

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

5 maart 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opvolging van de resolutie betreffende de voorbeeldrol van de Vlaamse overheid inzake energiebesparing
Met redenen omklede motie

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor en de onderhoudswerken aan de A12

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat te Kortemark

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbindingswegen Ieper-Veurne en Ieper-Diksmuide

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Rijsel en de gevolgen voor de stad Wervik

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van windturbines langs Vlaamse luchthaventerreinen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over geluidswerende maatregelen op de A12 te Meise

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verhoging van de veiligheid voor zwakke weggebruikers op gevaarlijke kruispunten

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het behoud van sociale tarieven bij de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het veiligheidslabel van de Vlaamse havens

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 5 maart 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.07 uur.*

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opvolging van de resolutie betreffende de voorbeeldrol van de Vlaamse overheid inzake energiebesparing

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Glorieux tot de heer Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid, en tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opvolging van de resolutie betreffende de voorbeeldrol van de Vlaamse overheid inzake energiebesparing.

Minister Stevaert zal ook namens minister Van Grembergen, die op dit ogenblik in Québec vertoeft, antwoorden.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in mei 2001 werd door de plenaire vergadering het voorstel van resolutie betreffende de voorbeeldrol van de Vlaamse overheid met betrekking tot energiebesparing aangenomen. Vooraleer het tot een stemming kwam, werd dit voorstel van resolutie verschillende keren behandeld en besproken in verschillende commissies, en dit in aanwezigheid van de voor overheidsgebouwen en gesubsidieerde infrastructuur bevoegde minister én van u, bevoegd voor Energie. In het kader van de bespreking werd ook een hoorzit-

ting georganiseerd met energiedeskundigen uit Vlaanderen en Nederland, met ruime ervaring in het verrichten van energie-audits in openbare kantoorgebouwen. Hieruit bleek dat een zeer ruim en rendabel energiebesparingspotentieel in de Vlaamse overheidsgebouwen aanwezig is.

Wanneer ik vandaag door dit parlamentsgebouw loop, dan stel ik vast dat er nog veel werk aan de winkel is. Bij klaarlichte dag branden alle lichten in de gangen, terwijl de ramen verduisterd zijn met grijze hanggordijnen. Op de vensterbanken staan spots ingebouwd die het plafond verlichten. De lichten in de gangen en in de toiletten blijven de hele dag branden en kunnen niet gedoofd worden. Als dit een indicatie is van hoe het er in de andere Vlaamse administratieve overheidsgebouwen aan toe gaat, dan is de installatie van zonnepanelen erop echt weggesmeten geld.

De door het parlement goedgekeurde resolutie bevatte grosso modo twee punten. In een eerste punt werd gevraagd om voor de bestaande overheidsgebouwen een beleidsplan op te maken met als doel het elektriciteits- en brandstofverbruik per vierkante meter binnen deze legislatuur te vermindere- ren met gemiddeld 10 percent tegenover de periode 1999-2000. Dit beleidsplan moest worden geconcretiseerd in twee fasen. Fase één, tegen 30 juni 2002, behelst het opstellen van een energieboekhouding in de honderd grootste Vlaamse overheidsgebouwen en het doorvoeren van een energie-audit in de vijf grootste administratieve gebouwen. Fase twee, tegen 30 juni 2003, omvat het opstellen van een maandelijkse energieboekhouding in de 250 grootste gebouwen, het doorvoeren van een energie-audit in de 100 grootste openbare administratieve gebouwen en het doorvoeren van een energie-audit in alle gebouwen waar zich comfort- of energieproblemen voordoen.

Hiertoe werd in de resolutie gevraagd om uiterlijk tegen eind 2001 aan het Vlaams Parlement een

Glorieux

overzicht van het energieverbruik van de 100 grootste openbare administratieve gebouwen voor te leggen. Ook werd gevraagd daartoe in het noodzakelijke personeel te voorzien, waaronder minstens één voltijds verantwoordelijke, om binnen de AOGGI, dit is de administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur, de uitvoering van deze resolutie op de voet te volgen.

In een tweede punt werd gevraagd om voor nieuwe administratieve overheidsgebouwen én bij grondige renovatie van de eigen en gesubsidieerde gebouwen de voorbeeldrol inzake energie-efficiëntie ter harte te nemen en daartoe een heleboel opgesomde maatregelen uit te werken. Daartoe zou volgens de resolutie uiterlijk tegen eind 2001 aan het Vlaams Parlement een overzicht worden gegeven van alle genomen en geplande beslissingen. Ook in de recente beleidsbrief worden de bepalingen van de resolutie als beleidsintentie opgenomen. Ondertussen zijn de deadlines gepasseerd, maar we hebben nog geen concrete informatie gekregen over de opvolging van de resolutie. De uitvoering ervan draagt natuurlijk niet alleen bij tot het halen van de milieudoelstellingen van de regering, de investering is bovendien heel rendabel en betaalt zichzelf op relatief korte termijn dubbel en dik terug.

Ik wou beide ministers vragen stellen, omdat ze allebei hebben deelgenomen aan de bespreking van de resolutie, maar in de eerste plaats aan minister Van Grembergen. Zijn administratie, AOGGI, is immers verantwoordelijk voor de overheidsgebouwen.

Ten eerste, in welke mate wordt de resolutie opgevolgd ? Ten tweede, is er reeds een aanbesteding voor het aanstellen van een energie-expertisebureau dat moet instaan voor het uitvoeren van de in de resolutie vermelde opdrachten ? Zo ja, op basis van welke criteria is dat gebeurd ?

Ten derde, is het noodzakelijke personeel aangeesteld zoals was voorzien in de resolutie ? Er is minstens een voltijds verantwoordelijke nodig om de opvolging van de resolutie in AOGGI op de voet op te volgen. Ten vierde, is er een begin gemaakt van het opstellen van een energieboekhouding van de honderd grootste Vlaamse overheidsgebouwen en van het doorvoeren van energieaudits in de vijf grootste administratieve gebouwen, wat was voorzien tegen 30 juni 2002 – over vier maanden dus ?

