegeven. Aanpassingen worden planmatig en in overleg voorbereid. Bij wegeniswerken, die een tijdelijke verstoring van de gewenste route met zich meebrengen, worden alternatieve routes aangegeven.

De minister verklaart dat de verkeersveiligheid in de transportsector een specifieke problematiek is. Het Vlaamse Gewest heeft de afgelopen jaren reeds verschillende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van vrachtwagens te verbeteren. Te denken valt hier bijvoorbeeld aan plaatselijke inhaalverboden voor vrachtwagens tijdens de spits, de werfsignalisatie, specifieke markeringen voor het behouden van onderlinge afstanden, bewegwijzering enz.

Naast deze maatregelen is ook een goed overleg met de betrokken sector van belang. Daarom werd vanuit de begroting een bedrag van 750.000 euro uitgetrokken voor de aankoop van een rijssimulator. Ook de Vlaamse minister van Werkgelegenheid en Toerisme maakte de nodige middelen vrij

voor de aankoop van simulatoren. Hiermee wordt ingespeeld op een vraag die leeft bij de transportsector naar bijkomende opleiding en vorming. De minister is er trouwens van overtuigd dat deze simulatoren ook een positief effect kunnen hebben op het vlak van verkeersveiligheid.

Ook wil het Vlaamse Gewest haar steentje bijdragen aan het mee helpen invoeren van de veiligheidscultuur binnen transportbedrijven. Daarom werd in samenwerking met de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders (SAV) een module ‘veilig en economisch rijden’ uitgewerkt. Door het nemen van dergelijke initiatieven werkt het Vlaamse Gewest samen met beroepsverenigingen om de verkeersveiligheid in deze sector blijvend op de voorgrond te plaatsen.

- Werken in de Antwerpse regio

De heer Johan Malcorps heeft oor voor de keuze van de minister om prioriteit te geven aan de werken in het Antwerpse en in het bijzonder de renovatie van de ring. Zullen de “Minder Hinder”werken effectief op tijd klaar zijn ? De minister reliceert dat de regering alles in het werk zal stellen zodat de werken tijdig klaar moeten zijn. Het lid vraagt naar een stand van zaken omtrent de bouwvergunningen van de zes geplande noodbruggen en het al dan niet MER-plichtig zijn. De minister reliceert dat het dossier ingediend werd en dat hij vertrouwt op zijn administratie en dat de minister van ruimtelijke ordening op dergelijke vragen moet antwoorden.

De minister verklaart dat wat betreft de Minder Hinder maatregelen bij de werken aan de R1 in Antwerpen, het “minder hinder bureau” ondertussen volledig operationeel is en gestart is met het uitwerken en detailleren van alle maatregelen die binnen het kader van de Minder Hinder maatregelen zullen getroffen worden.

De minister wil echter niet ontkennen dat het belangrijkste knelpunt bestaat in het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen voor sommige projecten in het kader van de minder hinder. Vooral de procedure voor het verkrijgen van de bouwvergunning is hierbij cruciaal.

Om dit proces te faciliteren, heeft de minister zijn collega bevoegd voor ruimtelijke ordening begin november opdracht gegeven om een gezamenlijke task-force op te richten op het niveau van de secretaris-generaal van LIN. Hun taak bestaat erin om het proces voor het verkrijgen van de bouwvergunning

ningen, in het bijzonder het hele tijdspad, in detail op te volgen.

Wat de concrete vraag over de tijdelijke bruggen op de Singel betreft, deelt de minister mee dat de aanbesteding zal gehouden worden op 9 december 2003. Technisch zal men bijgevolg klaar zijn tegen de start van de werken op de ring. Aan de administratie van de cel MER werd een formeel standpunt gevraagd inzake de MER-plicht van het project met het oog op de verdere afhandeling van de bouwvergunningprocedure.

Op de vraag of het bestek voor de onderhoudswerken niet op basis van te krappe termijnen werd opgesteld, repliceert de minister dat het zijn overtuiging is dat op technisch vlak wonderen mogelijk zijn door een zeer gedetailleerde en doorgedreven voorbereiding van een uitvoeringsproject. Aannemers hebben in het verleden veel te vaak laten geloven dat ze de klassieke lange termijnen nodig hebben omwille van technische redenen. Door te innoveren en gedetailleerd te plannen, kunnen de termijnen echter zeer sterk teruggedrongen worden ten opzichte van wat vroeger de norm was.

De minister vermeldt dat men het aan de maatschappij en de economische actoren verplicht is om ervoor te zorgen dat de verkeershinder op de ring van Antwerpen geen minuut langer duurt dan noodzakelijk is. Hij wil er op wijzen dat de aannemer zelf zijn uitvoeringstermijnen heeft kunnen bepalen onder strikte voorwaarden van de administratie. Er zal door de administratie dan ook zeer nauwlettend worden gekeken naar het naleven van de termijnen en bij overschrijding zullen onmiddellijk de voorgeschreven boetes worden toegepast.

- extra trams en bussen

De heer Johan Malcorps vindt het een goede zaak dat er 130 extra gelede bussen en 10 extra trams worden aangekocht. Dat is een extra stimulans ; het lid stelt wel zich vragen omtrent het tijdstip van levering.

Omtrent de levering van de trams en de bussen in het kader van het Minder Hinder plan rond Antwerpen licht de minister toe dat de administratieve voorbereidselen hieromtrent reeds werden getroffen, parallel met het beslissingsproces.

De Vlaamse regering heeft op vrijdag 14 november 2003 de bestelling van de extra 130 bussen goedgekeurd. De bestelling van de betrokken bussen is ondertussen nakende. In de leveringsschema's is rekening gehouden met de evolutie van de werken

waarbij de nodige bussen tijdig zullen geleverd worden. Met name de eerste 60 exemplaren zullen bij het begin van de werken beschikbaar zijn. De volgende reeksen zullen worden geleverd naar aanleiding van de vordering van de werken en mede in functie van de benodigdheden.

Met Siemens werd een aangepast leveringsschema overeengekomen, teneinde de trams tijdig ter beschikking te hebben, in functie van de benodigdheden. Er diende slechts een beperkte herschikking van het leveringsschema te worden voorzien.

Ook hier werd het leveringsschema afgestemd op de vordering en de evolutie van de werken.

- busbanen op autosnelwegen

De heer Johan Malcorps is voorstander van speciale busbanen op autosnelwegen. Zijn zorg is ook hier of dit realiseerbaar is zowel vanuit juridisch als praktisch oogpunt ?

De minister antwoordt dat in het verleden tevens proeven werden gedaan omtrent het aanwenden van de pechstrook op de autosnelwegen als busbaan. Deze proeven waren negatief omwille van verschillende redenen.

In eerste instantie blijkt de pechstrook te smal te zijn en moeten er aanpassingswerken gebeuren.

In tweede instantie moet worden opgemerkt dat er niet overal een pechstrook aanwezig is en dat dit de nodige problemen kan stellen bij het invoegen van de bus op het eerste rijvak.

Daarnaast maakt de federale politie bezwaren inzake veiligheid omdat de pechstrook uiteraard een andere functie heeft die conflicterend is met het gebruik van diezelfde pechstrook als busbaan.

Momenteel is er terug onderzoek omtrent een mogelijk proefproject tussen Jezus-Eik en Brussel waarbij diverse flankerende maatregelen zouden genomen worden. Dit project staat echter nog in een embryonaal stadium en het is te vroeg om hierover uitspraken te doen.

Op de vraag van de heer Eloi Glorieux wat er zal gebeuren met het fietspad dat langsheen de auto-weg in Jezus-Eik loopt, repliceert de minister dat hij de concrete situatie niet kent maar dat dit fietspad wellicht langs de ventweg loopt.

In dezelfde lijn is de vraag van de heer Johan Malcorps of de geplande Park & Ride parkings tijdig zullen beschikbaar zijn.

De minister antwoordt dat de aanleg van de P&R voorzieningen reeds opgenomen is in het aanbestedingsdossier voor de onderhoudswerken van de ring zelf. De voorbereidingen hiervoor zijn rond en technisch kan kortelings gestart worden met de aanleg. De task-force op niveau van de secretaris-generaal heeft de verantwoordelijkheid om de bouwvergunningen tijdig te af te leveren.

Verder wenst de heer Johan Malcorps verduidelijking omtrent de timing en de gevolgen van het niet halen van de termijnen van de zogenaamde “bonus-malus regeling” in verband met de uitvoeringswerken aan de ring van Antwerpen.

- aanpak van de zwarte punten

Dezelfde spreker vraagt naar een stand van zaken omtrent de aanpak van de gevaarlijke punten. Dit was een belangrijk aandachtspunt tijdens deze legislatuur. In hoeverre zit men op schema? Er is een stuurgroep met de gouverneurs die instaat voor de opvolging van de zwarte punten. Wat is de exacte relatie met het fysisch meerjarenprogramma en de objectieve behoeftenanalyse van AWV? Wie is uiteindelijk verantwoordelijk?

Het lid vraagt in dat verband ook informatie over het dossier van de mobiliteitsconvenants en de gemeentelijke begeleidingscommissies, de juiste rol van de tijdelijke vereniging “Vereniging Veilig Vlaanderen” (3V's) en de provinciale begeleidingscommissies.

De minister verduidelijkt dat binnen dit project een belangrijke input gegeven wordt aan de provinciegouverneurs, maar wat de structuur betreft, wordt het project wel degelijk geleid door de directeur-generaal van de administratie AWV als voorzitter van de stuurgroep gevaarlijke punten. Deze stuurgroep gevaarlijke punten bestaat uit de provinciale afdelingen van AWV, de provinciegouverneurs, leden van het kabinet van de minister, de vzw ouders van verongelukte kinderen, de voetgangersbeweging en de fietsersbond. Er werd een extern bureau aangeduid, de tijdelijke vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V) die het proces in goede banen moet leiden.

De stuurgroep bespreekt jaarprogramma's en zorgt voor de coördinatie van het project.

TV3V bereidt de programma's voor op Vlaams niveau en werkt de oplossingen uit tot op voorontwerp-niveau. Daartoe heeft TV3V in elke provincie

een projectteam onder leiding van een provinciaal coördinator. Dit projectteam begeleidt de bespreking voor de oplossing van de projecten doorheen de procedures. Na goedkeuring door Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) of de Provinciale Audit Commissie (PAC) werkt TV3V het voorontwerp uit.

Daarna geeft TV3V – als gedelegeerd bouwheer – het project verder aan een studie bureau per provincie voor het uitwerken van het definitief ontwerp. Deze detailleren het project tot op het uitvoeringsniveau en maken het klaar voor aanbesteding.

Voor de aanbesteding werd een korf van 25 aannemers samengesteld die kunnen inschrijven voor de projecten die aanbestedingsklaar zijn. Deze aannemers kunnen snel na aanbesteding starten met de werkzaamheden.

Wat betreft de relatie met het programma van AWV werden een aantal projecten van het meerjaren programma van AWV opgenomen in de meerjarenplanning van TV3V. Een aantal veiligheidsprojecten blijft behouden op het programma AWV omwille van de vergevorderde procedures, de verregaande complexiteit, enz.

Impliciet werkt AWV ook door middel van andere projecten aan de verkeersveiligheid (doortochten, structureel onderhoud,...).

- schoolvervoerplannen

De heer Johan Malcorps vindt het zeer belangrijk dat men werkt maakt van schoolvervoerplannen en de herinrichting van veilige schoolomgevingen. Hij verwijst terzake naar een antwoord van de minister op zijn schriftelijke vraag waaruit blijkt dat dit gebeurd is voor 140 scholen. Hij is voorstander om deze actie uit te breiden. De minister nuanceert dat dit toch al een ruim aantal is rekening houdend met het gegeven dat het gaat over scholen langs gewestwegen. De vraagsteller pleit echter voor extra stimuli rond verkeersveiligheid.

In een latere zitting verstrekt de minister bijkomend antwoord.

Tot op heden werden negentien modules 10, d.w.z. de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen, ondertekend. Momenteel zijn er ongeveer 143 scholen actief bezig schoolvervoerplannen uit te werken in het kader van de module 10. Dit betekent in ieder geval dat module 10 zeker een groot potentieel heeft. Belangrijk is dus het feit dat de betrokken scholen vanuit hun eigen invalshoek meewerken aan een schoolvervoersplan waarbij al-

lerlei maatregelen inzake de zachte weggebruiker en de openbaarvervoer gebruiker aan bod komen.

De minister wil trouwens ook opmerken dat in het kader van de tweede overeenkomst inzake het fietsbeleid tussen het Vlaamse Gewest en de provincies er aandacht besteed wordt aan module 10. Zo verstrekte de provincie ook informatie inzake deze module 10 en begeleidde elke provincie 5 “pilootscholen” per jaar bij de invoering van fietsstimulerende maatregelen. Er zal trouwens ook onderzocht worden of, indien een nieuwe overeenkomst met de provincies wordt afgesloten inzake het fietsbeleid, ook deze module 10 een centrale plaats kan innemen.

- de problematiek van de variabele snelheden – de maatregel 70 km op gewestwegen

Wat de problematiek van de variabele snelheden betreft, benadrukt de heer Johan Malcorps dat zijn fractie pleit voor snelheidsvermindering. Hij verklaart dat hij in tegenstelling tot federaal minister van Mobiliteit Bert Anciaux, voorstander is van een variabilisering naar beneden en wenst door te gaan op de piste 70/90.

De minister verklaart dat onaangepaste en/of overdreven snelheid één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid is. Indien we de snelheid van 90 km/u tot 70 km/u naar beneden kunnen halen, zal dit positieve effecten hebben op het vlak van verkeersveiligheid. Vandaar de maatregel die door het Vlaamse Gewest sinds 2001 genomen wordt om de snelheid op heel wat gewestwegen buiten de bebouwde kom terug te brengen van 90 naar 70 km/uur.

Verschillende steden en gemeenten hebben gevolg gegeven aan de oproep van voormalig minister Stevaert om door middel van een aanvullend reglement de maximaal toegelaten snelheid op de gewestwegen buiten de bebouwde kom waar nodig vanuit een aantal objectieve criteria te beperken tot 70 km/u.

Op 1 september 2003 gaf dit, per provincie opgesplitst, aanleiding tot volgende aantallen goedgekeurde besluiten :

Provincie	Aantal steden en gemeenten met een goedgekeurd besluit
Antwerpen	56
Limburg	34
Oost-Vlaanderen	38
Vlaams-Brabant	54
West-Vlaanderen	24
Totaal aantal	206

Hieruit blijkt duidelijk dat er bij heel wat gemeenten (ongeveer 2 op de 3) een draagvlak bestaat voor het invoeren van een lagere maximumsnelheid. Het meest aangewezen is en blijft natuurlijk een aanpassing van het verkeersreglement om de maximumsnelheid op wegen buiten de bebouwde kom (dus zowel op gemeentewegen, provinciewegen als gewestwegen) te beperken tot 70 km/uur.

- voertuigtelematica

Wat de voertuigtelematica betreft, is dezelfde spreker een hevig pleitbezorger van het ISA-project zoals dit thans in Gent wordt uitgetest. Hij heeft de indruk dat op Vlaams niveau de steun vooral gaat naar privé-projecten waar de zwakste vorm van ISA met name "open-ISA" (louter informatieverstrekking) wordt gepromoot. Hij opteert voor minder vrijblijvende vormen zoals die in Gent worden gepromoot. De open vormen van ISA worden trouwens al standaard commercieel ingebouwd in de meeste voertuigen. Zijn fractie pleit voor half-open en zelfs gesloten ISA-systemen. Hij dringt aan op een meer voluntaristische aanpak van de Vlaamse overheid na evaluatie van het Gentse project.

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord.

Het Vlaams ISA-demonstratieproject had vooral als doel om een telematica-platform te ontwikkelen waarop naast ISA verschillende andere, al dan niet commerciële, telematicatoepassingen kunnen functioneren. Het is op dit vlak dat de technologische uitdagingen liggen, niet op het bouwen van een gesloten, een open of een half-open systeem. De privé-partner waarmee het project uitgevoerd werd, gaf de voorkeur aan een open systeem (d.w.z. de bestuurder krijgt enkel een visuele of akoesti-

sche waarschuwing indien hij/zij de aanbevelingen niet volgen). Het is mogelijk om het open systeem zonder veel meerkosten mogelijk om te bouwen naar een half-open systeem (b.v. tegendruk van het gaspedaal) of een gesloten systeem (technisch onmogelijk om de aangeduide snelheid te overschrijden).

Bij de kosten dient onderscheid gemaakt tussen de kosten voor :

- De ontwikkeling van het systeem : deze kosten zijn reeds grotendeels gedaan, met positief resultaat, door het privé-consortium met (inhoudelijke en financiële) ondersteuning van het Vlaamse Gewest ;
- De kosten voor de apparatuur in de wagen : de apparatuur in de wagen is steeds ten laste van de eigenaar van de wagen. Belangrijk in deze is dat het platform in de wagen multifunctioneel is : niet alleen ISA maar ook routegeleiding en andere toepassingen kunnen erop werken. Vanuit deze invalshoek kost het systeem de gebruiker dus niets als het systeem al in de wagen geïnstalleerd is voor commerciële toepassingen zoals bijv. routegeleiding. Op deze wijze is er sneller een doorbraak mogelijk inzake de (vrijwillige) introductie van dergelijke systemen in wagens. Inspanningen voor verdere ontwikkelingen en om de kostprijs te drukken, zijn t.l.v. de fabrikanten (van wagens en de gespecialiseerde apparatuur) ;
- De continue informatie aanlevering inzake ISA dient blijvend vanuit het Vlaamse Gewest (Verkeerscentrum) te gebeuren. Dit kan echter klaarblijkelijk zonder veel meerkost t.o.v. de "klassieke" verkeersinformatie en aansturing.

De minister concludeert dat er gestreefd wordt naar een uitgebreidere toepassing van het ISA-model. De overheid heeft het onderzoek naar een methode gefinancierd om dit project zodanig te kunnen instellen dat andere projecten binnen dezelfde wagen op éénzelfde circuit lopen. In dat verband verduidelijkt de minister dat men naast GPS ook andere technische voorzieningen heeft die een apart circuit hebben. De overheid streeft ernaar om al deze technische snuffjes met mekaar te coördineren. Deze aanpak wordt niet alleen voor vrachtwagens gepland maar in de filosofie van de minister is deze methode ook gewenst voor bussen.

- De Lijn : implementatie van het netmanagement

Wat De Lijn betreft, heeft de heer Johan Malcorps twee vragen rond netmanagement. In verband met basismobiliteit gebeuren de nodige inspanningen. Maar de timing van het netmanagement baart hem zorgen. Hij was van mening dat destijds bij de bespreking van het decreet basismobiliteit, duidelijk afgesproken werd dat de implementatie van basismobiliteit en netmanagement samen moeten lopen. Wanneer zullen de doelstellingen van netmanagement gehaald worden ? Het lid citeert uit de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn waar sprake is van "potentieelstudies" en een prioriteitenlijst die pas tegen 2012 zal beschikbaar zijn ?