Ten vijfde, waarom werd aan het Vlaams Parlement nog geen overzicht gegeven van het energieverbruik van de honderd grootste openbare administratieve gebouwen, wat volgens de resolutie tegen eind 2001 was gepland ? Ten zesde, waarom werd aan het Vlaams Parlement nog geen overzicht gegeven van de genomen en geplande initiatieven om de voorbeeldrol inzake energie-efficiëntie in de nieuwe administratieve overheidsgebouwen en door de Vlaamse overheid gesubsidieerde nieuwbouw, alsook bij grondige renovaties van dergelijke gebouwen, te realiseren ? De resolutie legde de regering immers op om een dergelijk overzicht uiterlijk tegen eind 2001 voor te leggen.

Mijnheer de minister, ik vraag u met andere woorden een status questionis van de uitvoering van de resolutie die in mei 2001 door de plenaire vergadering van het parlement werd goedgekeurd.

De voorzitter : Mijnheer de minister, dames en heren, bij het totstandkomen van de resolutie heb ik geprobeerd aan te tonen dat de energiebesparing van groot belang is en dat de regering terzake meer initiatieven moet nemen.

Mijnheer Glorieux, u herinnert zich wellicht dat ik in het verleden een vraag om uitleg van u onontvankelijk heb verklaard. Ik deed dit omdat de vraag alleen over het Vlaams Parlement ging. U hebt het ook nu over dit huis, maar ik beschouw dat slechts als een voorbeeld. De Vlaamse regering heeft immers niets te zeggen over het Vlaams Parlement. Het parlement valt dan ook niet onder de maatregelen die de regering moet treffen. Wij moeten wel zelf proberen om via onze vertegenwoordigers in het Bureau zo energievriendelijk mogelijk te werken. Ik zal mijn collega's in het Bureau daartoe alvast aanzetten, want het klopt dat we geen mooi voorbeeld geven. Ik roep alle leden van deze commissie op om ook een steentje bij te dragen.

Een paar weken geleden was ik als voorzitter van onze commissie uitgenodigd in Nederland om het tienjarig bestaan van het EER-programma te vieren. Dat is de organisatie die is belast met de energie-efficiëntie in de Nederlandse overheidsgebouwen. Ik vond het een beetje een verloren namiddag, want om zo ver in Nederland te geraken is men al gauw een hele dag kwijt en het ging in feite alleen om een feest.

Uit de documenten heb ik wel een en ander geleerd. Het viel me op dat de doelstelling van tien jaar geleden een vermindering van het energiegebruik met 20 percent vooropstelde. Het uiteindelijke resultaat is dat er nu 3 percent meer energie

Voorzitter

wordt verbruikt. Het opgestelde programma was heel goed, maar ondertussen zijn er zoveel nieuwe toestellen bijgekomen die energie gebruiken. Doelstellingen moeten dus niet op die manier worden bepaald. Ik heb dat ook gezegd aan iemand die me vroeg wat ik van de namiddag vond. Op het vlak van informatica-technologie komen er steeds weer nieuwe toestellen bij, al verbruikt een computer niet zoveel energie. Ik geloof dat het over 200 kilowatt gaat ten belope van 900 frank op jaarbasis. Als de computer dag en nacht aanstaat, komt het op 900 frank. Als de computer wordt uitgezet om 17 uur, dan komt het op de helft of nog minder.

De energieboekhouding zal enkel aantonen dat er meer wordt verbruikt. Er is een fundamentele mentaliteitswijziging nodig. Energiebesparing begint bij het concept. De lichten in dit plafond bijvoorbeeld zijn slecht geconcentreerd. Bovendien zijn er te veel en geven ze te weinig licht. Men kan dus maar energie besparen door het concept te wijzigen. In de twee gebouwen van de Vlaamse overheid (Consciencegebouw en Ferrarisegebouw) werd daar geen rekening mee gehouden, in ieder geval minder dan noodzakelijk. Maar deze opdracht was er toen ook nog niet.

De projecten die de Vlaamse overheid financiert in de bejaarden- of de gehandicaptensector, kunnen een voorbeeldfunctie hebben. De Vlaamse bouwmeester zou de opdracht moeten krijgen om de projecten die ter tafel liggen, alleen maar goed te keuren als ze energievriendelijk zijn. Misschien kan er dan over tien jaar resultaat worden geboekt. Het is niet alleen met zonnepanelen of fotovoltatische cellen dat we resultaten zullen behalen. Evenmin kunnen we terugkeren naar de Middeleeuwen. We moeten onze levenskwaliteit bewaren.

Mijnheer de minister, kunt u niet een aantal projecten als voorbeeld voor Vlaanderen voorstellen ?

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, de afdeling Gebouwen is onmiddellijk na de goedkeuring van de resolutie begonnen met de uitvoering ervan. Voorafgaande voorwaarde voor de uitvoering van die resolutie was de indienstneming van een voltijdse verantwoordelijke voor de voorbereiding en opvolging van de energie-audits. De nodige budgetten werden ingeschreven, maar de aanwervingsprocedure liep vertraging op doordat geen geschikte kandidaten werden gevonden via Jobpunt Vlaanderen. Inmiddels heeft Jobpunt Vlaanderen een nieuwe selectieronde gelanceerd, onder meer

via de onderwijsinstellingen, om schoolverlaters met het geschikte profiel te bereiken.

Ondanks het feit dat tot vandaag geen verantwoordelijke kon worden aangetrokken, heeft de afdeling Gebouwen in 2001 een offerteaanvraag georganiseerd en een extern expertisebureau aangehouden.

De aanbestedingsprocedure voor het aanstellen van een energie-expertisebureau voor de uitvoering van de in de resolutie vermelde opdrachten, werd inmiddels afgerond. De opdrachten die aan het expertisebureau werden toevertrouwd, zijn de volgende : om de doelstellingen van het Vlaams energiebeleid, verwoord in de beleidsnota Energie 1999-2004, de beleidsnota Milieu 1999-2004 en de beleidsnota Ambtenarenzaken 1999-2004, te halen, wordt een opdracht van diensten uitgeschreven, die in opeenvolgende fasen wordt uitgevoerd.

Die aanneming omvat een energieboekhoudkundige fase 1 van 12 maanden. In de eerste fase wordt de energieboekhouding opgezet voor de 100 grootste Vlaamse overheidsgebouwen, die worden geselecteerd op bruikbare vloeroppervlakte. Energieboekhouding betekent het inventariseren, periodiek registreren, analyseren, interpreteren, evalueren, rapporteren en terugkoppelen van de energiestromen. Deze energieboekhouding wordt conceptueel gedefinieerd, geïnstalleerd en geparametreerd. Het behoort tot de opdracht minstens 12 maanden de energieboekhouding bij te houden. Die termijn kan met telkens een jaar worden verlengd.