De minister repliceert dat het de bedoeling is dat naarmate de basismobiliteit voortschrijdt, nadien de evaluatie volgt. Het is de bedoeling via netmanagement in te grijpen waar er nog hiaten zijn. Men moet dus niet starten met het netmanagement als de lijnen er nog niet liggen. De heer Malcorps is het hiermee niet eens : beide operaties (implementatie van basismobiliteit en netmanagement) moeten samengaan. Zijn bekommernis gaat vooral naar grootstedelijke en stedelijke gebieden waar de lijnen reeds aanwezig zijn, wat maakt dat er niet veel lijnen moeten bijkomen maar waar wel het aanbod serieus moet verhoogd worden. Het lid stelt voor om als nieuw criterium voor de beoordeling van het comfort – bij de enquêtering van De Lijn – ook te peilen naar de bezettingsgraad. Of een tram al dan niet overvol is, is immers een reden waarom sommige mensen afhaken tijdens piekuren. Een dergelijke vaststelling is belangrijk voor het netmanagement en vergt een ingreep omtrent de bezettingsgraad.

De minister verklaart met dat dergelijke vaststellingen voortdurend wordt rekening gehouden. Als het net volledig operationeel is, moet er echter nog eens een volledige evaluatie plaatsgrijpen. In de onderhandelingen met de steden en gemeenten is er inderdaad een onderdeel netmanagement.

De heer Johan Malcorps merkt op dat in de beheersovereenkomst van De Lijn de bezettingsgraad niet expliciet opgenomen wordt als item in de tevredenheidsenquête.

De minister antwoordt dat de problematiek van de overbezetting wel bekeken werd. Hij maakt zich sterk dat als bepaalde lijnen onderbezet zijn De

Lijn zelf of in afspraak met de gemeente flexibel reageert. Dit in tegenstelling tot het verleden.

Hetzelfde lid is opgetogen met de toekomstvisie van De Lijn verwoord in het zogenaamde Pegasus-programma specifiek gericht op de Vlaamse ruit. Hij vraagt naar de planning terzake. De minister verwijst dat onderdelen daarvan – o.m. GEN – reeds in uitvoering zijn.

- de modernisering van het Albertkanaal

In verband met de waterwegen wenst de heer Johan Malcorps informatie omtrent de modernisering van het Albertkanaal, een belangrijk onderdeel van het Masterplan Antwerpen. Naast het dossier van de Hoogmolenbrug in Schoten dat via een vraag om uitleg recent werd aangekaart, wenst het lid ook een verduidelijking omtrent de mogelijke verhoging van twee spoorbruggen van de NMBS aan de IJzerenlaan. Hij vernam dat de NMBS daartoe nog geen enkel initiatief getroffen heeft ?

De minister verstrekt volgend antwoord in een latere zitting.

De modernisering van het Albertkanaal in het vak Oelegem-Antwerpen wordt opgesplitst in 2 deelprojecten.

Het eerste deelproject omvat de verruiming van het Albertkanaal tussen de brug Deurne-Bal en het Straatsburgdok, inclusief de herbouw van de Hoogmolenbrug.

In dit vak dienen in totaal 6 wegbruggen herbouwd en verhoogd, namelijk de Straatsburgbrug, de brug in de Noorderlaan, de brug van de IJzerlaan, de brug aan het sportpaleis, de brug Deurne-Bal en de Hoogmolenbrug.

Ook de dubbele spoorbrug in dit vak moet herbouwd worden.

Vermits het herbouwen van deze bruggen een enorme impact heeft op de verkeersafwikkeling van deze regio maakt de verruiming van dit kanaalvak het onderwerp uit van deelproject 11 van het Masterplan Antwerpen waarvan de uitvoering valt onder de verantwoordelijkheid van de BAM en wordt bestudeerd door de TV SAM.

Het tweede deelproject omvat de verruiming van het Albertkanaal tussen Oelegem en de brug Deurne-Bal.

Zowel de studie als de uitvoering van dit deelproject zal gebeuren door de Dienst voor de Scheepvaart en de afdeling Maas en Albertkanaal van AWZ.

De concrete stand van zaken van deze 2 deelprojecten is als volgt.

Voor het eerste deelproject, dus tussen de brug van Deurne-Bal en het Straatsburgdok, voerde de TV SAM, onder begeleiding van een stuurgroep, waarin naast de afdeling Maas en Albertkanaal en de Dienst voor de Scheepvaart ook de betrokken gemeenten Antwerpen, Schoten en Wijnegem, de AWV, de Vlaamse Bouwmeester, AOSO, Afdeling Ruimtelijke Planning en de NMBS vertegenwoordigd zijn, een onderzoek uit naar de verschillende facetten van de verruiming van het kanaal.

Dit onderzoek leidde tot een voorstel van volgende uitgangspunten :

1° De eindsituatie voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen is deze zoals voorzien in de zogenaamde "tracé-variant C" van het voorstel SAM. Deze variant houdt een verbreding in van het Albertkanaal tot een minimum breedte van 63 meter, een straal van 1.100 m voor de bocht van Merksem en de herbouw van de noodzakelijke bruggen op een vrije hoogte van 9,10 m voor de containervaart met 4 lagen. In deze variant blijft ook de wegverbinding tussen Schoten en Merksem (Metropoolstraat) op de rechteroever van het Albertkanaal behouden.

2° De eindsituatie moet gerealiseerd zijn tegen 2015.

3° In het verloop van het proces mogen geen uitgaven gebeuren die niet kaderen in de eindoplossing m.a.w. alles wat gebouwd wordt, moet definitief zijn en een onderdeel zijn van variant C.

Inzake de herbouw van de bruggen verwijst de minister naar een antwoord dat hij verstrekte n.a.v. een eerder gestelde vraag om uitleg van de heer Malcorps in commissie (Handelingen C47 – OPE 5, Vraag om uitleg van de heer Malcorps over de bruggen van het Albertkanaal).

Wat betreft de dubbele spoorwegbrug gelegen op de grens Antwerpen-Merksem, heeft het project van de verruiming van het Albertkanaal in het vak Wijnegem – Antwerpen inderdaad verschillende interacties met spoorwegen.

Enerzijds is er het project van de mogelijk aan te leggen spoortunnel onder het Albertkanaal voor “de tweede spoorontsluiting” en de kostenverdeling tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS. Het ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) voor de aanleg van de tweede spoorontsluiting ligt momenteel stil en verdere besluitvorming in verband met de aanleg van deze tweede spoorontsluiting dient te gebeuren.

Anderzijds is er de noodzakelijke herbouw van de twee langs elkaar gelegen spoorwegbruggen over het Albertkanaal te Antwerpen. De herbouw van deze bruggen is noodzakelijk zowel omwille van de verruiming van het Albertkanaal als omwille van de gewenste verhoging van de bruggen tot een vrije doorvaarhoogte van 9,10 m voor de containervaart met 4 lagen.

Vermits deze spoorbruggen met ca. 2,30 meter moeten verhoogd worden en de toegangshellingen voor het spoor beperkt zijn, zal dit uiteraard ook zijn repercussies hebben op enkele andere nabij gelegen kunstwerken zoals de brug IJzerlaan.

De probleemstelling naar de NMBS toe is enkele maanden geleden vanuit de projectgroep Albertkanaal geformuleerd en de NMBS onderzoekt momenteel intern de nodige aanpassingsmogelijkheden.

Alleszins zal, met het oog op het definitief opstarten van het onderzoek naar de herbouw van deze bruggen, tussen de initiatiefnemer (BAM) en de NMBS een overeenkomst worden gesloten waarin in het bijzonder afspraken met betrekking tot de financiering van de studie, de financiering van de uitvoering van de werken en de globale timing van deze vervanging moeten worden opgenomen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer vraagt met aandrang naar een stand van zaken van de opvolging van de Vlaamse bouwmeester. Zij meent te weten dat het contract van de huidige bouwmeester afloopt. De aanstelling van de huidige bouwmeester heeft nogal wat tijd in beslag genomen ook al omdat toen gewerkt werd met een “head-huntingprocedure”. Zij wenst een belangrijk signaal te geven naar de Vlaamse regering en stelt voor om in afwachting van een aanstelling van een nieuwe bouwmeester, het contract van de huidige bouwmeester te verlengen met een korte duur van minstens een jaar.

De minister antwoordt dat hij zijn collega's Van Grembergen en Van Mechelen deze boodschap zal

overbrengen met het verzoek daaromtrent knopen door te hakken.

- Schelde : toegankelijkheid, estuarium en verdieping

Wat de maritieme toegankelijkheid betreft, verwijst de heer Johan Malcorps naar zijn actuele vraag van 5 november tot de minister over een eventueel nooddecreet voor de Scheldeverdieping. Hij wenst de laatste stand van zaken te kennen.

Wat betreft het Schelde-estuarium, Ontwerpschets 2010, procedures en adviezen Overleg Adviserende Partijen (OAP), bevestigt de minister nogmaals dat hij niets voelt voor een nooddecreet. Ook niet om uitvoering te geven aan projecten die in de toekomst zouden gedetermineerd worden door de lopende onderzoeken in het kader van de ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium.

Ondertussen worden de werkzaamheden in de uitvoering van het memorandum van Vlissingen die invulling geven aan de resolutie van het Vlaams Parlement onverminderd verder gezet. Dit gebeurde gezamenlijk door Vlaanderen en Nederland zoals het Vlaams Parlement gevraagd heeft.

Voor de besluitvorming en ter realisatie van projecten die voorgesteld zullen worden om invulling te geven aan de ontwikkelingsschets 2010 zijn er diverse procedures en regelgevingen van toepassing. Zo zijn er bijvoorbeeld de planologische en ecologische regelgevingen in hun Europees kader, de regels inzake overheidsopdrachten, diverse regelgevingen inzake vergunning, enz ... De Vlaams-Nederlandse projectorganisatie ProSes heeft hieromtrent een nota uitgewerkt. De minister heeft samen met zijn Nederlandse collega op 19 september 2003 besloten het advies van de maatschappelijke stakeholders, die verenigd zijn in het Overleg Adviserende Partijen, hierover in te winnen.

Het lijkt de minister onkies en onverstandig nu al standpunt in te nemen, alvorens het advies van direct betrokken stakeholders gekend is.

De minister wenst uiteraard dat het advies tijdig ter beschikking is zodat de werkzaamheden van ProSes binnen het geplande tijdschema kunnen afgerond worden. De studieresultaten van de MKBA en de Strategische MER die zij maken en hun werkzaamheden rond procedures en regelgeving voor de vervolgotrajecten zijn cruciaal voor politieke besluitvorming in Vlaanderen en Nederland eind 2004.

De opdracht voor de studie Lange Termijnvisie voor de Vlaamse Zeehavens werd op 6 februari 2003 gegund aan een studieconsortium. De startvergadering had plaats op 10 maart 2003. De in het bestek voorziene studietermijn bedraagt 18 maanden. Het bestek voorziet in de opmaak van een plan-MER, zoals de Europese regelgeving oplegt. Aansluitend bij de studietermijn is daarvoor 6 maanden voorzien.

- de problematiek van Doel

M.b.t. de toekomst van de woonkern in Doel verklaart de heer Johan Malcorps dat er een discussie is omtrent het woonrecht versus het retrocessierecht. Kan de minister daaromtrent duidelijkheid verschaffen en meer ten gronde omtrent de vraag naar een lange termijnvisie voor de Vlaamse zeehavens ?

De minister veronderstelt dat de vraag over het retrocessierecht in Doel spruit uit de discussie die gevoerd werd in de raad van bestuur van de Maatschappij voor Grond-, Haven-, en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied op 10 september laatstleden. Een voorstel van de betreffende wijziging van de toepassingsmodaliteiten van het retrocessierecht in de woonkern van de Beverse deelgemeente Doel bekwam daar geen meerderheid.

Via diverse kanalen vernam de minister dat de posities van de vertegenwoordigers van diverse subregionale instanties, zoals het autonoom gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Intercommunale van het Land van Waas en de gemeente Beveren niet eenduidig waren ten overstaan van het voorstel dat ter stemming lag. Hij vernam tevens dat op juridisch vlak de discussies tijdens die raad van bestuur niet uitgeklaard werden. Hij denkt dat het voor de rechtszekerheid goed zou zijn indien de Maatschappij voor Grond-, Haven-, en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied de juridische onduidelijkheden zou wegwerken door op korte termijn een aanvullend juridisch advies in te winnen.

Het Vlaamse Gewest is slechts een kleine aandeelhouder, met een beperkte vertegenwoordiging van 2 leden in de Maatschappij voor Grond-, Haven-, en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied. De gewestelijke vertegenwoordigers in de raad van bestuur hebben blijkbaar in de gegeven omstandigheden geoordeeld dat het voorstel van beslissing onvoldoende rijp was en niet over het nodige draagvlak beschikte, zowel in de subregio als op juridisch vlak.

De beleidsintenties van de Vlaamse regering om de negatieve effecten van de huidige toepassing van het retrocessierecht op de implementatie van de beslissing van de Vlaamse regering betreffende het zakelijk recht van tijdelijke bewoning in de woonkern maximaal weg te werken, blijven echter onveranderd.

De minister heeft opdracht gegeven aan de betrokken gewestelijke vertegenwoordigers in de raad van bestuur om deze beleidsintentie uit te voeren zodra deze aangelegenheid opnieuw aan de agenda van de raad van bestuur staat, op voorwaarde dat de juridische onduidelijkheden opgehelderd worden en er ruimer draagvlak is in de subregio.

- actualisatie van het Sigmaplan

In verband met het waterbeheersingbeleid en concreet het geactualiseerde Sigmaplan, heeft dezelfde spreker weet van geruchten over plannen om een nieuwe stormstuw te bouwen in het Antwerpse. Hij wenst hierover uitleg.

De minister verklaart dat de reden waarom de stormstuw nu opnieuw ter sprake komt, in eerste instantie te maken heeft met de discussie die op 8 maart 2003 in deze commissie gevoerd werd over de actualisatie van het Sigmaplan.

Er werd toen vooropgesteld dat de Vlaamse regering eind 2004 een definitieve beslissing zou nemen over het geactualiseerde Sigmaplan op basis van een plan-MER of strategische MER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. De uitvoering van de beide studies zou gepaard gaan met een communicatie- en raadplegingsronde. Deze ronde is nu in uitvoering.

De stormstuw of de stormvloedkering was het sluitstuk van het Sigmaplan, zoals dit door de Belgische regering op 18 februari 1977 vastgesteld werd. Sindsdien zijn uiteraard nieuwe inzichten gegroeid inzake het omgaan met water. Er moet meer ruimte voor de rivier beschikbaar gesteld worden. De aanleg van gecontroleerde overstroomingsgebieden kan minstens een even grote veiligheid bieden aan de bevolking. Wij moeten leren omgaan met water volgens de principes van het integraal waterbeleid.

Het decreet betreffende de plan-MER is sinds 13 februari van dit jaar van kracht. Het is evident dat dit decreet dan ook toegepast wordt op het geactualiseerde Sigmaplan. Zowel de Europese als de Vlaamse regelgeving terzake schrijft voor dat er steeds verschillende alternatieven moeten bestu-

deerd worden. Indien dit niet zou gebeuren, zou elke beslissing voor het geactualiseerde Sigma-plan kunnen aangevochten worden bij de Raad van State of bij de Europese Unie. Het lag derhalve voor de hand om het vroeger ontworpen Sigma-plan als mogelijk alternatief te vergelijken met de nieuw gegroeide inzichten. Er worden nu diverse oplossingen met elkaar vergeleken, die in essentie terug te brengen zijn tot verschillende mogelijke scenario's of alternatieve oplossingen voor het verhogen van de veiligheid in het Zeescheldebekken tegen stormvloed en vanuit de Noordzee.

In de brochure "actualisatie van het Sigma-plan" welke aan de commissieleden destijds werd bezorgd, zijn deze verschillende scenario's beschreven.

- Scenario 1 voorziet in het uitvoeren van het oorspronkelijke Sigma-plan van 1977 en het bouwen van een stormvloedkering.
- Scenario 2 voorziet in het uitvoeren van het oorspronkelijke Sigma-plan van 1977, zonder het bouwen van een stormvloedkering.
- Scenario 3 bestaat uit het Sigma-plan van 1977 zonder stormvloedkering, maar wel met een versterking van de waterkering.
- Scenario 4 bestaat uit het Sigma-plan van 1977 zonder stormvloedkering, maar met bijkomende overstroomingsgebieden.

Ook in het kennisgevingsrapport dat in het kader van de plan-MER in de verschillende betrokken gemeenten kort geleden ter inzage werd gelegd, zijn verschillende mogelijke alternatieven opgenomen, waaronder dus ook het alternatief met de bouw van een stormvloedkering.

De stormvloedkering op zich wordt dus niet opnieuw bestudeerd, maar de alternatieve mogelijkheid met stormvloedkering wordt vergeleken met de nieuwe inzichten inzake het integraal waterbeheer en het principe van ruimte voor de rivier.

- callcenter en mobiliteitscentrale

De heer Johan Malcorps vraagt ook verduidelijking omtrent het callcenter enerzijds en de mobiliteitscentrale anderzijds. De taakverdeling is hem niet echt duidelijk.

Met betrekking tot de vraag omtrent de relatie tussen een mobiliteitscentrale en een callcenter wenst

de minister even de werking van beide in herinnering te brengen :

Werking van een contact- of callcenter :

Rekening houdend met een doelstelling van het 'Beter Bestuurlijk Beleid' om te streven naar optimale synergie bij het uitbaten van sectorale en thematische infolijnen binnen de Vlaamse overheid, zoals beslist door de Vlaamse regering op 26 april 2002 en 13 december 2002, wordt het beoogde Contact Center De Lijn met een eigen identiteit, logo en eigen contactnummer, uitgebouwd in een nauw samenwerkingsverband met het Cc Vlaamse Infolijn.

Doelstellingen :

Het contactcenter van De Lijn zal met één nummer bereikbaar zijn voor alle (potentiële) klanten van De Lijn voor het uitstippelen van reisroutes met het volledige Openbaar Vervoernet in Vlaanderen en Brussel, het registreren van klantenreacties (vragen, suggesties, opmerkingen,...), het verzenden van attesten en brochures, algemene eerste lijnsinformatie over De Lijn en het registreren en laten opvolgen van verloren voorwerpen.

Samen met de digitale informatieschermen voor de real-time reisinformatie (via GPS in bussen en trams) en de website van De Lijn (met reiswegplanner) vormt het contactcenter van De Lijn een noodzakelijk luik bij de verdere professionele uitbouw van het Openbaar Vervoer informatieaanbod voor bussen en trams in Vlaanderen inzake het verstrekken van reisinformatie.

Verstrekken van managementinformatie (signaalfunctie)

Marketinginstrument – De Lijn als makelaar in duurzame mobiliteit :

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 vermeldt in Hoofdstuk 4 – Toegankelijkheid, het belang van goede reisinformatie. Het verlaagt de drempel en bevordert zo de toegankelijkheid en maakt tevens een bewuste vervoerskeuze mogelijk. Daarbij wordt gepleit voor een goedkoop en goed bereikbaar centraal nummer waar alle informatie kan verkregen worden. Indien De Lijn haar centrale rol als makelaar in duurzame mobiliteit wil behouden en daarbij wil meewerken aan de deelmaatregel om een centraal informatiepunt over het openbaar vervoer op te starten, die door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur wordt gevraagd, dient zij

haar informatieaanbod te centraliseren, te uniformeren en professioneel uit te bouwen, op te volgen en te sturen.

Werking van een mobiliteitscentrale :

De Lijn bouwt voor het Vlaams Gewest de centrale voor mobiliteitsmanagement uit waarmee ze aan verschillende mobiliteitsbehoeften in het Vlaamse Gewest tracht tegemoet te komen door als coördinator tussen de verschillende actoren op de mobiliteitsmarkt op te treden. De centrale wordt tegen eind 2006 uitgebouwd.