De eerste fase van de energie-audits betreft de vijf grootste administratieve gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap. Ze hebben elk een bruikbare oppervlakte van meer dan 10.000 vierkante meter. De te onderzoeken elementen omvatten onder meer de bouwfysica en de bouwenscil, de elektrische en verlichtingsinstallatie, de warmwaterproductie en -distributie, de HVAC-systemen, de gebruiksprofielen, de onderhoudsprocedures en het gebruikersgedrag. De interactie tussen al deze factoren zal worden onderzocht en er zal een uitgebreide lijst van energiebesparende maatregelen worden opgesteld. Er komt een raming van de nodige investeringen en de opbrengst van deze maatregelen.

In de tweede fase van de energieboekhouding komen de 250 grootste gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap aan de beurt. De opdrachtnemer zal er 12 maanden toezicht op houden. De tweede fase van de energie-audits omvat studies in de honderd grootste openbare administratieve gebouwen en in alle gebouwen die met comfort- of energieproblemen kampen. Deze lijst is nog niet klaar.

Stevaert

Voor deze audits werden drie offertes ingediend, die we hebben vergeleken via de Argus-methodologie. Volgens het bestek waren het organigram, de methodologie en de kennis en ervaring van zeer groot belang, en de prijs van matig belang. Op 24 januari 2002 kreeg de NV Ingenium de opdracht, voor een prijs van 151.250 euro. Deze prijs betreft enkel de eerste fase van de energie-audits.

Zolang er geen verantwoordelijke wordt aangesteld, zal de afdeling Gebouwen toezicht houden op het onderzoek van de NV Ingenium. De lijst van de 100 grootste gebouwen werd inmiddels opgesteld, zodat het studiebureau zijn werkzaamheden binnenkort kan aanvatten. De opdracht omvat een overzicht van het energieverbruik van de 100 grootste gebouwen.

Er werden al een aantal initiatieven genomen voor enkele grote gebouwen, zoals het Graaf de Ferrarisgebouw, het Consciencegebouw en het Vlaams Administratief Centrum in Hasselt. Daarbij werden warmteproductie, fotovoltaïsche panelen, waterrecuperatie en relighting benut. Ik kan de commissieleden eventueel een lijst bezorgen van dergelijke projecten.

Wellicht is er een decretale basis nodig. Als we realistische doelen voor ogen houden, is er veel mogelijk. Een aardappelschilbedrijf in Verrebroek heeft bijvoorbeeld warmtekrachtkoppeling gecombineerd met groenestroomgeneratie. Ze benutten het biogas dat afkomstig is van de aardappelschillen. Op die manier voorzien ze 600 gezinnen van stroom, hoewel het om een klein familiebedrijf gaat met slechts 38 werknemers.

Alternatieve energiebronnen bieden dus tal van mogelijkheden. Warmtekrachtkoppeling is misschien minder spectaculair, maar kan veel meer energie opleveren. De bevolking mag niet het signaal krijgen dat ze zal inboeten aan levenskwaliteit. Dat zou het maatschappelijk draagvlak volledig teniet doen. Modellen voor energievriendelijk wonen en leven horen voor iedereen aantrekkelijk te zijn.

Voorts zullen we een wakend oog houden op de trends in de woningbouw. Zo kost zelfs de meest milieuvriendelijke airconditioning veel meer dan gewoon een raam openzetten. De energievreters rukken op. We moeten meer nadruk leggen op de energieprestatienormen. Veel hangt af van het engagement van de betrokken architect. Er is nog heel wat werk aan de winkel. Fundamentele ingrepen in gebouwen kunnen veel meer energie bespa-

ren dan bijvoorbeeld de zonnepanelen op de gebouwen in de Albert II-laan. Ik zeg niet dat die panelen slecht zijn, maar we moeten in het achterhoofd houden dat dit vooral te maken heeft met het concept van de gebouwen. Dit zal nog zeer moeilijk worden tegenover de architecten. Vanuit mijn departement zullen we terzake enerzijds positieve stimulansen en anderzijds dwingende stimulansen moeten geven. Als men het afstappen van de kernenergie hard wil maken, dan zullen er drastische veranderingen moeten gebeuren. Dat initiatief in Verrebroek was wel mooi : aan de ene kant was er de grote koeltoren, aan de andere kant het kleine bedrijf. Die man had dat gerealiseerd met medewerking van de eigenaars van de kerncentrale.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk inderdaad dat kleinschalige, gedecentraliseerde opwekking van hernieuwbare energie zeer belangrijk is in dit alles.

Desalniettemin moet het rationeel energiegebruik als een prioriteit worden beschouwd. Het cliché als zou het rationeel energiegebruik of de energiebesparing ons terugvoeren naar de Middeleeuwen, naar een toestand waarin men verlicht met kaarsen en verwarmt met een houtvuur, wil ik verwijzen naar het rijk der fabelen. Het overgrote deel van deze efficiënte, echt rendabele maatregelen – want dat ze rendabel zijn is ook belangrijk – brengen helemaal geen comfortverlies met zich mee. Integendeel, in vele gevallen is er een comforttoename. Verder streeft onze resolutie naar het realiseren van 10 percent energiebesparing binnen de vooropgestelde tijdsspanne. Naar mijn mening is dat zeker geen onhaalbaar of onrealistisch percentage. Als men het mechanisme in gang zet, dan zal men zelfs automatisch tot meer besparing komen.

Ik heb begrepen dat de problemen met de aanstelling van een persoon om op die zaken toe te zien binnen de administratie ertoe hebben geleid dat het geheel wat vertraging heeft opgelopen. Daarom pleit ik ervoor dat men nu naar een hogere versnelling schakelt, zodat de eventuele achterstand toch nog kan worden weggewerkt, waardoor uiteindelijk de vooropgestelde doelstellingen en tijdschema nog kunnen worden gerespecteerd. Ik zal in die zin dan ook een motie indienen namens de meerderheid.

De voorzitter : Mijnheer de minister, zelf zou ik ook nog een kleine repliek willen geven. We verschillen niet van mening als ik zeg dat de grootste verandering zal moeten plaatsvinden op het vlak

Voorzitter

van preventie. Alternatieve productie is goed, maar zoals u zelf zegt zal men de kernenergie van vandaag niet helemaal kunnen vervangen door windmolens of andere vormen.