De centrale zal onder meer instaan voor :

- het beheer van een carpooldatabank ;
- het onderzoeken van het mobiliteitsprofiel en het openbaar vervoerpotentieel ;
- het leveren van adviezen om het openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer te gebruiken ;
- het bevorderen van multimodaal en intermodaal personenvervoer ;
- het leveren van adviezen over de opmaak en de uitvoering van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen ;
- het onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek private samenwerking ;
- het bijeenbrengen van de spelers op de mobiliteitsmarkt en het coördineren van hun activiteiten ;
- het samenwerken met andere partners op de mobiliteitsmarkt om oplossingen voor verplaatsingsbehoeften op maat van de klant af te leveren ;
- het vervullen van een loketfunctie voor het aanbieden van alle mogelijke vervoerbewijzen ;
- het stimuleren van autodelen.

De in het kader van de Minder Hinder maatregelen via de NV BAM en onder verantwoordelijkheid van De Lijn uit te bouwen mobiliteitscentrale voor de begeleiding van de werken aan de Ring (R1) kan na verloop van tijd in dit initiatief worden geïntegreerd.

Samengevat kan dus worden gesteld dat een callcenter, in samenwerking met de Vlaamse infolijn, voornamelijk bedoeld is om telefonische reisadviezen en informatie te verstrekken aan individuele personen, terwijl een mobiliteitscentrale veel ruimer is opgevat in een multimodaal kader waarbij ook andere vervoersmaatschappijen betrokken zijn en een mobiliteitscentrale zich ook zal richten op bedrijven en scholen en/of organisatoren van evenementen om vervoersproblemen gezamenlijk met andere actoren naar duurzame verplaatsingsalternatieven te zoeken.

De heer Johan Malcorps vraagt ook naar een stand van zaken van het “autodelen”.

Inzake autodelen verklaart de minister dat de VVM momenteel met diverse partners aan het overleggen is om een project op te starten. Hierbij wordt ook beroep gedaan op expertise uit het buitenland. De onderhandelingen terzake zijn lopende. Deze week is trouwens hieromtrent een contact met buitenlandse partners.

- bedrijfsvervoerplannen

In verband met de gratis abonnementen voor werknemers in bedrijven, is de spreker van oordeel dat een goede afstemming op de bedrijfsvervoerplannen een conditio sine qua non is. In welke mate wordt het ene gebruikt als hefboom voor het andere ? Hij heeft thans de indruk dat vele bedrijven niet instappen in het concept van vervoersplannen.

De minister beaamt dat het een aarzelende start is. Hij heeft echter het voornemen om dit dossier ook op de tafel van de ondernemingsconferentie te plaatsen. De Vlaamse overheid dringt aan dat de Kamers van Koophandel hier een rol spelen om beide dossiers samen te brengen.

De heer Marc Cordeel merkt op dat vele bedrijven zowel gratis abonnementen als gratis busjes ter beschikking stellen maar dat vele werknemers nog steeds met hun eigen wagen de woonwerkverplaatsing doen.

De minister vermeldt dat de vraag omtrent de verhouding tussen 3W-extra en bedrijfsvervoerplannen evident lijkt en dat ook is. Uiteraard zullen ook bedrijven een inspanning moeten doen om de woon-werk relatie via het openbaar vervoer te stimuleren.

Vandaar dat het uitwerken van aangepaste openbaar vervoerdiensten moet gepaard gaan met het

afsluiten van 3W-extra-contracten, die op deze wijze een financiële inbreng leveren ter financiering van het betrokken project.

De 3W-extra werd trouwens met dit doel uitgewerkt.

Terzake voert de VVM momenteel onderhandelingen met een aantal bedrijven, al dan niet gegroepeerd op een bedrijventerrein, omtrent aanpassingen van het openbaar vervoernet, in combinatie met het afsluiten van een 3W-extra-kontract met deze bedrijven.

Vanuit het Vlaamse Gewest worden de voorbereidende studies omtrent het oorsprong-bestemmingsonderzoek ondersteund, zowel logistiek als financieel, vanuit de Mobiliteitscel.

- spoorinvesteringen

M.b.t. de spoorinvesteringen leest de heer Johan Malcorps recent in de pers dat adjunct-directeur-generaal Antoine Martens van de NMBS opnieuw pleit voor de “oude” 2^{de} spoortoegang tot de Antwerpse haven. De minister repliceert dat de heer Martens goed moet weten wat hij wil. Deze investering is voorzien in het investeringsprogramma naargelang de middelen die ter beschikking zijn. De minister merkt op dat deze 2^{de} spoortoegang niet zo belangrijk was in het plan van spoorbaas Vinck.

De heer Malcorps verklaart dat hij altijd verwacht had dat de NMBS vrij snel op de proppen zou komen met die 2^{de} spoortoegang.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat zijn fractie steeds benadrukt heeft dat deze toegang uiterst belangrijk is.

De heer Malcorps heeft begrip voor de beslissing dat de Liefkenshoekspoortunnel naar voren wordt geschoven maar het is perfect te voorspellen dat ook de andere toegang zeer belangrijk is. We komen dus terug in de oude discussie over die 2^{de} spoortoegang maar de heer Martens zegt nu wel dat die toegang er moet komen in een goedkopere uitvoering.

De minister repliceert dat hij de plannen van de NMBS gezien heeft en moeite heeft gedaan om de Liefkenshoekspoortunnel naar voren te schuiven.

Wat de Liefkenshoekspoortunnel betreft, informeert hetzelfde lid naar de stand van zaken i.v.m.

het onderzoek naar mogelijke milieu-effecten. De voorziene timing is zeer krap.

De minister verstrekt volgend antwoord.

In uitvoering van het ruimtelijk principe “verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland” (RSV p. 472) werden de 2^{de} spoortoegang van de Antwerpse haven en de Liefkenshoekspoortunnel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als onderdeel van het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer. Hiervoor dienen terreinen te worden gereserveerd in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Voor de tweede spoortoegang bepaalde de Vlaamse regering op 28 april 1998 haar standpunt met de goedkeuring van een principiële traject en een opdracht voor verder onderzoek, en hechtte ze op 23 juni 2000 haar goedkeuring aan het voorkeurstracé en aan het voorstel van lengteprofiel. Momenteel bevindt de opmaak van het RUP zich in de fase van het voorontwerp ; de plenaire vergadering hierover werd gehouden op 7 februari 2002. De procedure voor de tweede spoortoegang is echter geenszins stilgelegd ; het uitstellen van de investeringen van de NMBS voor dit project impliceert niet dat de opmaak van het RUP mee wordt uitgesteld. Ondertussen heeft de NMBS het bijkomend haalbaarheidsonderzoek naar ondergrondse uitvoeringsmethodes voor de kruising met de E313 en voor de kruising van de Netevallei in Lier overgemaakt. De verwerking van dit haalbaarheidsonderzoek is nog hangende.

In juli van dit jaar bleek uit overleg tussen het Antwerpse stadsbestuur, het provinciebestuur en de Vlaamse regering dat de spoortunnel voor de Liefkenshoek prioritair is voor de Antwerpse haven.

Naar aanleiding van dit overleg werd dan ook beslist de prioritering van beide projecten te verwisselen en voorrang te geven aan de Liefkenshoek-tunnel. Thans wordt overleg gepleegd. TUC Rail, de studiedienst van de NMBS, heeft op 7 november 2003 een strikte timing voorgesteld. De opmaak van het RUP is voorzien voor eind 2004, maar de timing voor de opmaak van het uitvoeringsplan hangt af van de resultaten van de MER-studie.

- *Tussenkoms van de heer Jean Geraerts*

De heer Jean Geraerts verklaart dat zeker na het recente debacle van Ford-Genk, iedereen ervan overtuigd is dat Limburg als Euregio moet ontsloten worden en dat er nood is aan de nodige infra-

structuur om de toekomst van Limburg veilig te stellen. Spreker is van oordeel dat deze provincie erg stiefmoederlijk behandeld wordt. Buiten de “verbindingsbocht van Leuven” ziet het lid geen enkele vooruitgang. Hij pleit voor een verbinding van het centrum van de provincie en Hasselt met de IJzeren Rijn. Concreet gaat het over bijkomende spoorverbindingen en – op de weg – de Noord-Zuidverbinding. Hij stelt vast dat de minister geen middelen voorziet voor de ontsluiting van Limburg terwijl Antwerpen wel royaal wordt bediend.

In een latere commissievergadering verstrekt de minister volgend antwoord.

Voor infrastructuur in Limburg werden geen speciale initiatieven vermeld, omdat daar veel projecten in studiefase zitten en omdat het niet de gewoonte is de projecten binnen het reguliere programma nominatief te behandelen in de toelichting bij de begroting.

Er wordt bovendien niet afgeweken van de beleidsopties zoals ze in het verleden reeds zijn kenbaar gemaakt en zoals ze ook voorkomen in het investeringsprogramma 2003-2005 dat door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd op 26 november 2002.

Wat de provincie Limburg betreft zijn er de belangrijke dossiers van de Noord-Zuidverbinding en de verkeerswisselaar van Lummen. Over beide projecten heeft de minister in de voorbije maanden reeds geantwoord op vragen om uitleg. Hij wil hier nog eens herhalen dat beide dossiers ook voor hem prioritair zijn en dat zijn administratie de opdracht heeft om het studiewerk hiervoor van nabij op te volgen zodat zo snel mogelijk tot realisaties kan worden overgegaan.

Wat betreft de Noord-Zuidverbinding in Limburg verzekert de minister dat de kredieten die in het goedgekeurd investeringsprogramma waren voorzien, wel degelijk behouden zijn. Zo zal volgend jaar de uitvoering starten van de ontubbeling op 2 keer 2 rijstroken van het stuk van de Noord-Zuidverbinding dat de voorbije 10 jaar werd aangelegd op 2 keer 1. De noodzakelijke MER hiervoor wordt een van de volgende weken conform verklaard.

Eveneens heeft de administratie een ontwerp klaar voor de aanleg van de fietstunnel ter hoogte van het toeristisch fietspad langs Molenheide. In dit project worden ook de toegangen naar Molenheide en het REMO-stort beveiligd. De onteigeningen

zullen kortelings opstarten. Ook hier zullen de werken in 2004 nog aanvangen.

In combinatie met dit ontwerp onderzoekt de administratie ook welke implicaties er zijn voor het maken van de toegangen naar de autotunnel in deze zone die nog steeds 2 keer 1 rijstroken telt. Wanneer dit technisch ontwerp uitgewerkt is, kan met de onteigeningen gestart worden. Dit alles vergt nog een aantal procedurele stappen. Pas wanneer alle gronden verworven zijn, kan een aanbesteding worden uitgeschreven. Daarom zijn er in het goedgekeurde investeringsprogramma nog geen financiële middelen voorzien voor de start van de werken van de autotunnel.

De administratie zit niet stil en zorgt ook voor de beveiliging van de fietsers en de schoolomgeving van de technische school die in relatie staat met de Grote Baan. In de eerste helft van 2004 zullen hier aanpassingen gebeuren aan de kruispunten om de zwakke weggebruiker te beschermen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Hieruit mag blijken dat er aan de Noord-Zuidverbinding wel degelijk volop wordt verder gewerkt en dat er in 2004 heel wat kredieten hiervoor zijn voorzien. De minister wenst ook nog eens in herinnering te brengen dat zijn administratie in 2003 een extra stuk van de Noord-Zuidverbinding heeft uitgevoerd en dat dit korte tijd geleden werd opengesteld voor het verkeer.

Wat betreft de verkeerswisselaar van Lummen werd de MER recent conform verklaard en heeft de minister dan ook meteen opdracht gegeven om een RUP te laten opmaken. De opmaak van een gewestelijk RUP valt onder de bevoegdheid van zijn collega Van Mechelen en de minister heeft dan ook om zijn steun verzocht om hier snel werk van te maken.

De minister heeft zijn administratie ook opdracht gegeven om na te denken over maatregelen die misschien op zeer korte termijn, in afwachting van de grote herinrichting tot een conflictvrije wisselaar, iets kunnen verhelpen aan het probleem van de doorstroming. Zo werd bijvoorbeeld vorige week de afslagstrook komende van Hasselt verlengd waardoor de file vanuit Hasselt niet meer moet stilstaan op de snelweg zelf.

Een ander bijzonder aandachtspunt voor de provincie Limburg is de versterking van haar imago van toeristische fietsprovincie. In dat kader worden extra inspanningen geleverd om de gevaarlijke oversteken van de toeristische fietspaden ter hoog-

te van de gewestwegen te beveiligen. Zo zullen in 2004 een tiental gevaarlijke oversteken worden aangepakt.

Tevens zijn in de begroting 2004 de middelen voorzien zijn om de spoorlijn Lanaken-Maastricht te moderniseren, in eerste instantie tussen de twee vestigingen van het bedrijf SAPPI, langs Belgische en Nederlandse zijde.

Met de Nederlandse overheden wordt hieromtrent intensief overleg gepleegd.

Met de NMBS is afgesproken om de aanbesteding in 2004 toe te wijzen en de werken ook effectief uit te voeren langs Belgische zijde.

Hierdoor zal een volume van 400.000 ton niet langer over de weg maar over het spoor tussen de twee vestigingen van SAPPI kunnen worden vervoerd. Dit stemt overeen met 20.000 vrachtwagens van 20 ton, hetgeen aanzienlijk is. In een volgende fase hebben verschillende bedrijven uit de omgeving interesse om ook van dit spoor gebruik te maken, hetgeen perspectieven kan bieden voor de toekomst, waardoor er een transfercentrum voor spoorverkeer zou kunnen ontstaan.

Alles hangt samen met de plannen van de Nederlandse overheid om langs Nederlandse kant de verbinding met het internationaal net te maken in Maastricht, waardoor ook toeleveranciers van deze verbinding zouden kunnen gebruik maken.

De gesprekken omtrent dit dossier verlopen zeer constructief en gunstig.

- *Tussenkoms van de heer Marc Cordeel*

De heer Marc Cordeel vraagt aandacht voor de missing links in het Waasland. Concreet pleit het lid voor de aansluiting van de Liefkenshoektunnel met de E17 en de ontubbeling van de Scheldebrug in Temse. Hij heeft begrepen dat er momenteel een studie omtrent de N16 lopende is. Het lid vernam graag een stand van zaken.

De minister antwoordt dat deze verbinding Liefkenshoektunnel – E17 niet werd weerhouden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het dus niet zomaar mogelijk om deze weg in de nabije toekomst aan te leggen. Maar ook uit verkeerstechnisch oogpunt hebben de simulaties in het kader van het Masterplan Antwerpen aangetoond dat dergelijke verbinding geen oplossing zou betekenen voor de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen.

Wat betreft de N16 verschaft de minister volgende toelichting.

Het voorbije jaar werd op de N16 een fiets- en voetgangerstunnel gebouwd ter hoogte van de Hingenesteenweg in Bornem. Verder werden de normale onderhoudswerken uitgevoerd.

Tevens wordt een streefbeeldstudie van de N16 gemaakt. Het doel van deze streefbeeldstudie is te bestuderen hoe de N16 tussen Mechelen en Sint-Niklaas kan omgevormd worden tot een primaire weg type I. Tijdens de behandeling van het dossier in de Provinciale Audit Commissie (PAC) van 10 juli 2003 was de externe auditor van mening dat het streefbeeld voor het geheel van de N16 toen nog niet rijp was. Prioriteit werd gegeven aan de verdere uitwerking van het streefbeeldstudie voor het centrale gedeelte van de N16 (tussen A12 en E17). Dit wordt binnenkort opnieuw voorgelegd aan de PAC. Uit deze studie en uit modelberekeningen blijkt dat een weg met 2x2 rijvakken ter hoogte van de Temsebrug op termijn noodzakelijk is.

- *Tussenkoms van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer*

Mevrouw Wivina Demeester verwijst naar het verslag van het Rekenhof over de begroting 2004 en meer specifiek de opmerkingen omtrent de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Zij citeert uit dit verslag :“...Naast de kapitaalbreng van 35 miljoen euro in het begrotingsjaar 2003, voorziet de algemene uitgavenbegroting voor 2004 een nieuwe kapitaalbreng in de BAM van 124,5 miljoen euro. Deze kapitaalbreng vanuit de algemene uitgavenbegroting is voorlopig de enige bron van financiering van de BAM. Deze kapitaalbreng wordt budgettair volledig gecompenseerd door een vermindering van de investeringskredieten op de begroting 2004 van de dienst met afzonderlijk beheer Vlaams Infrastructuurfonds (VIF)...”.Einde citaat.

Zij wenst te vernemen of de BAM daarnaast nog andere middelen (leningen, ...) heeft ? Hetzelfde lid merkt op dat het Rekenhof zelf voorstelt om de begroting van de BAM voor te leggen aan het Vlaams Parlement. Zij citeert :“Gelet op het financiële belang en de opdrachten van de BAM is het wenselijk dat de begroting van de BAM ter informatie aan het Vlaams Parlement zou worden voorgelegd. Dit kan gebeuren als bijlage bij het begrotingsdecreet, zoals trouwens bij de budgetcontrole 2003 door het Rekenhof werd aanbevolen. Op die manier verwerft het Vlaams Parlement inzicht in

de besteding van de aanzienlijke financiële middelen die de Vlaamse overheid voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen voorziet. ...". Einde citaat. Mevrouw Wivina Demeester dringt dan ook aan dat de begroting van de BAM voor het einde van deze begrotingsbespreking in deze commissie zou worden voorgelegd.

De minister repliceert dat zijn kabinet bezig is met de repliek op het verslag van het Rekenhof. Hij zal één en ander op een rij zetten. In principe is de minister bereid om informatief volledige transparantie te bieden aan het parlement maar hij wil de discussie over de BAM niet op twintig plaatsen tegelijk voeren.

Mevrouw Wivina Demeester nuanceert dat zij graag inzicht krijgt in de mogelijkheden die de BAM zal krijgen om het Masterplan te realiseren. Vandaar dat zij wenst te vernemen hoe de BAM zal functioneren : zal men niet struikelen over het vehikel vooraleer men start met de realisatie ?

De minister repliceert dat de regering geopteerd heeft voor een bepaalde techniek. Er zijn echter een aantal onbekende parameters. Zo is een eventuele externe financiering nog niet volledig bekend. De theoretische basis van deze financiering wordt onder meer gevormd door bepaalde opbrengsten van de Liefkenshoektunnel. De minister benadrukt dat tot op vandaag er geen zicht is op de volledige financiering tot 2012. Dat is trouwens dé reden waarom de BAM werd opgericht. De bottom line is dat de Vlaamse regering inderdaad ook mee financiert.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat zijn fractie nooit voorstander geweest is dat één en ander vooral gefinancierd wordt door tolheffingen. Zijn fractie is van oordeel dat een substantieel deel van de investeringen vanuit de reguliere begroting van het Vlaamse Gewest dient te komen.

Wat betreft het financieel plan van de BAM antwoordt de minister in een latere commissievergadering het volgende :

Sinds haar oprichting bij notariële akte op 8 augustus 2003, heeft de NV BAM nog geen uitgaven verricht inzake studies of investeringen met betrekking tot het Masterplan Antwerpen. De lopende studies en de investeringsprojecten die tot op heden aanbesteed werden, zijn alle nog gefinancierd vanuit de reguliere begroting 2003 die eind 2002 goedgekeurd werd door het Vlaams Parlement.