Ik verschil enigszins van mening met de heer Glorieux. Ik geloof niet meer in het bereiken van die 10 percent, omwille van het feit dat de mensen voortdurend meer dingen willen. Dat kan men enkel tegenhouden via preventie.

Mijnheer de minister, u vindt dat men het zonder airconditioning moet stellen. Die kan worden vervangen niet alleen door de ramen open te zetten, maar door gebouwen zo te construeren dat men in de winter minder moet verwarmen en dat het in de zomer koeler blijft. Dat is niet moeilijk. Dat kan door een betere isolatie. Alleen schrikt men terug voor de kostprijs van die isolatie op het ogenblik dat men aan het bouwen slaat. Dat geldt dan zowel voor de burger als voor de overheid. Dat is een van de grote moeilijkheden, maar zo kan men meer bereiken. Als men van vandaag op morgen alle gebouwen en alle overheidsgebouwen zo zou construeren dat er geen airconditioning meer nodig is, dan zal niet alleen die 10 percent, maar ook die 20 percent worden bereikt. Het probleem is dat dit niet kan met een aantal gebouwen die tussen 25 en 5 jaar geleden werden opgericht. Het is nog maar sinds 5 jaar dat dit gebeurt.

Mijnheer de minister, u haalde het voorbeeld van Hasselt aan : dat is immers een project waar u dichtbij staat. Ik ben blij dat u dit aanhaalt. Toen we dit gebouw concipieerden, was het een van de uitgangspunten dat het energievriendelijk moest zijn en beantwoorden aan de criteria van het duurzaam bouwen. Het resultaat is een fris gebouw, dat zelfs geen airconditioning bevat, net dankzij de constructie. Ik kan u verzekeren : dit lukt. In mijn alternatieve en vrije momenten heb ik meegewerkt aan gebouwen waar dit te realiseren is. Er zijn nog te weinig studie bureaus in Vlaanderen die daarbij advies kunnen geven. Ik geloof meer daarin dan alleen maar in het produceren van alternatieve energie.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Glorieux werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor en de onderhoudswerken aan de A12

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor en de onderhoudswerken aan de A12.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, zoals velen ondertussen wel weten is de A12 tussen Antwerpen en Boom toe aan een grondige herstructurering. Volgens het RSV wordt de A12 een primaire weg van categorie 1 tussen Antwerpen en Brussel. Het statuut van primaire weg van categorie 1 houdt eveneens in dat deze A12 tussen Antwerpen en Brussel moet worden omgebouwd tot een autoweg. Zoals de minister reeds enige tijd geleden stelde, laat deze omvorming nog even op zich wachten omdat er nog heel wat knelpunten moeten worden weggewerkt. Een tweede, niet onbelangrijke reden voor het nog niet uitvoeren van herstructureringswerken aan de A12 is te vinden in het aantal dringende en eveneens zeer dure projecten die voorrang zullen krijgen, zoals het sluiten van de Ring rond Antwerpen.

Er moet bovendien nog een toekomstvisie worden uitgewerkt voor de ruimtelijke aspecten. Daarbij zou het aanleggen van een sneltramlijn of een busbaan worden overwogen. Daarna zou er een streefbeeldstudie worden gemaakt.

Volgens de minister zou die streefbeeldstudie in het jaar 2000 worden gemaakt, maar we zijn ondertussen al 2002. De A12 wacht nog steeds op een grondige herstructurering, terwijl er zich ernstige problemen voordoen in verband met het wegdek. Het wegdek van de A12 is op veel plaatsen aan vervanging toe. Het asfalt moet voortdurend wor-

Van den Eynde

den opgelapt. Er werd al meer dan 7 ton koud asfalt gebruikt om de hoogdringende herstellingen uit te voeren. Deze opklapwerken volstaan echter niet meer en bijgevolg dringt zich een grondigere aanpak op.

Vooral het zwaardere verkeer op de A12 zou verantwoordelijk zijn voor de schade aan het wegdek. De stabilisatie van het reeds zeer oude wegdek bestaat uit betonplaten en is onvoldoende. Die betonplaten bevinden zich onder het wegdek en bewegen voortdurend. Zo ontstaat er een pompeffect, waardoor het asfalt naar boven wordt geduwd. Barsten en scheuren in het wegdek verhogen de onveiligheid. Bovendien is er kans op steenslag, veroorzaakt door het afbrokkelende asfalt. Die steenslag kan auto's beschadigen.

Er zijn dus genoeg redenen om de A12 dringend in de planning op te nemen. Grondige wegenwerken en herstructurering zijn noodzakelijk, omdat deze weg een belangrijke verbinding zal vormen met Brussel als er werken op de Ring worden uitgevoerd.

Mijnheer de minister, werd inmiddels al een toekomstvisie uitgewerkt met betrekking tot wat er op het vlak van ruimtelijke ordening moet gebeuren met het winkellint tussen Boom en Antwerpen? Werd al een streefbeeldstudie voor de A12 gemaakt? Op welke manier zal over die studie worden onderhandeld met de lokale overheden? Werden de knelpunten aangeduid en werden er al oplossingen voor uitgewerkt? Op welke manier wilt u een betere invulling geven van het openbaar vervoer tussen Boom en Antwerpen? Het is nodig dat er herstellingswerken worden uitgevoerd, maar op welke manier zullen die werken worden uitgevoerd? Zullen ze gepaard gaan met eventuele herstructureringswerken, zoals het heraanleggen van de kruispunten? In welke termijn is voorzien voor de uitvoering van de werken? Hebt u een prioriteitennota opgesteld over de mobiliteitswerken die in Antwerpen moeten worden uitgevoerd? Welke prioriteiten krijgen voorrang op de eigenlijke herstructurering van de A12?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is niet de eerste keer dat we het hier over de A12 en de N171 hebben. Het is natuurlijk goed dat er op de A12 onbemande camera's staan tussen Antwerpen en Brussel. Het is bovendien goed dat die camera's wer-

ken. Nog beter zou zijn dat de gevaarlijke punten op de A12 worden weggewerkt.