Het oorspronkelijk maatschappelijk kapitaal van 20 miljoen euro in cash is dan ook nog quasi integraal aanwezig op de rekening van de NV BAM. De enige uitgaven die de NV BAM tot op heden verricht heeft, zijn oprichtings- en opstartuitgaven zoals de kosten voor het verlijden van de oprichtingsakte, de aankoop van bureaumateriaal, de aankoop van informaticamateriaal, de lonen van het management etc.

In detail : er is momenteel nog 19.350.000 euro beschikbaar op de rekening van NV BAM. Er werd dus tot op heden 650.000 euro uitgegeven door de NV BAM waarvan 527.000 euro voor registratierechten. De rest, namelijk 123.000 euro werd uitgegeven aan huur, lonen, bureelinrichting, aankoop van informatica etc.

Op basis van alle studies die tot nu toe uitgevoerd werden, kan gesteld worden dat het Masterplan Antwerpen financierbaar is uitgaande van de geplande tolheffing ter hoogte van de nieuwe Oosterscheldeverbinding. Een financieel plan 2002-2012 zoals door mevrouw Demeester gevraagd, dient nog ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de raad van bestuur. Voorafgaand aan de goedkeuring door de bevoegde organen door de NV BAM kunnen deze documenten niet aan het Vlaams Parlement voorgelegd worden.

In een latere fase zal nagegaan worden hoever de openbaarheid van bestuur reikt en in welke mate interne beleidsdocumenten van de NV BAM publiek gemaakt kunnen worden. Er mag niet uit het oog verloren worden dat de NV BAM een extern verzelfstandigd rechtspersoon is. Het publiek maken van bepaalde interne beleidsdocumenten van de NV BAM kan de onderhandelingspositie van de NV BAM met externen (aannemers, financiers etc.) hypothekeren en dient dus zorgvuldig afgewogen te worden. De openbaarheid van bestuur voorziet trouwens uitzonderingen op de bekendmaking wanneer het gevoelige bedrijfsdocumenten betreft.

Dit betekent niet dat er geen controle is. De controle op de financiële toestand, op de jaarrekening en op de regelmatigheid, vanuit het oogpunt van de wet, het decreet en het organiek statuut van de vennootschap van de verrichtingen weer te geven in de jaarrekening, wordt opgedragen aan een commissarisrevisor, benoemd door de algemene vergadering van de vennootschap uit de leden, natuurlijke of rechtspersonen van het Instituut der Bedrijfsrevisoren.

Mevrouw Wivina Demeester wenst bijkomende informatie over de aanstelling van de manager van de BAM (profiel, wijze van aanstelling...). Zij had graag ook bijkomende informatie over de werking en de samenstelling van de raad van bestuur. Werd er rekening gehouden met de recente wetgeving omtrent “corporate governance” met een inbreng van onafhankelijke bestuurders ? Welke zijn de regels die gehanteerd moeten worden door deze NV van publiek recht ? Zij is bovendien van oordeel dat indien de begroting van de BAM zelf niet kan worden voorgelegd, dit parlement ten minste inzake zou moeten hebben over de wijze waarop de begroting wordt samengesteld.

De minister verklaart dat zijn uitgangspunt is dat er inderdaad maximale transparantie moet zijn maar dat er geen afbreuk mag zijn aan een normaal functioneren van de BAM als NV van publiek recht. Hoe dan ook is er inderdaad een belangrijke politieke verantwoordelijkheid.

De minister verklaart dat men voor de samenstelling van het directiecomité geopteerd heeft voor het aantrekken van specialisten : het headhuntersbureau heeft voorstellen geformuleerd en de overheid heeft geopteerd voor specialisten in vier disciplines. Voor de technische zaken werd geopteerd voor een specialist van zijn administratie, de heer Yvan Verbakel ; voor het financiële aspect is gekozen voor een deskundige, daarnaast is er een deskundige voor het personeelsbeleid aangeduid en tenslotte is het algemeen management na enige hindernissen toegewezen.

De minister engageert zich om de samenstelling van de raad van beheer van de BAM toe te voegen aan dit verslag (zie bijlage 1 : samenstelling BAM).

De heer André Denys merkt op dat inzake de controle op de BAM het Rekenhof het parlement adviseert om te werken conform het goedgekeurde decreet m.b.t. de procedure grote infrastructuurwerken.

De minister repliceert dat alleszins dat decreet zal nageleefd worden maar hij onderstreept dat het parlement aan de regering de ruimte gegeven heeft zodat de NV BAM op een normale manier kan functioneren.

B. Tweede vragenronde : vragen & opmerkingen van de leden en antwoorden van de minister

- Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe verklaart bij wijze van inleiding dat de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken van dit jaar een hoop knip- en plakwerk uit de beleidsbrief van vorig jaar bevat. Dat is ondertussen een traditie tijdens deze legislatuur geworden. Kortom veel herhalingen, en op enkele plaatsen werd zelfs vergeten om het jaartal 2003 te wijzigen tot 2004. Hij pleit ervoor om in de toekomst dergelijk knip- en plakwerk te vermijden.

Naar de structuur toe is het altijd wat moeilijk om een goeie structuur in een document als dit te krijgen, omdat het uiteindelijk een samenraapsel is van de reguliere begroting, de VIF-begroting, de beleidsbrief, het programmadecreet, ... Alles hangt samen met alles.

Het lid heeft ervoor gekozen om per thema de verschillende vragen en opmerkingen bij de verschillende documenten onder één thematisch hoofdstuk te plaatsen.

Op vlak van de wegeninfrastructuur formuleert de heer Carl Decaluwe volgende vraagstellingen. Als leidraad neemt hij het stramien van de beleidsbrief.

- problematiek van de motorrijders

In de beleidsbrief is opnieuw sprake op pagina 7 van de organisatie van een rondetafelconferentie met de categorie weggebruikers van de gemotoriseerde tweewielers. Wanneer zal deze plaatsvinden ? Wat is de doelstelling ? Welke maatregelen werden op infrastructureel gebied reeds genomen om de veiligheid van motorrijders te verhogen ?

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord.

De rondetafelconferentie die werd aangekondigd, zal doorgaan op 19 januari 2004. Er werd geopteerd om deze conferentie te laten samenvallen met het 82^{ste} Internationaal Salon “Auto – Moto”

2004. De rondetafelconferentie zal dan ook doorgaan in de conferentieruimten van Brussels Expo.

Met betrekking tot andere maatregelen die de veiligheid verhogen voor de motorrijders, deelt de minister mee dat op de Vlaamse autosnelwegen en andere gewestwegen de markeringen zodanig worden aangepast dat de motorrijders niet verplicht worden om over de wegmarkeringen te rijden die een andere oppervlaktetextuur kunnen hebben dan het "naakte" wegdek. Het gaat hier vooral om dwarse markeringen (dwarsstrepen) en teksten of pictogrammen in het midden van de rijstroken. Uiteraard wordt er gezorgd voor een voldoende stroefheid, ook van die markeringsoppervlakken, maar op dit punt werden in het verleden evenwel geen problemen vastgesteld. In de toekomst zullen ook maatregelen genomen worden om de vangrails motorvriendelijker te maken.

Bedoeling van de rondetafelconferentie is dat verschillende aspecten die verband houden met de motorrijders aan bod komen en dat hier uitgebreid over kan worden gediscussieerd met de deelnemers. Het ligt immers in de bedoeling van de minister om ook in 2004 te bekijken welke maatregelen die de verkeersveiligheid van de motorrijder bevorderen, kunnen genomen worden. De voortzetting van de screeningen die een zeer groot succes zijn, kan hierbij zeker één van de mogelijkheden zijn, maar ook andere projecten die tijdens de rondetafelconferentie aan bod zullen komen, dienen zeker onderzocht te worden op hun bijdrage voor de verkeersveiligheid van de motorrijder.

- aanpak van de zwarte punten

Wat de aanpak van de zwarte punten betreft, verwijst de heer Carl Decaluwe naar het budget van 2003 waar 100 miljoen euro voor de aanpak van zwarte punten (via het FFEU) voorzien was, waarmee dit jaar 150 gevaarlijke punten moeten aangepakt worden. Met éénzelfde jaarlijks budget moeten tegen 2008 alle zwarte punten heringericht zijn. In 2002 stelde voormalig minister Stevaert nochtans dat alle punten "binnen vijf jaar" zouden heringericht zijn. Het op gang trekken van deze lovenswaardige operatie lijkt moeizaam te verlopen. In de beleidsbrief (op pagina 8) wordt een stand van zaken gegeven : de 150 punten worden druk besproken, de onderhandelingen werden gevoerd voor de aanstelling van studie bureaus voor de uitwerking van uitvoeringsplannen, de bureaus werden aangesteld en startten in oktober hun werkzaamheden, en er werd een korf van aannemers samengesteld voor de uitvoering. Hieruit kan afge-

leid worden dat – twee jaar na de aankondiging – nog niet één zwart punt is aangepakt binnen het zwartepuntenprogramma. Het is bovendien onzeker of er elk jaar 100 miljoen euro beschikbaar zal zijn in het FFEU. Blijft 2008 haalbaar ? Was er een vertraging in de aanstelling van de studie bureaus ? De korf aannemers wordt gedurende één jaar aangehouden, de in 2003 aangestelde korf is wellicht bestemd voor 2004 ? Uit gesprekken blijkt dat de studie bureaus op een vlottere manier kunnen werken dan de eigen administratie. De vraag is of de procedures niet moeten aangepast worden zodanig dat de administratie sneller kan vorderen ?

- vademecum voetgangersvoorzieningen

Op pagina 9 van de beleidsbrief wordt even stilgestaan bij het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Dit bevat ook nieuwe richtlijnen m.b.t. het aanbrenge en de uitrusting van voetgangersoversteekplaatsen : "Hierbij werd er van uitgegaan dat voetgangers op korte afstand van de plaats waar hun normale looplijn kruist, zij ook een veilige oversteekplaats moeten vinden." Is dit niet in tegenstrijd met het beleid om het aantal zebrapaden op gewestwegen te beperken ?

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord i.v.m. het Vademecum Voetgangersvoorzieningen.

Het is de eerste keer dat een dergelijk omvangrijk standaardwerk inzake de aanleg en het onderhoud van voetgangersvoorzieningen in Vlaanderen is opgesteld. Het vademecum werd ondertussen gratis overgemaakt aan alle gemeentebesturen en hun technische diensten, de provincies, de lokale politie en de Vlaamse bibliotheken.

Voetgangersoversteekplaatsen vormen een belangrijk onderdeel van dit vademecum. Daarom worden in dit vademecum duidelijke richtlijnen gegeven wanneer dient gekozen te worden voor een voetgangersoversteek met een basisuitrusting, wanneer extra voorzieningen zeker wenselijk zijn, wanneer verkeerslichten of zelfs een onderdoorgang nodig zijn en met welke uitrusting. Het vademecum geeft hiervoor de gepaste duiding. Het vademecum geeft ook richtlijnen voor het gewenste aantal, de optimale inplantingplaatsen en de tussenafstanden van voetgangersoversteekplaatsen.

De minister vermeldt dat het vademecum een dynamisch gegeven is dat het een uitwisseling biedt van wat er overall leeft in Vlaanderen. Het is zoals het fietsersvadecum een belangrijk document.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat er nogal wat hiaten zijn in de bestaande regeling rond de voetgangersovergangen. Dit heeft vooral te maken met het onvoldoende geïntegreerd bekijken van een voetgangersovergang ten overstaan van de andere verkeersmodi. Dat probleem begint een belangrijke omvang te krijgen in dichtbevolkte gebieden ; zeker ook in confrontatie met aparte openbaar vervoerstroken. De regelgeving bij de openbare vervoerstroken bepaalt dat een voetgangersoverweg geen voorrang heeft als er geen lichten staan. Het lid pleit voor een verkeerslichtenregeling vanuit het openbaar vervoer. Dit gegeven brengt met zich mee dat zeker in een dichtbevolkt gebied, het aantal voetgangersovergangen beperkt wordt, ook al omwille van veiligheidsredenen en de doorstroming. Hij vraagt voor deze problematiek aandacht in die zin dat de voetganger terug meer opgewaardeerd wordt.

De minister antwoordt dat er inderdaad een belangrijk spanningsveld bestaat. Er groeien daar rond echter ideeën en er is nu een forum gecreëerd om deze discussies te kanaliseren.

- schoolomgevingen

M.b.t. module 10 wordt gesteld in de beleidsbrief op pagina 9 dat er 140 scholen bezig zijn om een schoolvervoerplan op te stellen. Hoeveel schoolomgevingen werden reeds ingericht via de module 10 die operationeel is sinds 2001 ?

M.b.t. module 13 wordt gesteld dat “heel wat nieuwe fietspaddossiers” opgestart werden. Kan de minister een overzicht bezorgen met cijfers (dossiers, aantal kilometers, verdeeld per provincie, hoeveel 80% door gewest gefinancierd, hoeveel 100%) ? Hij blijft bij zijn stelling dat fietspaden langs gewestwegen voor 100 % dienen gefinancierd te worden door het gewest.

De minister verwijst naar het antwoord dat hij over hetzelfde onderwerp aan de heer Johan Malcorps verstrekte.

De heer Carl Decaluwe vraagt verduidelijking omtrent de zinsnede in de beleidsbrief op pagina 9 :”Sinds een tweetal jaar konden Vlaamse gemeenten ... een voorstel indienen voor een snelheidsverlaging van 90 naar 70km/u”. Betekent dit dat de maatregel afgelopen is ?

Hetzelfde lid vraagt meer informatie over het Proefproject ISA waarvan sprake op pagina 10 : stand van zaken en wat zijn de resultaten ?

De minister verwijst naar zijn antwoord dat hij aan de heer Malcorps over hetzelfde onderwerp verstrekte.

- resolutie beperken van hinder bij openbare werken

In de beleidsbrief wordt een overzicht gegeven van de stappen die reeds zijn gezet tot implementatie van de resolutie m.b.t. het beperken van hinder bij openbare werken (beleidsbrief pagina 29). Dit is een positieve zaak. Er wordt gesteld dat de werkzaamheden van de werkgroep einde november beëindigd zullen zijn en een voorstel van code (checklist) aan de minister zal voorgelegd worden. Is dit reeds gebeurd ? Kan het parlement daar inzage van krijgen ?

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord.

In Limburg werd een proefproject georganiseerd rond samenwerking met Unizo om de hinder bij openbare werken in bebouwde omgevingen te beperken.

Er werd een begeleidingscontract afgesloten met Unizo zodat een persoon binnen Unizo kon vrijgemaakt worden om de infrastructuurwerken van AWV op te volgen. Er is een overleg in verschillende fasen van een project :

- Concept ;
- Voorontwerp ;
- Ontwerp ;
- Aanbesteding ;
- Uitvoering ;
- Evaluatie.

De vertegenwoordiger van Unizo treedt op als tussenpersoon tussen de lokale handelaars en AWV en gemeente. Klachten en voorstellen worden besproken, informatievergaderingen worden georganiseerd, oplossingen worden aangereikt.

Het project Unizo dat loopt in Limburg, wordt door deze organisatie en door de administratie positief geëvalueerd. Naar aanleiding van de evaluatie in juli 2003 van het project werden bijkomende afspraken gemaakt, zoals Unizo betrekken vanaf het prille begin van het wegenproject, het tijdig en

juist informeren van de handelaars en in het lastenboek voldoende rekening houden met de noden van de handelaars (b.v. signalisatie van handelszaken, uitvoeringsmodaliteiten voorzien,..).

De resultaten van deze samenwerking zullen ook gepresenteerd worden tijdens een studiedag die de minister samen met Unizo en zijn collega Patricia Ceysens organiseert op 15 december 2003.

Het project wordt nog voor een jaar verder gezet. Op termijn moet het uitmonden in een algemene werkwijze waarbij “minder hinder” een normaal element is in de uitvoering van werken. Dit kan door formuleringen in de contracten, door technische voorschriften, door een goede communicatie, enz.

De heer André Denys merkt op dat er bij werken steeds inkomstenverlies is voor de plaatselijke middenstand, ook al is er een perfecte afstemming van de werken.

De minister is gevoelig voor die opmerking maar repliceert wat dan te zeggen valt over de inkomstenwinst tengevolge van een aangename omgeving? Op vele plaatsen is er immers dankzij de werken een aanzienlijke inkomstenwinst voor diezelfde plaatselijke middenstand.

- Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) en TV3V

M.b.t. het luik openbare werken en het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) formuleert de heer Carl Decaluwe volgende vragen en opmerkingen.

Spreker citeert uit de regeringsverklaring van juli 1999. Daar stelde de Vlaamse regering “dat nieuwe investeringen in infrastructuurwerken noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen te verhogen.” Deze stelling staat haaks op de kredietverlagingen voor infrastructuurwerken. Hij stelt vast dat 1221 projectstudies voor het wegwerken van zwarte punten 5 miljoen euro (1 miljoen per provincie) kosten; de eigenlijke werken worden gefinancierd via het FFEU.

De minister verstrekt in een latere zitting volgend antwoord.

Op het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF, artikel 12.11) werd 5 miljoen euro voorzien voor de werking van de Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V), het studiebureau dat belast werd met de screening en voorstudie van alle gevaarlijke punten.

Deze opdracht behelst niet enkel de screening van alle gevaarlijke punten in Vlaanderen, maar evenzeer het opmaken van een aantal streefbeeldstudies voor wegvakken waar veel gevaarlijke punten kort bij elkaar liggen en het volledig “gedelegeerd bouwheerschap”. Met gedelegeerd bouwheerschap wordt bedoeld dat het de verantwoordelijkheid van TV3V is om ook de coördinatie van de ontwerp bureaus en de aannemers te organiseren. TV3V is bijgevolg verantwoordelijk voor het volledige proces van screening tot uitvoering.

Voor het project van de gevaarlijke punten worden jaarlijks 100 miljoen euro voorzien, deze komen extra bovenop de reguliere begroting. Hiervoor is er binnen AWV te weinig personeel aanwezig en de administratie is ook belast met heel wat lopende taken die niet zomaar opzij kunnen worden geschoven voor dit project. Daarom wordt beroep gedaan op outsourcing voor dit specifieke project.

Het is normaal dat voor zo'n omvangrijk project een bepaalde inlooperperiode noodzakelijk is. Zo werd voor het project van de gevaarlijke punten in de beginfase tijd genomen om een leidraad op te stellen om tot eenvormige oplossingen te komen over Vlaanderen. Bovendien moeten voor alle dossiers de verschillende procedures worden doorlopen. Dit alles vergt tijd. We zullen er echter in slagen om tegen eind 2003 bijna 250 gevaarlijke punten minstens een eerste keer behandeld te hebben op de verschillende commissies. Hiermee wordt een voorspog genomen op het voorziene ritme van 150 dossiers per jaar.

Ondertussen hebben reeds 71 dossiers volledig alle procedures doorlopen en kunnen een 20-tal dossiers meteen aan de aannemers gegeven worden. De procedure voor de aanstelling van de aannemers is in zijn eindfase en de minister verwacht dat de eerste werken op het terrein in elk geval nog voor het einde van het jaar zullen starten.

De geldende procedures werden voor het project gevaarlijke punten niet aangepast. Deze zijn dus dezelfde voor de administratie en de ontwerp- en studie bureaus. Er kan niettemin een verschil in doorlooptijd bestaan. Dit verschil is te wijten aan het feit dat voor het project gevaarlijke punten en wegvakken een hele groep specialisten uitsluitend werkt voor dit project. Gelet op de veelheid van andere taken die de administratie heeft (bijvoorbeeld beantwoorden van allerlei vragen vanwege burgers, actiecomités, volksvertegenwoordigers etc.) is het niet mogelijk om voor hen dezelfde doorlooptijden te halen. Het zal ook duidelijk zijn

dat de kerntaken van de administratie en van TV3V niet dezelfde zijn. In die zin kan de TV3V moeilijk worden vergeleken met de administratie.

De werking van het project zal vanzelfsprekend worden geëvalueerd. Indien uit de praktische aanpak vanwege TV3V opportuniteiten naar voor komen die ook in de administratie geïmplementeerd kunnen worden, zullen deze uiteraard doorgevoerd worden.

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat het krediet voor de terugbetaling NV Tunnel Liefkenshoek voor gratis openstelling bij calamiteiten gehalveerd wordt tot 500.000 euro, "omdat na 2 jaar ervaring uit de praktijk is gebleken dat de reële uitgaven schommelen rond de 200.000 à 250.000 euro". Vermits evenwel de werken op de ring rond Antwerpen voor grote hinder zullen zorgen, kan verwacht worden dat er in 2004 véél meer calamiteiten zullen plaatsvinden. Is het dan wel aangewezen om het budget terug te schroeven ?

In verband met het budget voor modules 10 (schoolomgevingen) en 13 (fietspaden langs gewestwegen) moet er duidelijkheid komen.

- spoorvorming

De heer Carl Decaluwe verklaart dat het bijzonder moeilijk is om de begroting te analyseren omdat de voorganger van de huidige minister, de heer Steve Stevaert voortdurend vanuit mediatiek oogpunt geschoven heeft met begrotingsposten ; er werden nieuwe posten gecreëerd ; er werden middelen weggetrokken van het VIF ; de posten werden nadien terug opgeheven. In realiteit echter stelt men vast dat op vlak van het onderhoud van de wegen de spoorvorming toeneemt op de secundaire wegen. Terzake verwijst hij naar antwoorden op zijn parlementaire vragen i.v.m. de spoorvorming. In de realiteit benadrukt de heer Carl Decaluwe dat de spoorvorming spectaculair gestegen is op de secundaire wegen. Op de zogenaamde A-wegen is er weliswaar een verbetering ; op de B-wegen zeker niet. Hij poneert dat er een duidelijke relatie is tussen de verkeersonveiligheid en de staat van de wegen. Hij verwijst terzake naar zijn in behandeling genomen voorstel van decreet houdende ongevalanalyse. De wegbeheerder moet investeren in verkeersveilige wegen en de spoorvorming verhelpen, wat maakt dat het aantal ongevallen met 1/3 zal verminderen.

De minister repliceert dat de stelling dat de toestand in verband met spoorvorming op secundaire wegen slechter is dan vroeger helemaal niet juist is.

Uit het meest recente rapport van zijn administratie over de staat van de gewestwegen valt af te leiden dat sinds de start van de systematische metingen in 1993, de algemene trend van het aantal wegen dat in goede toestand verkeert wat betreft de spoorvorming, stijgend is. En dit zowel voor de autosnelwegen, de primaire wegen als de secundaire wegen. De minister spreekt over het totaal percentage van de weglengtes dat in de categorie goed tot zeer goed zit.

De heer Carl Decaluwe repliceert verwijzende naar een antwoord van de minister op zijn schriftelijke vraag over dezelfde problematiek. Hij concludeert dat de A-wegen inderdaad er op vooruitgaan maar dat dat niet geldt voor de andere wegen, de zogenaamde N-wegen (primaire en secundaire wegen). Hij citeert cijfers uit zijn parlementaire vraag van een maand terug : + 101%, +56 %, + 20% en +10% verslechtering. De conclusie van deze vraag is dat de verstrekte cijfers juist het tegenovergestelde bewijzen van wat de minister nu beweert : de N-wegen gaan er op achteruit. In 1997-98 waren er minder kilometers met spoorvorming dan vandaag. Hij citeert uit de hem verstrekte gegevens over spoorvorming :

Spoorvorming in	1997-1998	2001
absolute cijfers		
N1-wegen	4,2 km	8,5 km
N2-wegen	7,3 km	11,5 km
N3-wegen	26 km	31 km
N4-wegen	17,5 km	19 km

De medewerker van de minister verduidelijkt dat de geciteerde cijfers zo miniem zijn – het gaat over een beperkt aantal kilometers op een totaal van 5.000 km wegennet – dat deze cijfers van jaar tot jaar enorm kunnen fluctueren. Als men bij wijze van spreken één project uitvoert, neemt het aantal kilometers spoorvorming zeer sterk af. Komt er een nieuw project bij tengevolge van recente metingen, neemt het aantal kilometers procentueel sterk toe. De cijfers fluctueren zeer sterk omdat de absolute basis zodanig laag is.

De minister concludeert dat men dus toch niet kan stellen dat de overheid de spoorvorming verwaarloost.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij gewoonweg het aantal kilometers spoorvorming heeft opgeteld. Het gaat toch over een tachtigtal kilometers gewestwegen in slechte toestand en de situatie

wordt niet beter. In absolute cijfers is er dus geen verbetering.

De minister betwist dat en benadrukt dat de metingen ook veel preciezer worden.

De heer Robert Voorhamme betwist eveneens de thesis van de heer Decaluwe en meent dat er globaal sprake is van een vermindering van de spoorvorming op gewestwegen.

De heer Decaluwe vermeldt dat de perceptie was dat er een zware inhaalbeweging zou gebeuren : de achterstand in het onderhoud van de wegen zou versneld worden ingelopen. Maar de realiteit is dat de A-wegen verbeteren ten koste van de andere wegen.

Het aantal doden is groter op de secundaire wegen dan op de A-wegen. Hij herhaalt dat er een verband is tussen verkeersonveiligheid en het aantal verkeersdoden.

De minister vermeldt dat de verkeersveiligheid niet volledig kan gekaderd worden in het onderhoud van de wegen. Een groot deel van de verkeersongevallen heeft niets te maken met de staat van de weg.

- kredietverschuivingen : FFEU, VIF en BAM

De heer Carl Decaluwe verklaart dat er in de begroting nog 15 miljoen euro nodig is om een normale inhaalbeweging te verwezenlijken, maar hij stelt vast dat dit bedrag verminderd werd en van het VIF versast werd naar het FFEU.

De heer André Denys sluit zich hierbij aan en wenst duidelijkheid over deze problematiek : zijn er middelen van het VIF naar de BAM en middelen van het FFEU naar AWW getransfereerd ?

De minister verduidelijkt dat er sprake is van een daling van de kredieten. Maar er is een belangrijk gedeelte overgeheveld.

Het bedrag van belangrijke infrastructuurwerken – dus niet onderhoud – is echter wel verminderd. Er zijn daartoe drie redenen. In eerste orde zijn er middelen verplaatst naar andere posten ; de tweede reden is dat er inderdaad een gevoel is bij de mensen dat er téveel grote onderhoudswerken op het hoofdwegennet zijn en tenslotte vergen de belangrijke werken op de ring rond Antwerpen een vermindering van de andere werken op het hoofdwegennet.

De heer Decaluwe vermeldt dat in de toelichting de daling van het budget van het VIF met 155 miljoen euro verklaard wordt door de overheveling van 100 miljoen euro naar de BAM. Supplementair wordt gesteld dat AWW zal kunnen beschikken over een supplementair krediet van 100 miljoen euro uit het FFEU 2004. Waarom worden investeringsmiddelen voor het AWW “doorgesluisd” naar het FFEU ? Kan men hierdoor ontsnappen aan begrotingsnormen ? Bij de oprichting van het FFEU werd echter gezegd dat de daarop voorziene investeringen “extra's” zouden zijn.

Wie kan bovendien vandaag voorspellen wat er in de pot van het FFEU zal zitten ?

Deze basisallocatie is gelinkt aan het investeringsprogramma van AWW (‘indicatief 3-jarenprogramma). In het programma 2003-2005 werden voor het jaar 2004 projecten voorzien voor een totaal bedrag van ruim 360,5 miljoen euro. Het beschikbare budget (69 miljoen euro) dekt welgeteld 19% van alle geplande projecten. Hetzelfde lid besluit dat slechts 19% van de projecten budgettair gedekt zijn.

In zijn mondelinge toelichting bij de voorstelling van de begroting 2004 stelde minister Bossuyt dat er de laatste jaren zó veel investeringen zijn uitgevoerd dat het aantal werken zo hoog lag “dat de balans dreigt over te hellen en dat de hinder groter is dan de voordelen van de (her)aangelegde weg”. Voor het lid is dit natuurlijk een goedkope manier om te moeten toegeven dat er serieus bespaard moest worden. Het lid verklaart dat men heel “het circus” heeft meegemaakt rond de ring van Antwerpen en de begeleidende maatregelen.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de sp.a er voor gekozen heeft om op de VIF-begroting te besparen (elke partij moest haar besparingspost kiezen).

De minister repliceert dat hij de uitdrukking van de heer Decaluwe in verband met “het circus van Antwerpen” beschouwt als een belediging voor al de mensen die anderhalf jaar hard gewerkt hebben aan de voorbereiding van de werken.

De heer Decaluwe herhaalt dat het beleid er in Antwerpen een circus van gemaakt heeft. De heer Robert Voorhamme repliceert dat hij zich stoort aan de toonzetting van de tussenkomst van de heer Carl Decaluwe en meer in het bijzonder over de voorbereiding van de werken aan de ring van Antwerpen. Hij vermeldt dat de administratie, De Lijn, de stedelijke overheid en het bedrijfsleven in Ant-

werpen reeds geruime tijd veel energie steken in dat dossier om een zeer moeilijke operatie in goede banen te leiden. Hij neemt het niet dat dan hier over “de cirque” van de heraanleg van de ring van Antwerpen wordt gesproken. Hij betreurt dat een debat over een begroting op deze manier gevoerd werd.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat hij uit pers-communicés van de schepen van openbare werken van Antwerpen, van de Antwerpse Kamer van Koophandel zal citeren en daaruit afleidt dat de operatie vanuit de politieke overheid onvoldoende voorbereid werd en volgend jaar zal leiden tot chaos. Hij is niet akkoord met de Antwerpse gevoeligheid voor de toon van zijn tussenkomst.

De heer André Denys meende dat er sprake is van een gelijkwaardige verschuiving is van middelen vanuit het VIF naar de BAM en daarentegen AWV supplementair uit het FFEU voor 100 miljoen euro aan middelen kon putten ?

De minister ontkent deze thesis. De middelen zijn ook voor een stuk gevloeid naar de “Minder Hinder maatregelen” en de uitvoering van basismobiliteit. Binnen een groeiend budget is de groei inderdaad niet zoals gewenst. Studieopdrachten zijn geschrapt en in onderhoud van wegen is er bespaard omdat er al teveel grote onderhoudswerken bezig waren.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat hetgeen de heer André Denys poneert inzake het verschuiven van middelen van het VIF naar de BAM en van het FFEU naar AWV juist is omdat dat ook zo letterlijk in de toelichting bij de begroting staat.

De heer André Denys herhaalt dat de VLD-studiedienst inderdaad van oordeel is dat er een bedrag van 100 miljoen euro van het VIF naar de BAM gaat en dat er éézelfde bedrag naar AWV gaat vanuit het FFEU.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat een stuk van de algemene middelen openbare werken verschoven wordt van alle provincies naar Antwerpen. Moraal van het verhaal is dat de minister dit poogt te verbergen via allerhande begrotingstrucs.

De minister repliceert dat dit ook zo het geval zal zijn als er bv. grote werken zouden gebeuren in Zeebrugge.

De heer André Denys heeft nog steeds vragen bij de verschuiving van middelen van het FFEU naar AWV. Het Fonds voor Eénmalige Uitgaven dient -

zoals de naam van het fonds zegt –voor éénmalige uitgaven. Hij heeft begrip dat er vanuit het FFEU middelen naar de BAM gaan want dat zijn eenmalige uitgaven voor het Masterplan, maar hij stelt vast dat de BAM middelen uit het VIF krijgt terwijl aan de andere kant vanuit het FFEU middelen voor het gewoon onderhoud – geen éénmalige uitgaven – naar de administratie vloeien. De logica daarvan is hem onbekend : begrotingstechnisch moet het omgekeerd zijn.

Mevrouw Wivina Demeester pleit in dezelfde lijn voor klaarheid in de diverse begrotingen.

De minister wenst volledige transparantie te geven omtrent deze kredietverschuivingen.

Er is inderdaad een kredietverlaging op de reguliere begroting voor openbare werken, sector wegen. Deze is mede ingegeven door de geplande onderhoudswerken op de ring rond Antwerpen die in de loop van 2004 hinder zullen veroorzaken. Elders dient er dus minder gewerkt te worden om de totale hinder op een maatschappelijk aanvaardbaar peil te houden.

Bij de evaluatie van de begroting dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat de onderhoudswerken van de ring zullen doorgeschoven worden naar de NV BAM (o.a. met het oog op de BTW-recuperatie door BAM).

Mevrouw Wivina Demeester merkt op dat dit mogelijk is als de “rulingconstructie” lukt.

De minister vervolgt dat de middelen die hierdoor vrijkomen op het FFEU 2002 – want deze kost was reeds gebudgetteerd op de bestaande kredieten van het FFEU die in 2002 werden gereserveerd – beschikbaar zijn voor wegenwerken en dienen opgeteld te worden bij de kredieten voor wegenwerken op de reguliere begroting. Bij de evaluatie van de begroting dient men immers alle financieringsposten op te tellen (reguliere begroting, het VIF, FFEU, BAM). Indien men dit doet, zal men vaststellen dat de middelen voor openbare werken de laatste jaren sterk gestegen zijn. Er is hier geen sprake van "trucs" zoals sommigen laten uitschijnen.

Op deze wijze is de schijnbare discrepantie tussen de middelen nodig voor de realisatie van het meerjarenprogramma in 2004 en de effectief beschikbare middelen op de begroting dus al heel wat kleiner. Verder is het ook zo dat de bouwsector momenteel op een vrij laag peil zit met lagere aanbestedingsprijzen tot gevolg. De aanbestedingsuitsla-

gen liggen gemiddeld 20% lager dan de ramingsbedragen. Het budget dat nu nodig is om het meerjarenprogramma te realiseren, is dan ook lager dan voorzien in het indicatief meerjarenprogramma. Vandaar ook een verklaring voor de naam "indicatief" meerjarenprogramma. Ook is het zo dat er telkens een aantal projecten die op het indicatief meerjarenprogramma staan, uit de boot vallen omdat de voorbereidende administratieve procedures nog niet helemaal afgerond zijn (opmaak MER, RUP etc.). De laatste jaren zijn de budgetten voor wegenwerken nooit zo hoog geweest als anders, de publieke opinie vindt vaak zelfs dat er teveel gewerkt wordt. Er kan dan ook moeilijk gesteld worden dat er een tekort is aan budgettaire middelen voor wegenwerken.

Mevrouw Wivina Demeester concludeert dat de minister een antwoord moet geven op de vraag waarom de FFEU-kredieten niet rechtstreeks naar de BAM gaan.

De minister repliceert dat de reden daarvoor gewoonweg technisch is en dat zeer strikt bepaald is waarvoor men de middelen van het FFEU specifiek mag aanwenden.

De minister is van oordeel dat samen met de minister van Financiën de best mogelijke formule uitgewerkt werd. Hij hoopt dat de BAM-ruling doorgang vindt en waarschuwt in dit verband dat Europa zijn fiat nog moet geven. Hij maakt zich sterk dat de ruling er komt gezien de verschillende precedënten.

De aanbestedingen naar werken geven verminderingen tot en met 20% wat maakt dat men ervan kan uitgaan dat een groot deel van de werken mogelijk zullen zijn.

De heer Carl Decaluwe stelt inderdaad vast dat de prijzen zeer scherp worden gezet in de bouwsector maar hij waarschuwt dat de rekening nadien bij de verrekening gepresenteerd wordt, wat maakt dat de besparing van 20% niet meer telt. Hij vraagt dat streng wordt toegezien op deze praktijk.

De minister repliceert dat hij daarmee rekening zal houden.

De heer Marc Cordeel merkt op dat de meerkosten dikwijls niet bij de aannemers liggen maar bij de mensen die de bestekken maken.

De heer Carl Decaluwe waarschuwt ook voor de verwijlintersten. Hij verneemt dat vooral in het ha-

venbeleid de verwijlintersten de laatste tijd weer sterk toenemen.

Mevrouw Wivina Demeester resumeert dat het FFEU een quasi verantwoord vehikel is om de annualiteit van de begroting te doorkruisen : de overschotten van het jaar zelf worden daarin geplaatst om ze toe te vertrouwen aan nieuwe éénmalige projecten.

Zij is van oordeel dat een NV als de BAM niet rechtstreeks middelen kan krijgen van het FFEU omdat dit een NV is. Deze NV moet werken met BTW maar kan veel vlotter werken en onderhandelen met aannemers om een realistische prijs te bedingen.

- *Tussenkoms*t van de heer André Denys
- effectiviteit van het gemeenschappelijk vervoer

De heer André Denys wenst in het kader van de begrotingsbesprekingen de problematiek van het gemeenschappelijk vervoer aan te kaarten. Zijn invalshoek is de vraag in welke mate de omvangrijke middelen die naar het gemeenschappelijk vervoer gaan effectief worden besteed en in welke mate de files afnemen ingevolge de input aan middelen in het gemeenschappelijk vervoer in De Lijn ?

Naar de cijfers toe stelt het lid vast dat in de reguliere begroting de dotatie van De Lijn gestegen is met 10%. De Lijn heeft nu ongeveer 385 miljoen euro aan middelen ; dit jaar is daar 35 miljoen euro bijgekomen. Wat de investeringen betreft, is er hetzelfde stramien : de investeringen zijn met 10% gestegen tot 55 miljoen euro (een toename van 5 miljoen euro). Wat de compensaties voor het gratis beleid (de tarievenpolitiek) betreft, heeft men de 20 miljoen euro bereikt. Op vlak van de extra exploitatie voor de implementatie van de basismobiliteit is er een krediet van 86 miljoen euro (een stijging van 21 miljoen euro). Globaal wordt er dus ongeveer 600 miljoen euro uitgetrokken voor het gemeenschappelijk vervoer.

Dit lijkt onmiskenbaar een succes voor de exploitatie van De Lijn als men de cijfers van het aantal (gereden) kilometers en reizigers bekijkt. Het aantal kilometers is gestegen van 142 miljoen (in 2002) naar 163 miljoen (2003), terwijl het aantal reizigers steeg van 265 miljoen naar 318 miljoen eenheden. De ontvangsten zijn echter gedaald.

Zijn fundamentele vraag is of men het effect berekend heeft. Wat zijn de effecten naar de algemene mobiliteitsproblematiek ? Is er een afname van het

aantal files en het aantal wagens ? Hoeveel mensen laten hun wagen staan in ruil voor het openbaar vervoer ?

Het lid heeft gemerkt dat de Vlaamse regering een nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn met een looptijd van 5 jaar heeft afgesloten. Hij vindt het eigenaardig dat de Vlaamse overheid nu een nieuwe beheersovereenkomst afsluit. Dat staat toch wel wat haaks op de nieuwe afspraken rond Beter Bestuurlijk Beleid waarin het instrument “beheersovereenkomst” een belangrijk onderdeel is.