Onze fractie geeft absolute voorrang aan de verkeersveiligheid en dus ook aan dit dossier. Wij vinden dat de gevaarlijke kruispunten op de A12 moeten worden weggewerkt alvorens er missing links worden gerealiseerd zoals de expresweg tussen Kontich en Boom. Ik vraag mij dan ook af waar die streefbeeldstudie blijft. Ik heb er begin februari 2002 een schriftelijke vraag over ingediend. Ik hoop dat het werk aan die streefbeeldstudie ten minste al is begonnen. Ik hoop bovendien dat uit die studie ook conclusies naar voren zullen komen in verband met het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek dat toch samen met de werken aan N171 als prioriteit naar voren komt. Ik hoop dus dat er juiste keuzes worden gemaakt naar aanleiding van de streefbeeldstudie.

Mijnheer de minister, verkeersveiligheid zou voor u een centraal gegeven moeten zijn. Bovendien is er consensus over het dossier in verband met het wegwerken van de verkeersonveiligheid op de A12 en wordt steeds duidelijker dat er geen consensus is over het doortrekken van de expresweg tussen Kontich en Boom. Morgen komen de burgemeesters van Rumst, Schelle, Edegem, Kontich en Mortsel samen om nog eens duidelijk af te spreken hoe ze zich zullen verzetten tegen de aanleg van de N171. Het is dus nog niet zeker dat die weg er zal komen.

Op de eerste bijeenkomst over de streefbeeldstudie voor de N171 was zwaar protest te horen van de gemeente Rumst. Die burgemeester vindt het ongelofelijk dat er nu al een bouwvergunning is toegekomen op de gemeente voor de twee bruggen over de A12. Er is dus niet gewacht op de streefbeeldstudie. Er worden toch geen bruggen gebouwd in het midden van nergens. Als er een brug en een rotonde worden aangelegd boven de A12, dan betekent dat toch dat de baan richting Knekenberg en de expresweg richting Kontich er zullen komen. Dat druist dus in tegen alle afspraken. Op die manier wordt geen rekening gehouden met de mening van de lokale bevolking.

Iets wat mij ook van het hart moet is dat gouverneur Paulus, die zeer bezorgd is over het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit, terecht heeft gezegd dat als wij via een tolheffing zware inspanningen vragen van de Antwerpse bevolking en van de mensen die langs Antwerpen passeren, het Vlaams Gewest dan ter compensatie zou moeten voorzien in enkele bijkomende investeringen. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat overal wordt

Malcorps

geïnvesteed, terwijl Antwerpen alles zelf moet betalen. Als de gouverneur dan zegt dat in de marge van Staten-Generaal is afgesproken dat bijvoorbeeld de N171 een prioriteit is, dan klopt dit niet met de feiten. Ik verzet mij dan ook ten stelligste tegen dergelijke ondoorzichtige en ondemocratische besluitvorming die nergens is overeengekomen.

Ik denk dat we met de verschillende tenoren uit het Antwerpse de nieuwe prioriteiten moeten bepalen. Het evenwicht dat nu in het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit is ingebouwd, moet eveneens aanwezig zijn in eventuele investeringen ter compensatie die bovenop het Masterplan komen. Wij zullen dan als fractie vragen om een aantal tramverbindingen te realiseren die nu niet zijn gepland, zoals de verlenging van de tramlijn tot in Brasschaat. Het veiliger maken van de A12 zou de grote prioriteit moeten zijn in dit dossier, niet het doortrekken van de expresweg.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik vind dit een merkwaardige reactie van de heer Malcorps. Hij verwijst naar de gouverneur en geeft wel toe dat de gouverneur goed werk heeft geleverd bij de opmaak van het Masterplan. Een van de prioriteiten van de gouverneur en van de provincie Antwerpen is de N171. Uit alle uitspraken van de gouverneur en uit het mobiliteitsplan blijkt dat dat een prioriteit is.

De heer Johan Malcorps : Dat is nergens door de Staten-Generaal beslist.

Minister Steve Stevaert : De provincie vindt dat ook een prioriteit. We leven in een democratie, en daarom heeft de provincie dat opgenomen in haar provinciaal ruimtelijk structuurplan. Er is geen discussie meer over het al dan niet beslissen, de uitvoering zal sowieso doorgaan. Les jeux sont faits, rien ne va plus. De beslissing is goedgekeurd, zowel door de provincieraden als door de gemeenteraden van de Rupelstreek. Iedereen daar schuift dat als een prioriteit naar voren. Dat zijn de feiten.

De heer Johan Malcorps : Er zijn een aantal gemeenten die zich hiertegen blijven verzetten.

Minister Steve Stevaert : Het staat wel zo in het mobiliteitsplan. Er is hier ook sprake van het nimby-syndroom.

Wat de A12 betreft, kan ik zeggen dat de streefbeeldstudie ter omvorming van de A12 ten zuiden van Antwerpen nog niet werd opgemaakt. Het investeringsprogramma 2002 voorziet in de streefbeeldstudie. Deze wordt volgens de planning van de administratie Wegen en Verkeer Antwerpen nog dit jaar aanbesteed. Wanneer de studie van start gaat, zullen de plaatselijke overheden hierbij worden betrokken, zoals steeds het geval is bij de opmaak van streefbeeldstudies. Op een aantal van uw vragen kan ik op dit ogenblik dan ook nog geen antwoord geven omdat juist de streefbeeldstudie hierover uitspraken moet doen.

Als uitgangspunt ter bepaling van de knelpunten, en bij de zoektocht naar mogelijke oplossingen, zullen onder andere het mobiliteitsplan van de Rupelstreek, het mobiliteitsplan van het stadsgewest Antwerpen en de studie voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen worden gehanteerd. De streefbeeldstudie is multimodaal en er zal dus ook onderzoek moeten worden verricht naar de potenties van het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

De heraanleg van de A12 kan niet worden opgestart zolang het structurele onderhoud van de ring rond Antwerpen niet werd uitgevoerd. Beide werken tegelijkertijd uitvoeren, zou waarschijnlijk leiden tot een complete verkeerschaos. Ik hoop dat niemand dat in twijfel trekt. We kunnen dus niet starten met de werken aan de A12 voor de herstellingswerken aan de ring rond Antwerpen zijn uitgevoerd. Voor de A12 moeten we ook de streefbeeldstudie afwachten.

De heer Johan Malcorps : Is men al begonnen met die streefbeeldstudie ?

Minister Steve Stevaert : Ik zeg net dat de streefbeeldstudie ingeschreven is in het investeringsprogramma 2002, en nog dit jaar wordt aanbesteed. Dat zal zo snel mogelijk gebeuren.