De minister repliceert dat de voorstellen die voor zijn bevoegdheidsdomein ingediend worden, volledig kaderen in het afgesproken model van Beter Bestuurlijk Beleid. De minister verduidelijkt dat hij het niet gezond vond om de bestaande beheersovereenkomst van De Lijn die afgelopen was in 2001, opnieuw stilzwijgend te verlengen met een aantal maanden. Hij heeft ook al omdat het parlement daar op aandrang, geopteerd voor een nieuwe beheersovereenkomst. Hij verkoos om nog tijdens deze legislatuur dit initiatief te nemen temeer omdat ook De Lijn zelf aandrang op een legale basis via een nieuwe beheersovereenkomst om bv. basismobiliteit te implementeren. De volgende regering zal echter omtrent deze beheersovereenkomst nog een aantal beslissingen dienen te treffen.

De bekommernis van de heer André Denys is dat zijn fractie het instrument beheersovereenkomst in de verschillende beleidsdomeinen wenst te harmoniseren. Zo is er een groot verschil tussen de beheersovereenkomsten van De Lijn en de VRT. Hij is akkoord dat de volgende regering dit dossier kan bijsturen.

In een latere commissiezitting verstrekt de minister het volgende antwoord omtrent de effectiviteit van het openbaar vervoerbeleid.

Er bestaan globaal gezien geen specifieke cijfers over de verschuiving van het autoverkeer naar het openbaar vervoer. Iedereen is het erover eens dat er teveel verkeer is op onze wegen. Er moet dus iets gebeuren om het verkeer te verminderen. Eén van de oplossingen is het aanbieden van het alternatief in de hoop dat dit alternatief op termijn resultaten zal opleveren en de nodige ademruimte geeft. In Nederland was men zeer sterk op weg op vlak van mobiliteit met het formuleren van tal van alternatieven. Nederland volgt nu een andere politiek en richt zich nu terug op Vlaanderen omdat ze

problemen hebben op vlak van het aanbod van openbaar vervoer.

De minister heeft geen afdoend antwoord op deze probleemstelling.

De minister verwijst wel naar de zogenaamde DIV-actie, waarbij het inleveren van een nummerplaat een gratis netabonnement oplevert voor een periode van drie jaar. Wanneer binnen hetzelfde gezin de enige auto wordt ingeleverd krijgen alle leden van dat gezin een gratis netabonnement voor drie jaar. Op 29 oktober 2003 waren er reeds 11.397 nummerplaten ingeleverd, waarbij 14.636 gratis netabonnementen werden afgeleverd.

Deze gegevens betreffen dus effectief meetbare verschuivingen van het autogebruik naar het openbaar vervoer.

De minister hoopt dat eens de actie basismobiliteit op kruissnelheid en het aanbod in stedelijke gebieden serieus zal toenemen (netmanagement), de actie nog vooruitgang zal maken. Ook als de NMBS zijn spooraanbod naar de kust zou uitbreiden, kan men ook denken aan een campagne van een autovrije kust. Deze campagne moet gericht zijn op een mentale reconversie : de bevolking moet zich bewust zijn dat ze vlugger dan anders de kust kunnen bereiken met het openbaar vervoer ; deze campagne is niet gericht tegen de auto maar wel voor een bewuster gebruik van de auto.

De minister benadrukt dat alle cijfers aanduiden dat de grootste groei van de abonnementen zich situeert in de categorie van de betalende abonnementen. De heer André Denys repliceert dat deze evolutie toch haaks staat op de dalende inkomsten van De Lijn ? Deze evolutie zou toch moeten zichtbaar zijn in de inkomsten die blijven dalen ?

De minister verklaart dat er nochtans een positieve evolutie aan de gang is. De netabonnementen zijn aan een zeer voordelig tarief aangeboden ; nu zitten we in een de fase van de recuperatie : de abonnementen worden tegen een iets hogere prijs aangeboden en hier situeert zich volgens de minister de aangroei. Hij beweert niet dat we nu in een rendabele toestand zitten, maar er is een kentering.

De heer Denys blijft erbij dat de ontvangsten van De Lijn van 110 miljoen in 2001 daalden tot 105 miljoen in 2002 ondanks meer reizigers waarvan de minister zegt dat er meer reizigers betalend zijn. Dat is tegenstrijdig want men moet dan toch een ombuiging zien ?

De minister repliceert dat men niet onmiddellijk een ombuiging in de cijfers kan zien. Hij verwijst naar de begroting 2004 van De Lijn waar sprake is dat de post 16.00 “verkoop van niet duurzame goederen en diensten” stijgt van 100.722 (in 2003) naar 110.789 (in 2004).

De heer Denys betwist deze cijfers en zegt dat hij zich baseert op cijfers van de VLD-studiedienst.

De minister engageert zich om een gedetailleerde nota met uitgesplitste cijfers daarover toe te voegen aan het verslag. Deze nota wordt toegevoegd als bijlage 2 bij het verslag (Bijlage 2 : evolutie van de ontvangsten en de reizigers bij De Lijn).

De minister benadrukt dat Vlaanderen in tegenstelling tot Nederland werkt met een eenvoudig tariefstelsel. Het lokaas in Vlaanderen om volk te lokken, was vooral de prijs.

- begroting van het VIF

De heer André Denys wenst een beter inzicht te krijgen in de begroting van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). Op basis van de naakte cijfers is er sprake van een daling van 144.000 euro. Er is weliswaar een verschuiving van middelen naar de BAM. Hij kreeg echter graag wat meer informatie. Wat is uiteindelijk het nettoresultaat ?

De minister herhaalt zijn pleidooi. Uiteindelijk is het resultaat dat er 50 miljoen euro wordt bespaard wat de belangrijke infrastructuurwerken betreft. Een belangrijk bedrag is overgeheveld naar de BAM. Er is een herschikking binnen de begroting gebeurd. De minister herhaalt de overweging om tijdens de werken aan de ring, in de wijde omgeving van Antwerpen op het hoofdwegennet geen andere werken te laten doorgang vinden. Er is ook een goede coördinatie tussen gewest, provincie en gemeenten vereist om de werken in het Antwerpse in goede banen te leiden.

De heer André Denys stelt vast dat voor de studies m.b.t. het wegwerken van de zwarte punten een bedrag van 5 miljoen euro voorzien wordt in de begroting. Het doel van deze studies is blijkbaar het bepalen van de prioriteiten ?

De minister repliceert dat aan de provincies opdracht werd gegeven om in overleg met de studie-bureaus te werken aan de uitwerking van de verschillende dossiers. Dossiers die gemakkelijk te realiseren zijn, behoeven vanzelfsprekend geen studie en worden afgewerkt. De vijf miljoen euro is

bedoeld om de voorontwerpen van uitwerking voor te bereiken.

Met betrekking tot de fietspaden dringt hetzelfde lid evenals de heer Carl Decaluwe aan op een volledige stand van zaken : hoeveel zijn er effectief bijgekomen ; hoeveel km zijn er effectief gerealiseerd ?

Wat de aanleg van het aantal fietspaden langs gewestwegen betreft, verklaart de minister dat het zo is dat hij als voorbeeld het aantal kilometer fietspaden wil vermelden welke in de periode 2002-2003 in West-Vlaanderen werden aangelegd of momenteel in uitvoering zijn. Dit betreft ongeveer 60 kilometer fietspaden en die zijn verdeeld over een 16-tal projecten. Voor de andere provincies beschikt de minister momenteel niet over specifieke cijfers. Hij heeft evenwel aan zijn administratie opdracht gegeven om een grote inventarisatie te houden om concretere cijfers te hebben voor het Vlaamse Gewest. In een aantal gevallen worden immers fietspaden langs gewestwegen in het kader van module 13 door de gemeenten aangelegd.

De minister vermeldt dat er zich een aantal problemen stellen in verband met de ingewikkelde procedure bij onteigeningen ; de minister heeft daaromtrent zijn federale collega's aangesproken om soepeler te kunnen werken in specifieke gevallen. Verder stelt zich het probleem van de vogel- en habitatrichtlijnen waarbij men opteert voor andere zeer strikte normen.

Op de vraag van de heer Denys om verduidelijking over deze procedures van fietspaden langs gewestwegen, vermeldt de minister dat de habitatrichtlijn soms tot aan de grens van de gewestweg geldt en er mogelijkheid zou moeten bestaan om daarvan af te wijken als men een fietspad wenst aan te leggen naast die gewestweg. In die zin is er een verzoek gericht naar het federale niveau om te voorzien in uitzonderingsmogelijkheden in specifieke gevallen.

- *Tussenkoms van de heer Pieter Huybrechts*

Wat de binnenscheepvaart betreft, vraagt de heer Pieter Huybrechts dat de kleine waterwegen met scheepvaart kleiner dan 1.000 ton niet zouden vergeten worden. Hij is van oordeel dat in de realiteit een aantal kleinere waterlopen dichtslibben omwille van het niet baggeren.

Terzake verwijst hij naar het kanaal Dessel – Antwerpen en vraagt of er budgetten vrijgemaakt kun-

nen worden zodat ook dit kanaal voldoende kan opgehouden worden.

De minister antwoordt dat er op dit kanaal op dit ogenblik, in vergelijking met de altijd bestaande situatie, geen vaarbepeningen door aanslibbing zijn. Uit onderzoek is wel gebleken dat er een zekere mate van aanslibbing bestaat die op termijn bij verdere aangroei van de sliblaag aanleiding zou kunnen geven tot vaarbepeningen, maar dit is op dit ogenblik nog niet het geval. De Dienst voor de Scheepvaart voorziet wel dat binnen enkele jaren baggerwerken noodzakelijk zullen zijn om de beschikbaarheid te blijven garanderen.

Met het oog op een toekomstige slibuiming heeft de Dienst voor de Scheepvaart ca. anderhalf jaar geleden een milieuhygiënische analyse van de aanslibbingen laten uitvoeren. De analyses, die zeker niet alarmerend waren, worden thans in functie van de geldende milieureglementering gebruikt om oplossingen te zoeken voor de slibverwijdering die erop gericht zijn :

- de milieureglementering strikt toe te passen ;
- de verwijderings- en verwerkingskosten van het vrijkomende baggerslib tot een minimum te beperken.

Er zijn zeker geen structurele kredietverschuivingen doorgevoerd ten nadele van de kleine kanalen. Indien er in het verleden beperkte kredieten werden verschoven, vindt dit zijn oorsprong in een optimaal gebruik van de kredieten in het licht van de concrete stand van zaken van de dossiers.

M.b.t. de fietspaden en concreet module 13 klaagt de heer Pieter Huybrechts de praktijk aan in verband met de concrete invulling op het terrein van fietspaden. Hij verwijst naar het concrete voorbeeld van het fietspad Nijlen-Herentals waarvan de concrete invulling al tien jaar aansleept.

De minister verduidelijkt dat het hier gaat over de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de gewestweg N13. Op dit ogenblik – heden op 20 november 2003 – wordt de projectnota voorgesteld op de provinciale auditcommissie. Deze fietspaden zullen gerealiseerd worden in het kader van module 13 (die reeds door de minister werd ondertekend) en dit voor een subsidiepercentage van 100%.

- *Discussie over de zin of onzin van flitspalen*

De heer André Denys wenst het debat aan te gaan omtrent de golf van agressie ten overstaan van de onbemande camera's en de flitspalen. Hij verwijst

naar het interview van de heer Jan Verfaillie in Het Laatste Nieuws van 20 november 2003. De heer Denys wenst te vernemen of de heer Verfaillie het standpunt van de CD&V vertolkt en of de heer Ansoms het hiermee eens is ?

Hij begrijpt de houding van de CD&V niet in dit dossier. Enerzijds kant de heer Verfaillie zich tegen de flitspalen, anderzijds is er het standpunt van de verkeersspecialist van de CD&V, de heer Ansoms dat daar haaks op staat.

Mevrouw Wivina Demeester waarschuwt voor de perceptie. Zij is van oordeel dat de heer Verfaillie voorstander is van “mobiele” flitscamera's en gekant is tegen “vaste” flitspalen. Geconfronteerd door de radiojournalist met de visie van de heer Ansoms, merkt mevrouw Demeester op dat beide visies niet tegenstrijdig zijn. Elke gemeente kan zelf organiseren hoe zij dat het best zien. De heer Verfaillie is een voorstander van “verplaatsbare” flitspalen omdat vaste palen geconfronteerd worden met verkeersagressie en omdat de mensen bovendien die vaste palen ook weten staan.

Minister Gilbert Bossuyt vindt de verklaringen van de heer Verfaillie verkeerd als signaal omdat er zo openingen gecreëerd worden naar vandalen of agressors die palen vernietigen. Een burgemeester die openlijk toegeeft aan vandalisme, is niet verstandig. De burgemeester mag een dergelijke beslissing nemen, maar daar niet openlijk mee naar buiten komen. In iedere gemeente woedt er een soortgelijk debat rond het item wat de overheid nog durft doen met het risico dat er vernielingen gebeuren. Minister Bossuyt stelt bovendien vast dat de burgemeester van Rotselaar het omgekeerde verdedigt : de heer Claes pakt daar uit met de mededeling : “voor de plaatsing van de flitspalen, zoveel doden ; na de plaatsing, geen verkeersdoden meer”. Men moet dus omzichtig te werk gaan te meer daar een burgemeester ook verantwoordelijk is voor de openbare orde.

De heer Robert Voorhamme verwijst naar een recent debat over flitspalen (met onder meer de heer Ansoms) op de Antwerpse regionale televisie. Er werd uitdrukkelijk gemeld dat vaste flitspalen ingepland zijn in functie van statistische gegevens over ongevallen met zware verkeersslachtoffers. Flitspalen zijn daardoor ook een signaal naar de mensen dat men in een gevaarlijke zone rijdt. Het feit dat de flitspalen juist daar staan, maakt dat het rijgedrag van de mensen in gevaarlijke zones serieus aangepast is. Hij pleit daarnaast ook voor mobiele flitscamera's om de “pakbaarheidsgraad” te verhogen. Dezelfde spreker concludeert dat vaste flitspalen meerdere functies hebben.

De minister wenst ook enkele kanttekeningen te maken in verband met het element kostprijs. Er wordt immers met dat argument geschermd om de mobiele camera te promoten, die minder duur is omdat deze mobiele camera's minder ingezet worden. Hij verklaart dat de Vlaamse overheid niet zoals in Nederland, geopteerd heeft voor een beleid om overal flitscamera's te plaatsen. In Vlaanderen worden slechts op vraag van en na onderzoek 350 plaatsen aangeduid die in aanmerking komen om flitspalen te installeren.

De heer André Denys verklaart dat mevrouw De-meester het debat herleidt tot een technische discussie : een vaste versus een mobiele flitscamera. Voor de heer Denys is het een brede maatschappelijke discussie met als finaliteit : "hoe organiseren we de verhoging van de pakkans". Het lid is van oordeel dat dit instrument een beter instrument is dan de verhoging van de boetes. Over dat laatste instrument is er immers wel discussie : hijzelf is het daarover eens met senator Jean-Marie Dedecker omdat hogere boetes leiden tot asociale situaties.

De heer Denys is wel een voorstander van het verhogen van de pakkans. Hij stelt bovendien vast dat bepaalde vormen van pakkans aanleiding geven tot agressie. Men zit immers in een spanningsveld tussen privacy en openbare orde. Hij is voorstander van flitspalen omdat hij het eens is met de minister dat flitspalen een belangrijke signaalfunctie hebben. Hetzelfde lid stelt zich wel de vraag of de communicatie naar het brede publiek over flitspalen (waarom flitspalen en op welke manier) onvoldoende is. Er moet een antwoord komen op de recente agressie tegen de flitspalen.

De minister repliceert dat dit eigenlijk geen zaak van communicatie is. De minister vraagt zich af of het vergoelikt kan worden dat individuen het recht zelf in handen nemen. De doelstelling van de Vlaamse overheid is in tegenstelling tot Nederland waar er meer dan 1.000 camera's staan, zeer duidelijk : op het einde van deze legislatuur moeten er op 350 plaatsen waar dat echt nodig is, flitspalen staan. Het gaat over gevaarlijke kruispunten of delen van wegen waar zware ongevallen gebeurd zijn. Derde element is het zogenaamde "Big Brother effect" maar deze discussie werd reeds gevoerd bij de invoering van de camera's. De minister pleit dus niet om overal flitspalen te zetten. Maar hij betreurt dat de heer Verfaillie door zijn uitspraken openingen geeft om het debat over de zin of onzin van flitspalen opnieuw aan te zwengelen. De heer Verfaillie weet immers dat de flitspalen onder druk staan en dat hij als burgemeester het verkeerde signaal geeft door te zeggen dat hij in Veurne geen

vaste flitspalen wenst. Door deze boodschap nu te verspreiden in Het Laatste Nieuws, geeft hij het verkeerde signaal. De minister blijft erbij dat flitspalen op dit ogenblik het meest zekere en afdoende instrument zijn om ongevallen en slachtoffers te vermijden. Hij vindt het verkeerd dat sommige politici via een dergelijk signaal de indruk wekken dat het debat omtrent de flitspalen opnieuw geopend is. Het heeft ook te maken met een soort van heersende cultuur.

Omtrent de opgeworpen discussie dat de plaatsing van flitspalen door sommigen betwist wordt en agressie opwekt, stelt de heer Robert Voorhamme vast dat de CD&V steeds opwerpt dat verkeersveiligheid te maken heeft met de verkeersinfrastructuur en het onderhoud van de wegen. Opvallend in verband met dat agressief gedrag is de vaststelling dat vooral de flitspalen op goed aangelegde wegen – waar de kwaliteit van de weg van die aard is dat de mensen van oordeel zijn dat er vlot kan doorgereden worden – het voorwerp zijn van agressie. Op goede aangelegde wegen waar toch ongevallen gebeuren, worden die flitspalen geplaatst. Mensen hanteren dus een andere logica.

De heer André Denys pleit voor een gestructureerde discussie in deze commissie rond het item van de pakkans. Hij wenst daarbij eveneens aandacht voor nieuwe beschikbare technologieën zoals ISA, ... en wil de afweging maken rond technologie versus privacybepaaldingen. Hetzelfde lid haalt het voorbeeld aan van een wegversmalling op een gewestweg in zijn gemeente waar de federale politie een ganse dag controle uitoefent op de snelheid en daardoor agressie opwekt. Hij vraagt zich af of dit een goede strategie van de federale politie is.

De minister repliceert dat hij als beleidsvoerder en minister van Mobiliteit niet beslist waar de federale politie moet staan. Hij wenst daarover geen debat omdat de verkeersreglementering federaal is. De Vlaamse regering heeft in deze materie maximaal gebruik gemaakt van de bevoegdheid – zelfs op vlak van de verkeersreglementering – via samenwerking met de gemeenten : de minister verwijst naar de maatregelen 70/90 en 30 km/uur. Hij kant zich tegen sommige politici die zich bemoeien met waar de federale politie moet staan in de gemeente.

De heer Pieter Huybrechts vindt dat er een consensus is dat flitspalen moeten staan op plaatsen waar er inderdaad zware ongevallen gebeuren en verkeersslachtoffers vallen. Hij is geen voorstander van een wildgroei van flitspalen en er moet vermeden worden dat individuen flitspalen beschouwen

als een verkapte vorm van belastingverhoging want dat zou pas de agressiviteit opwekken.