Over de N171 heeft iedereen zich democratisch uitgesproken, en iedereen bleek voor te zijn. Dat is alleszins wat ik afleid uit alle documenten die ons ter beschikking werden gesteld. Ik ben zelfs ter plaatse gaan kijken. Ik weet wel dat de gemeente Rumst tegen is.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Het probleem dat ik aankaartte, was de A12, terwijl de heer Malcorps het heeft over de N171.

Van den Eynde

Het probleem van de A12 blijft echter bestaan. Het wegdek is zwaar beschadigd. Er is regelmatig steenslag, maar er komt maar geen oplossing. Mijn vraag was toch heel concreet : op welke manier zal het wegdek worden hersteld ? Zal men verdergaan met het storten van koud asfalt op het wegdek, wat slechts een tijdelijke oplossing is ? Herstelling is alleszins zeker nodig, want als de ring wordt afgesloten, wordt de A12 een belangrijke schakel voor de verbinding naar Brussel.

Minister Steve Stevaert : Dus uw vraag is of er herstellingswerken moeten worden uitgevoerd of niet ?

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Inderdaad.

Minister Steve Stevaert : Ja, er moeten herstellingswerken worden uitgevoerd. Dat is het enige wat we op dit moment kunnen doen, alle andere ingrepen zouden gezien de stand van zaken niet logisch zijn.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Herstellingswerken zijn sowieso nodig, omdat de A12 nodig zal zijn bij het afsluiten van de ring. Als men echter, zoals steeds het geval was, opnieuw koud asfalt stort, loopt men het risico dat het wegdek telkens opnieuw moet worden hersteld, omdat het zwaar verkeer het wegdek telkens opnieuw beschadigt. Dat is een probleem.

Over de N171 wil ik opmerken dat niet alle gemeenten betrokken werden bij deze kwestie. De gemeenten die vrezen voor extra verkeer ten gevolge van de doortrekking van de expresweg, zoals de gemeenten Kontich en Edegem, werden niet bij de onderhandelingen betrokken. Ik plaats dus enkele vraagtekens bij de democratische gang van zaken en bij de zagezegde betrokkenheid van alle gemeenten.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik zou nog twee dingen willen zeggen. Het meest logische zou zijn om het zwaarste probleem, namelijk de A12, als eerste aan te pakken. Dit is een geval van structurele overinvestering, waardoor de verkeersonveiligheid objectief gezien toeneemt. Er is hier echt een serieus probleem.

Het dossier is verbonden met dat van de N171. U zegt wel dat de besluitvorming daarover democra-

tisch verliep, maar de mensen worden niet eens geïnformeerd. Er zal nu een grote rotonde worden gebouwd bovenop de A12. Men dient een bouwvergunning in waarbij niet eens in een inplantingsplaats werd voorzien. De gemeente Rumst heeft dat dan ook negatief geadviseerd.

De mensen weten dus niet wat hun boven het hoofd hangt, letterlijk en figuurlijk. Zij worden niet geïnformeerd. Dit is echt een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Als de overheid dergelijke grote infrastructuurwerken plant, dan moet ze op zijn minst de nodige informatie geven aan de plaatselijke bevolking.

Het is bovendien niet logisch reeds een bouwvergunning af te leveren voor die bruggen waardoor de rest niet wordt afgewacht. Dit druist in tegen de afspraken. U mag dit alles ontkennen, maar ik beschouw dit als een traditionele manier van werken die totaal geen rekening houdt met wat de mensen daar plaatselijk rond ervaren.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Malcorps, ik begriep de link niet die u legt tussen de N171 en de A12. U moet de link leggen met het onderhoud van de ring rond Antwerpen. We kunnen de werken op de A12 en die op de ring rond Antwerpen niet gelijktijdig uitvoeren, want dat zou tot een onoverzichtelijke verkeerschaos leiden.

Nog niet zo lang geleden vroeg de minister van Openbare Werken geen bouwvergunningen aan, want hij kon die zelf afleveren. Dat systeem is ondertussen veranderd. Als ik nu een bouwvergunning aanvraag, dan volgt er een openbaar onderzoek en dan worden de gemeentebesturen en de burgers daarin betrokken. De N171 is trouwens ontstaan naar aanleiding van een openbaar onderzoek. Daarbij werd de bevolking gecontacteerd op basis van de geformuleerde voorstellen. Ik denk niet dat daarbij onomkeerbare beslissingen werden genomen.

De N171 is gelinkt aan het onderhoud van de ring rond Antwerpen. Ik denk dat het onderhoud van de ring rond Antwerpen prioritair is, tenzij het parlement mij iets anders zegt. Het gaat daar immers om een groot veiligheidsprobleem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat te Kortemark

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid op het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat te Kortemark.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Staatsbaan – de N35 – op het grondgebied Kortemark heeft de reputatie een dodenweg te zijn. Voetgangers en fietsers kunnen niet meer veilig de weg oversteken. Sinds 1997 heeft de N35 zeven dodelijke slachtoffers op zijn geweten. Daarnaast zijn er ook nog 18 zware verkeersongevallen met gewonden vastgesteld. Momenteel durven veel mensen het kruispunt ter hoogte van de Lichterveldestraat niet meer over te steken, en maken telkens een omweg naar de volgende oversteekplaats die ongeveer 100 meter verderop gelegen is.

Het beruchte kruispunt is één chaos. Het verkeer komt er uit vier richtingen, auto's rijden er te snel en halen in hoewel dat verboden is. Geen enkele chauffeur stopt er om de voetgangers te laten oversteken op het zebepad. De bewoners, meer bepaald van de wijk Kortemark-Elle, vragen dat het Vlaams Gewest dringend maatregelen zou treffen. Veilige oversteekplaatsen in combinatie met verkeerslichten zou al een eerste oplossing zijn. Men vraagt ook een parkeerverbod in de Lichterveldestraat nabij het kruispunt omdat de geparkeerde vrachtwagens er het zicht belemmeren.

De gemeente heeft reeds een aanvraag ingediend om op dit kruispunt, maar ook op het kruispunt met de Stadenstraat te Zarren, een rotonde aan te leggen. Onder het motto 'Moeten onze kinderen dood vooraleer er lichten worden begroot?' werd er zelfs een actiecomité opgericht.