Mevrouw Wivina Demeester is van oordeel dat dit debat een emotioneel debat is omdat er veelal dodelijke verkeersslachtoffers bij betrokken zijn. Zij verwijst naar een dodelijk verkeersongeval in haar gemeente waarbij wellicht een combinatie van snelheid en de weginfrastructuur een rol gespeeld hebben. Zij is van oordeel dat het thema verkeersveiligheid in alle partijen hevige discussies losweekt en dat concrete maatregelen zoals snelheidsbeperkingen heftige voor- en tegenstanders hebben. Alhoewel snelheid een determinerende factor is, blijft hetzelfde lid erbij dat ook de weginfrastructuur een niet onbelangrijke parameter is.

De minister repliceert naar de tussenkost van de heer André Denys dat een eerste principe is dat de verantwoordelijkheid ook gelegd moet worden bij de weggebruiker. Hij wenst dat eenieder zijn verantwoordelijkheid opneemt. Uit onderzoek van de ongevallen die recent gebeurd zijn bij belangrijke wegenwerken tussen Antwerpen en Gent, bleek immers dat deze te wijten zijn aan onvoorzichtig rijgedrag van de weggebruiker. De veiligheidsvoorzieningen mogen dus niet telkens opnieuw in vraag gesteld worden.

De minister verklaart nogmaals dat het niet de bedoeling is om overal lukraak flitspalen te plaatsen. Ze worden alleen geplaatst op verzoek van de gemeenten op plaatsen waar aanwijsbaar gevaar is en waar ernstige ongevallen gebeuren. Uit onderzoek in andere landen blijkt bovendien dat een consequent vervolgsbeleid effect heeft. Dit stimuleert de minister om zijn beleid voort te zetten en op te houden het beleid in vraag te stellen. Hij vindt het dan een verkeerd signaal om in een periode dat er nooit meer middelen gingen naar de veiligheid van de wegen, te spreken over de veiligheid van de wegen.

De heer Jean-Paul Peuskens is ook gekant tegen een wildgroei van flitspalen. Hij is ook voorstander van een goede communicatie en doet de suggestie dat de minister ook eens zou mededelen hoeveel aanvragen voor de plaatsing van flitspalen geweigerd werden. Hij verwijst naar zijn gemeente Bocholt die een aanvraag deed voor vier flitspalen. Uiteindelijk zijn er echter slechts twee palen geplaatst.

De heer André Denys herhaalt zijn pleidooi voor een debat. Hij is van oordeel dat de band die de minister legt tussen agressie en individueel rijgedrag té eenzijdig is. Men focust téveel op alleen dat

rijgedrag. De overheid moet echter realistische snelheidsbeperkingen stellen. Hij pleit dus voor een ruimer debat waarbij al de elementen die verkeersagressie uitlokken, te berde kunnen komen.

Mevrouw Wivina Demeester concludeert dat de politici er niet in slagen om de bevolking te overtuigen. Het is zeer merkwaardig dat er zoveel meer ongevallen gebeuren in ons land dan in Nederland. We staan in Europa zéér slecht “gerankt”. Het lid veronderstelt dat de heersende cultuur van snelheidsovertredingen te maken heeft met de heersende mentaliteit en de opvoeding.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat het geschetste probleem ruimer is. Uit vele onderzoeken blijkt dat het normenbesef in dit land bij de bevolking zéér laag is. Dat manifesteert zich niet alleen op vlak van het verkeer maar ook op vlak van respect voor fiscale regels.

Hij stelt vast dat in ons land het respect voor de overheid het laagst scoort van alle landen in West-Europa. De combinatie van beide fenomenen met name normenbesef en respect voor de overheid, biedt een verklaring waarom het zo moeilijk te verwachten is van iedere individuele burger om een zekere gedragscode in het verkeer te respecteren. Dit gedrag is dodelijk voor de economische toekomst van onze regio in het algemeen.

Hij pleit voor een éénduidige communicatie omtrent dit onderwerp. Je voedt geen kinderen op door normen die ze moeten aanleren, in vraag te stellen. Dat is heel verwarrend voor kinderen en ook voor volwassenen.

De heer Robert Voorhamme kant zich tegen het voortdurend in vraag stellen van gedragsnormen ook in het verkeer. Men geeft zo een verkeerd signaal aan de bevolking. De overheid wordt steeds beschouwd als fout en men laat toe dat er een individuele normenappreciatie gebeurt en dat is niet toelaatbaar. Elke superieure samenleving is immers een samenleving die erin slaagt om collectieve normenappreciatie hoog te laten scoren.

De heer André Denys is voor het gedeelte eens met de analyse van de heer Robert Voorhamme in verband met het normenbesef en de rol die de overheid daarin te spelen heeft.

Het lid meent echter dat er historische oorzaken, met name verdrukking, zijn om dit fenomeen te verklaren. Hij is het eens dat politici een belangrijke voorbeeldfunctie hierbij te vervullen hebben.

Hij kant zich wel tegen de these van de heer Voorhamme met name dat men niet meer een aantal zaken in vraag mag stellen omdat we daardoor een verkeerd signaal geven aan de bevolking.

Wat het voorbeeld van de snelheidsbeperking tot 50 km per uur betreft, is de heer Denys van oordeel dat er soms op bepaalde locaties inderdaad geen realistische afgrenzing gebeurd is. Men moet sommige zaken durven in vraag stellen en dit mag niet geïnterpreteerd worden als een afbreuk aan het normenbesef.

De minister repliceert dat in een aantal andere landen bepaalde zaken niet in vraag worden gesteld. Wat bij ons rond de flitspalen zich recent heeft voorgedaan, is niet onschuldig. Individuele normen krijgen de bovenhand en dreigen het voorwerp te worden van een politiek debat.

De heer Marc Cordeel poneert dat “cruise control” in vrachtwagens kan leiden tot zware ongevallen. Hij dringt aan dat er een signaal ingebouwd wordt in de vrachtwagens zodat de chauffeur wordt verwittigd als er een obstakel opduikt.

De minister repliceert dat dergelijke ongevallen te veel gebeuren in onze regio. Het is absurd dat men in Vlaanderen met cruise control rijdt. Er zijn verschillende technische snuffjes maar men kan de thematiek niet verenigen tot een technische discussie. Maar het is vooral belangrijk dat ook de vrachtwagensector zelf zijn verantwoordelijkheid opneemt.

De minister benadrukt dat er een draagvlak nodig is met de vrachtwagensector zelf om vooruitgang te boeken. Het is niet zijn bedoeling een ganse sector te demoniseren maar de sector zelf moet wel stoppen met mekaar te verdedigen. De minister pleit ook voor een normenbesef maar staat weigerachtig om van verkeersveiligheid een politiek thema te maken.

- *Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux*

De heer Eloi Glorieux wenst een aantal specifieke vragen te formuleren rond het beleidsdomein Energie.

In de eerste plaats vraagt het lid aandacht voor de uitbouw van een netinfrastructuur voor lokale productie. Een aantal hernieuwbare kleinschalige energieprojecten hebben problemen om op het elektriciteitsnet aansluiting te krijgen.

In een latere zitting antwoordt de minister het volgende.

De aansluitingsprocedures worden vastgelegd in het technisch reglement, dat wordt opgesteld door de Vlaamse regulator voor de elektriciteits- en gasmarkt, de VREG.

De aansluitingstarieven worden vastgelegd door de CREG, de federale regulator.

De netbeheerders zijn verplicht deze regelgeving te respecteren.

Het besluit inzake hernieuwbare energiebronnen voorziet bovendien dat de kosten voor de aansluiting van groene stroominstallaties beperkt worden tot de aansluitingskosten op het dichtstbijzijnde punt van het net op 10 kilovolt of hoger.

Een toevoeging aan dit besluit, reeds principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering, voorziet ook dat de netbeheerders voorrang dienen te geven aan de aansluiting van installaties die gebruik maken van hernieuwbare energiebronnen of warmtekrachtkoppeling.

De heer Glorieux vindt het belangrijk om voldoende maatregelen te treffen om de volledige “unbundling” van leveranciers enerzijds en netbeheerders anderzijds te bekomen. Hij pleit over te gaan tot een herverdeling van het productiepark want anders kan men niet spreken van een werkelijke liberalisering. Misschien kan men starten met het aanbieden aan de nieuwe producenten van een aantal “oude sites” die onmiddellijk opstartbaar en aansluitbaar zijn ?

De minister antwoordt dat het besluit van de Vlaamse regering van 15 juni 2001 met betrekking tot de distributienetbeheerders aan de netbeheerder diverse onafhankelijkheidsvoorwaarden ten aanzien van de leveranciers oplegt. Deze voorwaarden hebben betrekking op de activiteiten van de netbeheerder, de deelneming van de netbeheerder in andere ondernemingen, de deelneming van andere ondernemingen in de netbeheerder en de verhouding van de netbeheerder ten opzichte van derden. De VREG controleert of deze voorwaarden worden nageleefd.

Momenteel worden er diverse inspanningen gedaan om de onafhankelijkheid van de netbeheerders ten aanzien van de leveranciers te realiseren.

Ten eerste houdt de VREG toezicht op de toegangscontracten die door de netbeheerders met de leveranciers worden afgesloten. Zo controleert de VREG bijvoorbeeld of er een evenwicht is tussen de rechten en de plichten van de netbeheerders en

de leveranciers met betrekking tot de correctheid van meetgegevens.

Ten tweede zal in navolging van een beslissing van de Raad voor de Mededinging de naam en het logo van Electrabel niet langer gebruikt kunnen worden door de distributienetbeheerders, het meterbedrijf Indexis en Electrabel Netten Vlaanderen.

Ten derde wordt er door het Gemeentelijk Samenwerkingsverband voor Distributienetbeheer (GEDIS) momenteel een stappenplan uitgewerkt over de organisatie van de werkzaamheden van de gemengde intercommunales. Dit gebeurt in samenspraak met de VREG. De bedoeling van dit stappenplan is om mogelijke knelpunten met betrekking tot “unbundling” weg te werken. Mogelijke knelpunten zijn bijvoorbeeld het verdelen van taken tussen GEDIS en Electrabel Netten Vlaanderen en het gezamenlijke softwaregebruik door beide organisaties.

Wat de herverdeling van het productiepark betreft, antwoordt de minister dat het bestaande productiemonopolie en het gebrek aan importcapaciteit de twee belangrijkste knelpunten zijn voor een echte vrijmaking van de elektriciteitsmarkt. Hij heeft zijn federale collega bevoegd voor energie hierop attent gemaakt. Mede op zijn vraag zullen beide problemen als prioriteit behandeld worden op een overleg met de gewesten dat de federale minister van energie onlangs heeft opgestart. De oplossing van beide knelpunten valt uiteraard wel volledig onder de bevoegdheid van de federale overheid.

De heer Glorieux benadrukt dat het belangrijk is om ook de klantenwissel te stimuleren. Het feit dat de gewone man kan wisselen van stroomleverancier begint stilaan door te dringen, ook in de media. Maar uiteindelijk heeft dit niet geresulteerd in een massale overstap, terwijl volgens een persbericht van de VREG 100 miljoen euro “ongebruikt” wordt. De heer Glorieux dringt aan op extra inspanningen om de mensen te motiveren bewust te kiezen voor een stroomleverancier. De website van de VREG is zeer goed maar dit medium is niet voor iedereen toegankelijk.

De minister antwoordt dat de VREG in 2003 een uitgebreide informatiecampagne over de vrijmaking van de energiemarkt voerde. De campagne bestond uit het opmaken van een folder, het volledig vernieuwen van de website van de VREG, een radiocampagne en het creëren van een informatiecel. De infocel van de VREG kreeg op een bepaald ogenblik tot 800 telefonische oproepen per dag te

verwerken alsmede tientallen brieven en e-mails. Daarnaast voerde de VREG uitgebreide communicatie met belangenverenigingen en beroepsgroeperingen om de boodschappen ook via hun kanalen te kunnen verspreiden.

In de toekomst zal de VREG op de ingezette weg verdergaan. Momenteel wordt onderzocht of de informatiecampagnes bijgestuurd moeten worden om een maximale efficiëntie te bereiken. Om te kunnen ingaan op de vele aanvragen om presentaties over de vrijmaking van de energiemarkt te verzorgen, werd een “train-the-trainer-idee” ontwikkeld. Voor organisaties zullen informatievergaderingen georganiseerd worden. Deze organisaties kunnen de verkregen informatie dan verder verspreiden onder hun leden. In dit kader heeft de VREG een standaardpresentatie met bijhorende tekst samengesteld. Beide documenten werden gepubliceerd op de website van de VREG.

Tenslotte zal de VREG de vergelijking van de prijzen en de voorwaarden van diverse elektriciteitsleveranciers op haar website aanpassen. In de toekomst zal de leveranciersvergelijking gebaseerd zijn op het reële energieverbruik en niet langer op een typeverbruik. Daarnaast zal het ook mogelijk zijn om de prijzen en de voorwaarden van diverse aardgasleveranciers te vergelijken.

De heer Glorieux vermeldt in verband met de subsidies voor fotovoltaïsche zonnepanelen dat er de maatregel is dat tot 50% van de installatiekost kan gesubsidieerd worden. De installatiekost loopt op tot 16.000 tot 17.000 euro. Het gevolg is dat er interesse is maar dat de subsidiepot snel leeg is. Het lid vernam trouwens dat de subsidies voor 2004 reeds opgebruikt zijn ?

De minister repliceert dat ondertussen de subsidies quasi verdubbeld zijn.

De heer Eloi Glorieux pleit ervoor om maximaal voor kleinere installaties subsidies te verlenen.

De minister antwoordt dat het budget voor de subsidieregeling voor de plaatsing van fotovoltaïsche zonnepanelen werd verhoogd van ongeveer 1 tot 1,7 miljoen euro.

Tot op heden staan nog 54 dossiers op de wachtlijst voor het budget 2004. Het budget 2004 is toereikend voor ongeveer 200 dossiers.

Een beperking van de grootte van de installaties is momenteel niet gepland, aangezien het huidige maximum van 2,4 kilowatt vaak voorkomt en goed

beantwoordt aan de subsidieaanvragen. Er is wel een beperking voorzien van het maximaal subsidiebedrag.

Recent manifesteert zich immers een prijsdaling van de zonnepanelen, waardoor kwalitatief goede installaties geplaatst kunnen worden met een lager subsidiemaximum. Daardoor kan men ook zo'n 10% extra aanvragen ondersteunen naast de verdubbeling van de kredieten.

Wat de doelstellingen in verband met groene stroom betreft, vangt de heer Glorieux op dat de minister onder druk in dit dossier een aantal toegevingen zou doen? In de beleidsnota bij het begin van de legislatuur was de doelstelling om tegen 2010 5% te halen; deze doelstelling is ondertussen verhoogd tot 6% wat hij een goede zaak vindt. Is het tijdspad echter realistisch en haalbaar? Zijn er geen bijkomende maatregelen noodzakelijk?

De minister antwoordt dat de doelstellingen inzake groene stroomproductie tegen 2010 zijn opgetrokken van 5 naar 6%. Deze doelstelling gold oorspronkelijk enkel voor de elektriciteitsleveringen via het distributienet, maar is ook uitgebreid naar het transportnet, wat een extra verhoging met 25% betekende.

De groene stroomproductie is gestegen van ongeveer 30 tot 300 gigawattuur sinds 1999, en is nu voldoende voor ongeveer 100.000 gezinnen. Indien men enkel de installaties beschouwt waarvoor reeds een certificatenaanvraag werd ingediend bij de VREG en die in 2004 operationeel zullen zijn, zal de groene stroomproductie in 2004 minstens 500 gigawattuur belopen, voldoende voor ongeveer 150.000 gezinnen.

De groene stroomproductie voor 2002 was voldoende om 76% van de doelstelling voor de eerste inleveringsronde van certificaten te behalen.

Er werden echter minder groene stroomcertificaten ingeleverd, omdat sommige groene stroomproducenten te laat een aanvraag indienden om certificaten te verkrijgen, en omdat sommige certificaatplichtigen die voldoende certificaten hadden, hun certificaten hebben "opgespaard" voor de inleveringsronde eind maart 2004.

Rekening houdend met deze opgespaarde certificaten, de productie van de reeds erkende installaties in 2003, en de productie van installaties die een erkenningsaanvraag hebben lopen, kan geraamd worden dat voor de volgende inleveringsronde

eind maart 2004 ook voor ongeveer drie vierde van de doelstelling certificaten beschikbaar zullen zijn.

Wat betreft de afgelopen inleveringsronde van maart 2003, hebben 4 van de 12 elektriciteitsleveranciers voldoende certificaten ingeleverd, 4 hebben een boete betaald, en 4 betwisten de gevestigde boetes.

Van de 16 netbeheerders heeft er 1 voldoende certificaten ingeleverd, 7 hebben hun boete betaald, en 8 betwisten de gevestigde boetes.

Van de 14,8 miljoen euro gevestigde boetes is ongeveer 2,2 miljoen euro betaald in het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen.

Dit fonds zal gebruikt worden om bijkomende acties voor het gebruik van hernieuwbare energiebronnen te ondernemen.

Op de reguliere begroting energie zijn reeds middelen vrijgemaakt voor de aanwerving van 3 A1 personeelsleden, nog uit te breiden tot 7 personeelsleden, voor een task force groene energie die belast wordt met de uitwerking van een concreet actieplan.

Dit concreet actieplan zal bestaan uit bijkomende maatregelen voor sensibilisering en beleidsvoorbereiding, de ondersteuning van sectorbegeleidende maatregelen voor verschillende hernieuwbare energiebronnen, demonstratieprojecten en voorbeeldprojecten binnen de Vlaamse overheid.

Bij elk van de ondersteuningsmaatregelen zullen waar mogelijk maximaal randvoorwaarden inzake rationeel energiegebruik ingeschreven worden.

Het lid formuleert dezelfde vraag voor het WKK-dossier waar hij een stagnatie ziet sedert een aantal jaren. Hij hoort zeer alarmerende berichten uit de sector en pleit voor een zeer snelle realisatie van het WKK-certificatendecreet.

De minister antwoordt dat na de goedkeuring door het Vlaams Parlement van het decreet inzake de invoering van een systeem van warmtekrachtcertificaten, een uitvoeringsbesluit uitgewerkt werd.

Dit uitvoeringsbesluit werd reeds meegedeeld aan de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie en zal op korte termijn voorgelegd worden aan de Vlaamse regering voor adviesvraag bij de Raad van State.

M.b.t. de “taskforce groene energie” informeert de heer Glorieux naar de stand van zaken van het actieplan Fonds Hernieuwbare Energiebronnen en hoe dit wordt gekoppeld aan de REG-doelstellingen? Er komt wellicht een aanzienlijke som geld ingevolge de boetes door het niet halen van de groene stroomdoelstellingen. Maar vermits er geen garanties zijn voor middelen voor het REG-fonds pleit hij voor een koppeling. Terzake verwijst hij naar de maatregel dat mensen die een elektrische verwarming hebben geen subsidies kunnen krijgen voor de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen. Dat is een goede zaak en hij pleit voor meer dergelijke koppelingen inzake rationeel energiegebruik.

Uit zijn analyse van de cijfers concludeert de heer Glorieux dat er thans voor een bedrag van 14,8 miljoen euro aan boetes (groene stroomcertificaten) opgelegd zijn waarvan er echter slechts 2 miljoen euro geïnd zijn wat slechts 1/7 uitmaakt van het globaal bedrag aan opgelegde boetes?