Mijnheer de minister, wat bent u van plan om een oplossing te bieden aan deze bijzonder gevaarlijke verkeerssituatie op het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat? Op welke termijn mogen de inwoners van Kortemark maatregelen verwachten?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Ik heb de minister over dit zelfde onderwerp op 21 januari 2002 een schriftelijke vraag gesteld. Ik betreur dat ik nog geen antwoord heb ontvangen, hoewel de reglementaire termijn reeds verstreken is.

Minister Steve Stevaert : Ik heb nochtans tijdig geantwoord.

De heer Jan Verfaillie : Dan zijn het de diensten van parlement die verantwoordelijk zijn voor de vertraging.

Ik wil me in ieder geval aansluiten bij de vraag van de heer Maes. De inhoud van mijn schriftelijke vraag komt trouwens volledig overeen met de vraag die de heer Maes daarnet gesteld heeft.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik wil de minister bedanken voor de snelheid waarmee hij de hem gestelde vragen beantwoordt. Ik heb immers gemerkt dat schriftelijke vragen door hem steeds tijdig beantwoord worden.

Mijnheer de minister, over deze materie heb ikzelf nog geen vraag gesteld, maar ik wens me wel bij de vorige sprekers aan te sluiten. Het gaat hier om een dossier dat reeds heel lang aansleept en waaromtrent sterk actie wordt gevoerd. U zult dus een sterk signaal moeten uitsenden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, uit de studie van de verkeersongevallen op de gewestwegen, uitgevoerd door de provincie West-Vlaanderen, blijkt dat een prioritaire aanleg van rotondes op deze kruispunten niet verantwoord kan worden. De aanleg van rotondes moet goed overwogen worden, vermits de verkeersveiligheid vaak ook op andere manieren verbeterd kan worden. Zo werd in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeente Kortemark bijvoorbeeld het engagement genomen om het gevaarlijk kruispunt van de Aarsdammestraat met de N35 af te schaffen.

De omwonenden van het kruispunt van de Lichterveldestraat met de N35 blijken vooral te klagen over een moeilijke oversteekbaarheid van de N35. Die oversteekbaarheid kan mogelijk verbeterd worden door de aanleg van een middengeleider, waardoor fietsers en voetgangers de N35 in twee

Stevaert

aparte bewegingen kunnen dwarsen. Een andere mogelijkheid is de plaatsing van verkeerslichten op het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat. Hierbij dient evenwel rekening te worden gehouden met het feit dat de plaatsing van verkeerslichten tot gevolg kan hebben dat het verkeer via de Lichterveldestraat toeneemt. Volgens het mobiliteitsplan wordt het verkeer bij voorkeur via het kruispunt van de N35 met de Hoogledestraat afgewikkeld, en niet via het kruispunt van de N35 met de Lichterveldestraat.

Via een regeling van de verkeerslichten, waardoor het verkeer op de N35 voorrang krijgt, kan de toename van het verkeer via de Lichterveldestraat worden beperkt. Een rotonde biedt deze mogelijkheid niet en lijkt me daarom minder aangewezen. Bovendien zijn de aansluitende wegen niet gelijkwaardig. De N35 is gecategoriseerd als een secundaire weg van het type 1, wat de hoogste categorie is bij de secundaire wegen, maar de Lichterveldestraat is slechts een lokale weg.

Dergelijke kruispuntaanpassingen worden besproken in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. Ik zal mijn administratie de opdracht geven om de aanpassing van dit kruispunt voor bespreking in die commissie te agenderen. In functie van het resultaat van de bespreking, zal er later worden beslist welke ingrepen zullen worden uitgevoerd.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de minister, ik wil niet vooruitlopen op de resultaten van de bespreking in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid, maar ik denk dat het plaatsen van verkeerslichten de beste oplossing zou zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbindingswegen Ieper-Veurne en Ieper-Diksmuide

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over de verbindingswegen Ieper-Veurne en Ieper-Diksmuide.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, ik wil me eerst verontschuldigen tegenover de minister voor mijn opmerking van daarnet. Ik ben nog niet zo lang lid van het Vlaams Parlement en ben nog niet goed op de hoogte van de geplogenheden van dit huis. Blijkbaar schort er iets aan de administratie van het Vlaams Parlement en worden de antwoorden van de minister niet snel genoeg doorgestuurd.

De voorzitter : Mijnheer Verfaillie, de commissiesecretaris zal uitzoeken wie gelijk heeft, u of de minister.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, dames en heren, eind vorig jaar hebben twee politieke partijen, de sp'a en de VLD, een consensus bereikt over het doortrekken van de A19 en de aanpassing van de N8 Ieper-Veurne. Het voorstel zou erin bestaan om de A19 in een eerste fase door te trekken tot in Steenstraete om dan via een bypass de verbinding te maken met de N8 nabij Vleteren. Vervolgens voorziet het voorstel in een modernisering van de bestaande N8 met parallelle wegen voor lokaal verkeer.

Via de pers werd aangekondigd dat de werken ten laatste in 2004 zouden starten. Op de meerjarenplanning werd in het reserveprogramma een bedrag ingeschreven ten belope van ongeveer 12 miljoen euro voor de nieuwe verbindingsweg. Die komt er na 2004.

Op 6 februari 2002 vond in Ieper echter een debatavond plaats tussen de voor- en tegenstanders van de plannen. De regeringspartijen verklaarden op de vergadering dat de realisatie van de doortrekking tot Steenstraete en de bypass zeker niet zullen worden uitgevoerd vóór 2007-2008. Er moeten blijkbaar nog heel wat procedures worden doorlopen vooraleer de werken kunnen worden aangevat.

Niemand zal ontkennen dat de bestaande weg tussen Ieper en Veurne, de N8, een gevaarlijke weg is waarop geregeld zware ongevallen gebeuren met dodelijk afloop. Complementair aan de N8, is de N369 van Ieper naar Diksmuide. Ook deze weg moet dringend worden aangepast, onder meer via maatregelen ter hoogte van De Kippe in Houthulst en door de realisatie van de ring rond Diksmuide.

Verfaillie

Het recent gevoerde debat in het Vlaams Parlement over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid, leerde me dat de overheid vooral moet zorgen voor repressieve maatregelen, onder meer met flitspalen, maar ook dat het een taak is van de overheid om preventieve maatregelen te nemen, onder meer door het wegwerken van gevaarlijke punten.