De minister repliceert dat verschillende dossiers voor de rechtbank beslecht worden.

De heer Glorieux toont zich een sterk voorstander van de sociale en ecologische dienstverplichtingen: hij vindt het een goeie zaak dat men geopteerd heeft de vrijmaking van de energiemarkt te begeleiden met dergelijke maatregelen. Hij is het wel eens dat men moet blijven waken over de efficiëntie van deze maatregelen. Hij is verheugd dat de resolutie van het Vlaams Parlement omtrent de energiebon nu effectief wordt uitgevoerd omdat alleen al door deze maatregel de energiebesparingsdoelstelling verdubbeld wordt van 1% naar 2%.

Wat de nieuwe energiebesparingsregelgeving betreft, vermeldt hetzelfde lid dat er nu opnieuw na een lange lijdensweg een nieuw voorstel van decreet werd ingediend. Het is wel jammer dat deze regelgeving pas in 2006 zou kunnen in voege treden. Hij stelt zich vragen bij het WTCB die 2 jaar extra vraagt om de software te ontwikkelen. Ondertussen moet de controle op de huidige regelgeving opgedreven worden; een strikte naleving van de bestaande regelgeving is vereist.

De zinsnede in de beleidsbrief Energie met name “op 4 januari 2003 verscheen deze richtlijn in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. De lidstaten dienen uiterlijk op 4 januari 2006 aan de richtlijn te voldoen. Bij gebrek aan gekwalificeerde en/of erkende deskundigen kunnen de lidstaten voor de invoering van het energieprestatiecertificaat drie jaar uitstel aanvragen”, baart de

heer Glorieux zorgen. Zo’n een energieprestatiecertificaat is echter zeer belangrijk. Hij hoopt dat dit mogelijk uitstel geen indicatie is van een intentie.

De minister antwoordt dat op 6 november jl. een hernieuwd voorstel van decreet inzake energieprestatie-regelgeving ingediend werd bij het Vlaams Parlement. Een uitvoeringsbesluit waarin de concrete energieprestatie-eisen worden vastgelegd, zal op zeer korte termijn voorgelegd worden aan de Vlaamse regering.

De energieprestatie-eisen zullen zo snel mogelijk van kracht worden. Om een chaotische invoering van nieuwe eisen te vermijden, dient daarbij echter rekening gehouden te worden met de noodzakelijke voorbereidingstijd voor het opstellen van berekeningssoftware en de opleiding van architecten.

Inmiddels is de controle op de huidige isolatiewetgeving reeds geïntensifieerd. Sinds begin 2003 zijn 5 bijkomende personeelsleden aangeworven door de energieadministratie, die extra werfcontroles uitvoeren, dossiers controleren bij de gemeentelijke bouwdiensten en deze gemeenteambtenaren opleiden en sensibiliseren.

Een energieprestatiecertificaat geldt als certificaat voor het te verwachten energieverbruik van een gebouw, en dient daarom gebaseerd te zijn op dezelfde berekeningsformules als de energieprestatie-eisen.

De invoering van een energieprestatiecertificaat zal uitgewerkt worden na de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit energieprestatie-eisen.

Tenslotte vraagt de heer Glorieux naar een stand van zaken omtrent de aanduiding van een stroomleverancier voor de gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap. Hij pleit voor de keuze van een meer groene stroomleverancier dan de standaardleverancier.

De minister antwoordt dat de Vlaamse regering op 24 oktober 2003 beslist heeft om de levering van elektriciteit aan het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en aan de Vlaamse openbare instellingen te gunnen op basis van een algemene offerte-aanvraag en heeft zij het bestek goedgekeurd. De gunning zal gebeuren op basis van drie criteria: prijs, administratieve en technische ondersteuning en de bevordering van milieuvriendelijke elektriciteitsproductie.

De offerteaanvraag werd ondertussen gepubliceerd in de daartoe geëigende publicatiebladen. De offertes moeten binnen zijn tegen 15 januari 2004. Daarna zijn er enkele weken nodig om het gunningverslag te schrijven en goed te keuren. Tenslotte moet rekening gehouden worden met een opzegtermijn van één maand ten aanzien van de huidige leveranciers.

In tegenstelling tot het elektriciteitsdossier dat door de minister van energie werd behandeld, wordt de algemene offerteaanvraag voor de aankoop van aardgas voor de gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap behandeld door zijn collega minister Van Grembergen. In beide dossiers is de verantwoordelijke minister de minister onder wiens bevoegdheid de grootste energieverbruikers vallen. Voor elektriciteit zijn dit de wegen. Voor aardgas zijn dit de gebouwen.

Volgens zijn informatie zou het aardgasdossier ondertussen goedgekeurd zijn door de Inspectie van Financiën en werd het dossier overgemaakt aan het kabinet van minister Van Grembergen.

- *Tussenkomen van de heer André Denys*

De heer André Denys wenst het dossier van “het Zandeken” in Evergem in de kanaalzone van Gent even aan te kaarten. Hij verwijst naar de interpellatie die de heer Erik Matthijs over de Gentse kanaalzone in deze commissie hield (Handelingen C6 – OPE 2 – 30 september 2003).

Hij heeft gemerkt dat de minister op 10 oktober jl. een viertal beslissingen getroffen heeft over de actualisatie van het flankerend beleid rond Kluizendokken. Het gaat over de aanstelling van een sociaal bemiddelaar om de sociale begeleidingsplannen die verband houden met de onteigeningen, te begeleiden. Een tweede beslissing is dat de minister tegen 2003 een voorstel zou formuleren omtrent onteigeningen op het grondgebied van Evergem ; een derde beslissing betreft de voorbereiding van een onteigeningsplan en een onteigeningsbesluit en tenslotte zou er een nota worden geformuleerd aan de Vlaamse regering over een aanvullend grondbeleid in de kanaalzone Gent m.b.t. het opmaken van een prefinancieringsovereenkomst met het structuurfonds.

De heer André Denys meent dat de doelstelling van dit structuurfonds is om naast de normale ont-

eigeningen, een grondbeleid te voeren met het oog op de uitbreiding van de Gentse kanaalzone. Op welke wijze zal dit geprefinancierd worden ? Wat is de stand van zaken van deze vier regeringsbeslissingen ?

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet 2004

De minister verstrekt volgende toelichting bij de artikelen van het uitgavendecreet.

Artikel 14 levert de decretale grondslag voor de toekenning van facultatieve subsidies.

De Vlaamse Vervoermaatschappij kan naast de investeringen die rechtstreeks door het Vlaamse Gewest ter beschikking worden gesteld, onder de vorm van kapitaalsubsidies, eigen investeringen doen. Vermits het eigen vermogen van de VVM hiervoor niet volstaat, kan zij dit doen door inbreng van middelen van derden. Deze mogelijkheid is voorzien in het oprichtingsdecreet. Artikel 31 machtigt in die zin expliciet De Lijn om leningen aan te gaan mét gewestwaarborg voor de vernieuwing en de uitbreiding van haar voertuigenpark.

De totale leningsmachtiging wordt beperkt tot een bedrag van 52,5 miljoen euro.

Artikel 56 biedt de mogelijkheid om kredieten over te hevelen van de begrotingsposten van het Energiebeleid naar het bestaansmiddelenprogramma voor de aanwerving van bijkomende personeelsleden ter ondersteuning van projecten die gericht zijn op het behalen van de beleidsdoelstellingen inzake de uitbouw van hernieuwbare energiebronnen in het Vlaams Gewest.

De voorwaarde voor de overheveling van de middelen is dat er effectief voldoende middelen beschikbaar zijn in het Fonds Hernieuwbare Energiebronnen. Op dat ogenblik zullen de kredieten van dat fonds worden aangewend voor de volgende actieplannen :

- Verbreden van het maatschappelijk draagvlak voor hernieuwbare energie (3.500.000 euro) ;

- Sectorbegeleidende maatregelen (2.000.000 euro) ;
- Demonstratieprojecten – marktintroductieprojecten inzake hernieuwbare energie (1.000.000 euro) ;
- Demonstratieprogramma – fotovoltaïsche zonnepanelen (2.000.000 euro).

Door de aanwending van de middelen van het fonds ontstaat er budgettaire ruimte op de begrotingsposten van de administratieve begroting die dan bijkomend worden ingezet voor een personeelsuitbreiding ter versterking van het beleid.

Artikel 93 is de basis voor het bouwheerschap verleend aan de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, verbonden aan het beheer van de waterwegen en aanhorigheden binnen de hen door het decreet toegekende bevoegdheden.

Aan de VOI's wordt het hierdoor mogelijk gemaakt voor de verbetering, herbouw, vernieuwing, uitbreiding, structurele herstelling, onderhoud en buitengewoon onderhoud de nodige aankopen, onteigeningen en allerhande uitgaven te verrichten lastens de voorziene posten van de algemene begroting en de begroting van het VIF.

Ingevolge het verdrag met Nederland houdende de verruiming van de Westerschelde, dient het Vlaamse Gewest de kosten voor de herstelling van de oevers ingevolge versnelde inscharing door de baggerwerken en de uitvoering van het verdiepingsprogramma, gedeeltelijk ten laste te nemen en deze kosten terug te betalen aan Nederland.

Artikel 94 verleent de toelating tot aanrekening en vereffening van de kosten op het bedoelde artikel van de begroting.

Bij de gunning van het verdiepingscontract voor de Westerschelde werd door het Rekenhof de opmerking gemaakt dat krachtens de wetten op de rijkscomptabiliteit en mede gelet op de annaliteit van de begroting, dit contract volledig en éénmalig diende vastgelegd, aangezien dit anders de begrotingen van de volgende jaren zou belasten. Gelet op de omvang van dit contract (18 miljard frank), is dit budgettair onmogelijk. Dit zou trouwens beduiden dat in het jaar dat het contract vastgelegd wordt er in feite beslag gelegd wordt op het grootste deel van de bijkomende begrotingsruimte voor

het aangaan van nieuwe impulsen. Het gevolg zou dan ook zijn dat voor andere sectoren er geen enkele mogelijkheid gecreëerd wordt in dat jaar tot het verwezenlijken van initiatieven in het kader van het regeerakkoord. De volgende jaren zou dit dan weer tot een verhoging van de mogelijkheden aanleiding geven gelet op het feit dat het contract niet gegund dient te worden. Teneinde enige continuïteit in de mogelijkheden te scheppen en mede met het oog op het vermijden van grote fluctuaties in de bestedingsmogelijkheden voor andere sectoren, wordt artikel 95 jaarlijks voorgesteld. De jaarlijkse effectieve opdracht tot het uitvoeren van een deel van de werken gebeurt bij dienstbevelen en moet passen binnen de jaarlijkse budgettaire mogelijkheden.

Artikel 96 laat toe om investeringen te doen in havens of op gronden die eigendom zijn of beheerd worden door lagere openbare besturen.

Tussen Nederland en Vlaanderen bestaat een overeenkomst betreffende de regeling van de loodsdiensdienst voor en op de Westerschelde en het kanaal Gent – Terneuzen. Deze overeenkomst bepaalt o.a. de verdeling van de loodsgelden (de zgn. 27.5 / 72.5 regeling). In de praktijk blijkt dat de ontvangsten gerealiseerd door de Vlaamse overheid soms groter zijn dan de toekomstige 72.5 percent. Vandaar dat het noodzakelijk is aan Nederland een deel terug te kunnen betalen.

Artikel 97 maakt het mogelijk de te veel ontvangen loodsgelden aan Nederland terug te betalen.

Artikel 99 laat toe om de investeringssubsidies die het Vlaamse Gewest uitkeert aan de VVM om te zetten in deelname in kapitaal.

Artikelen 103, 104, 106, 117, 120 en 122 houden de goedkeuring in van de begrotingen van respectievelijk de Diensten met Afzonderlijk Beheer Luchthaven Antwerpen, Luchthaven Oostende, het Vlaams Infrastructuurfonds, Linkerscheldeoever, Loodswezen en de Vloot.

Deze bepalingen omvatten de ontvangsten en uitgaven, de eventuele ontvangsten en uitgaven voor orde, de eventuele vastleggingsmachtiging die aan de desbetreffende DAB toegekend wordt en eventueel nadere regels met betrekking tot de aanwending van het reservefonds, de overdracht van saldi, de betaling van uitgaven voor voorgaande jaren, enz.

Bespreking van de artikelen van het uitgavende-
creet 2004 en stemmingen

Op een aantal artikelen van de algemene uitgavenbegroting werden een aantal amendementen (nummers 5, 6, 7, 8 en 9) ingediend door de meerderheidsfracties. Die zijn opgenomen in *Parl. St.* VI. Parl. 2003-2004, nr. 15/4. In de hiernavolgende artikelsgewijze bespreking wordt voor de leesbaarheid van het verslag enkel nog verwezen naar het amendementnummer.

Artikel 14

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 56

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikelen 93 tot en met 97

Deze artikelen worden zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 99

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikelen 103 en 104

Deze artikelen worden zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 106

Een amendement nr. 5 op artikel 106, § 5 strekt er toe een nieuwe post binnen het Vlaams Infrastruc-

tuurfonds (VIF) te creëren voor de cofinanciering van het Europees steunprogramma Urban II.

De heer Robert Voorhamme vermeldt dat er onduidelijkheid bestaat over het Vlaamse luik van de cofinanciering. Er moeten een aantal middelen vastgelegd worden zoniet vervallen een aantal projecten. Eén van deze projecten heeft betrekking op de sector mobiliteit.

Een tweede amendement (nr. 6) op artikel 106, § 11 strekt ertoe de specifieke vermelding van de gemeente Doel te schrappen omdat de Vlaamse regering in alle havens een vergelijkbare sociale bemiddeling zal organiseren.

De heer Robert Voorhamme licht toe dat dit amendement toelaat dat de Vlaamse regering ook onder meer voor de Gentse kanaalzone een sociaal bemiddelaar kan aanstellen.

De amendementen en het artikel worden met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 117

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 120

Het artikel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Artikel 122

Het amendement nr. 7 op artikel 122 strekt ertoe ingevolge de opmerking van het Rekenhof het bedrag van de ontvangsten aan te passen aan de geïndexeerde ontvangsten die de DAB Vloot ontvangt van de DAB Loodswezen.

Het amendement en het artikel worden zonder opmerkingen met 8 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Begrotingstabel

De begrotingstabel wordt zonder opmerkingen met 8 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding aangenomen.

AFDELING III

Diensten met afzonderlijk beheer

Een amendement nr. 8 bij de begrotingstabel DAB VIF strekt ertoe ingevolge de amendering bij artikel 106 een nieuwe post binnen het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) te creëren voor de cofinanciering van het Europees steunprogramma Urban II.

Een amendement nr. 9 bij de begrotingstabel DAB Vloot strekt ertoe ingevolge de amendering bij artikel 122 het bedrag van de ontvangsten aan te passen aan de geïndexeerde ontvangsten die de DAB Vloot ontvangt van de DAB Loodswezen.

De begrotingen van de DAB's Luchthaven Antwerpen, Luchthaven Oostende, Vlaams Infrastructuurfonds, Linkerscheldeoever, DAB Loodswezen werden met 8 stemmen, bij 1 onthouding aangenomen.

De begroting van de DAB Vloot wordt met 9 stemmen aangenomen.

IV. EINDSTEMMING

Het ontwerp van uitgavendecreet wordt voor wat de bevoegdheden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie betreft, met 8 stemmen tegen 1 aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jean-Paul
PEUSKENS

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGEN

Bijlage 1 : samenstelling van de BAM

Op 13 december 2002 werd het decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) door het Vlaams Parlement aangenomen. Het decreet machtigt de Vlaamse regering tot de oprichting van de N.V. BAM. Het decreet werd op 19 februari 2003 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

De oprichtingsakte voor de N.V. BAM werd op 8 augustus 2003 voor de notaris verleden. De oprichtingsakte werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 augustus 2003. In uitvoering van een beslissing van de Vlaamse regering d.d. 25 april 2003 zijn op 8 augustus 2003 de volgende personen aangeduid als lid van de raad van bestuur : de heren Fernand DESMYTER (voorzitter), Johan VANDERHEYDEN, mevrouw Ingrid LIETEN, de heren Leo CLINCKERS, Guy BRAECKMAN, David VAN HERREWEGHE (ondervoorzitter), mevrouw Sofie LUYTEN, mevrouw Greta BERNAERS en de heer Gabriël DE BUYSCHER.

De volgende personen zijn op 8 augustus 2003 voor onbepaalde duur benoemd als eerste managers bestuurlijke zaken, financiële zaken en operationele zaken : de heren Leopold VAN DER VLIET, Kris BLOMMAERT en Yvan VERBAKEL. Op de algemene vergadering van 23 september 2003 is de heer Bruno ACCOU voor onbepaalde duur benoemd als eerste algemeen manager.

Het management is benoemd op basis van een preselectie uitgevoerd door Jobpunt Vlaanderen en na een interview met een beoordelingscommissie samengesteld uit (vertegenwoordigers van) de minister-president van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de financiën en de begroting.

Op 10 oktober 2003 heeft de Vlaamse regering de heer Camille Paulus benoemd tot Commissaris Generaal voor het Masterplan Antwerpen.

Bijlage 2 : evolutie van de ontvangsten en de reizigers bij De Lijn (schriftelijk antwoord op de vraag van de heer Denys)

Met betrekking tot de evolutie van de ontvangsten van het jaar 2001 ten opzichte van het jaar 2002 is het uiteraard zo dat de tariefhervorming op dat moment nog niet volledig was doorgevoerd en dat er nog een belangrijk effect van de invoering van de BUZZY-pas en de invoering van de OMNI-pass moest verwerkt worden.

Uiteraard moet de tariefcompensatie die de Vlaamse regering had voorzien om deze hervorming te kunnen doorvoeren, meegerekend worden in het geheel van de ontvangsten. In de feiten is het Vlaams Gewest derdebetaler voor de tariefhervorming.

Bij de globalisatie van de ontvangsten (eigen ontvangsten + tariefcompensatie) kan vastgesteld worden dat de ontvangsten niet dalen.

Uiteraard kan dit niet op deze manier uit het jaarverslag worden afgeleid omdat de tariefcompensatie boekhoudkundig als dotatie wordt ingeschreven en niet als ontvangsten, terwijl deze tussenkomst inderdaad als ontvangst moet worden aanzien.

Derhalve dienen de ontvangsten, zoals omschreven in het jaarverslag 2002 als volgt te worden gelezen :

Eigen ontvangsten uit biljettenverkoop : 105.421.638,83 euro (blz. 83)

Tariefcompensaties – hervorming tarieven : 18.530.000 euro (blz. 27)

Totaal : 123.951.639 euro hetgeen een stijging is ten aanzien van het vorige jaar.

Deze speciale interpretatieomstandigheden zijn tijdelijk en zullen verdwijnen van zodra de effecten van de doorgevoerde tariefhervormingen volledig zijn uitgewerkt. In de nieuwe beheersovereenkomst werd hier toe reeds een aanzet gegeven.

Met betrekking tot het aantal reizigers kan in datzelfde jaarverslag 2002 worden vastgesteld dat het aantal stijgt van 265.004.679 naar 318.358.490, hetzij een stijging is met 20,13%.

Wanneer we de meest recente cijfers nemen waarover de VVM beschikt, dan kunnen we vaststellen dat er in de eerste tien maanden van 2003 er 14,85% meer reizigers werden vervoerd dan in de eerste tien maanden van 2002.