Omdat de verbinding tussen Ieper en Veurne en de weg tussen Ieper en Diksmuide niet aan de voorgaande voorwaarden kunnen voldoen vóór 2007-2008, moeten de gebudgetteerde middelen in de eerste plaats worden gebruikt om de bestaande wegen te optimaliseren. Kruispunten kunnen worden uitgerust met rotondes en er kunnen fietspaden worden aangelegd.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover het voorstel om de bestaande wegen N8 en N369 te moderniseren vanaf 2003 alvorens nieuwe wegen aan te leggen? Ik vraag u dit in het licht van de timing en omdat dit aansluit bij het verkeersveiligheidsdebat in het Vlaams Parlement.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is de zoveelste episode in het verhaal over de A19. Het klopt dat werd afgestapt van de meest verregaande eisen van de VLD. De totale doortrekking van de autosnelweg wordt niet langer gevraagd. Dit feit is van politiek belang.

Over het alternatief is bijlange nog geen consensus bereikt. Het klopt dat nog heel wat procedures moeten worden doorlopen en dat wellicht nog heel wat politieke problemen moeten worden overwonnen. Binnen de Vlaamse meerderheid is er nog geen akkoord. Ik sluit me daarom aan bij de vraag van de heer Verfaillie om prioritaire aandacht te schenken aan alternatieven, die trouwens al lang bestaan en al werden bestudeerd door de administratie.

Er zou al heel veel worden opgelost als ten minste de brug van Sint-Jan nuttig zou worden gebruikt. Op het eindpunt van de autosnelweg ligt een brug over de Noorderring. Als die zou worden verbonden met de baan naar Diksmuide, de N369, zou er een betere opsplitsing van het verkeer ontstaan. Dat zou een ontlasting van de N8 naar Veurne tot gevolg hebben. Vanaf mijn woonplaats ligt Ieper, of het beginpunt van de autosnelweg, op 43 kilometer afstand als ik over Diksmuide rijd. Via Veurne ligt

hetzelfde punt op 40 kilometer. Daar is dus een opsplitsing van het verkeer mogelijk. Dat gebeurt echter niet vanwege het knooppunt Diksmuide. De ring rond Diksmuide, waarover al zo lang wordt gesproken, zou heel de situatie verlichten. Als we dit als uitgangspositie nemen, kunnen we dat niet oplossen met de bypass.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : De eerste vraag is waar de verkeersveiligheid moet worden aangepakt en waarover consensus bestaat in de streek. Gelukkig is er een consensus over het feit dat het oorspronkelijk project van de A19 niet de oplossing was. Eigenlijk moeten we eerst de problemen van de N8 aanpakken, en ons dan afvragen of een bypass nodig is.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Het gaat niet over een consensus tussen twee partijen, het is veel meer dan dat. De N-VA heeft zich akkoord verklaard met de niet-verlenging van de A19. Agalev gaat daar voor 60 percent mee akkoord. Er zal een werkgroep worden opgericht voor de moeilijkheden met Pilkem Ridge. Ook CD&V gaat akkoord met de bereikte consensus, aangezien het dossier langs de bestendige deputatie is gepasseerd. Het is niet zomaar een akkoord tussen de sp.a en de VLD. De hele streek staat erachter. De A19 verdwijnt in de vergeetput. Er is nu het vooruitzicht dat de moeilijkheden in 2007 zullen zijn opgelost.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, het Vlaams Gewest is enkel bevoegd voor het beheer van de gewestweg N8. De N369 valt onder het beheer van de provincie West-Vlaanderen. Aanpassingen aan de N369 moeten dan ook worden uitgevoerd door het provinciebestuur van West-Vlaanderen.

Voor de geplande werken ter hoogte van de N8 verwijs ik naar het indicatief meerjarenprogramma dat ik heb meegedeeld aan het Vlaams Parlement. Op het indicatief meerjarenprogramma van de dienst Wegen en Verkeer is er voor 2002 een bedrag van 620.000 euro gepland voor het structureel onderhoud op de N8 tussen kilometerpunt 116 en 130.

Gemeenten die beschikken over een conform verklaard mobiliteitsplan, kunnen een bijkomende subsidieaanvraag indienen voor de aanleg van vrij-

Stevaert

liggende fietspaden in het kader van een 80/20 subsidie-regeling. Ieper, Lo-Reninge en Veurne beschikken over zo'n beleidsplan en kunnen dus een subsidiedossier indienen voor de aanleg van fietspaden langs de N8. Alveringem is bezig met de opmaak van de oriëntatienota. In Vleteren is het planningsproces nog niet opgestart. Vanzelfsprekend is deze optie enkel zinvol voor de wegvakken van de N8 die niet beïnvloed worden door de te nemen opties voor de A19, bijvoorbeeld voor een deel van de N8 op het grondgebied van Ieper en Vleteren. Inzake het doortrekken van de A19 moeten nog een aantal formele stappen worden gezet vooraleer de lokale politieke consensus wordt vertaald in een project dat juridisch uitvoerbaar is.

Onafhankelijk van de opties voor het doortrekken van de A19, kunnen dringende zwarte punten worden aangepakt in afwachting van het doortrekken. Een knelpunt dat dringend kan worden aangepakt, is het kruispunt N8-N319 aan de Nieuwe Herberg, op het grondgebied van Alveringem.

Mijn administratie zal een herinrichtingsvoorstel uitwerken. De herinrichting zal worden ingeschreven in het volgend meerjarenprogramma.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het was niet mijn bedoeling de huidige overeenkomst te bekritisieren. Ik vroeg enkel of het gezien de vertraging niet mogelijk is eerst de bestaande wegen aan te pakken, en pas daarna aan nieuwe te beginnen. Uit goede bron heb ik vernomen dat een aantal toppolitici uit de streek gewoon de weg willen laten doortrekken tot in Steenstraete. Verder hoeft niet voor hen. Daarom steun ik uw standpunt.

Ik zal me blijven inzetten voor deze zaak. Het is jammer dat de gemeente 20 percent moet betalen van de aanleg van fietspaden. We zullen onderzoeken of dit budgettair mogelijk is, en hierover met de andere gemeenten een consensus proberen te bereiken.

Het is een goede zaak dat zwarte punten zoals het kruispunt aan de Nieuwe Herberg prioritair zullen worden aangepakt.

De voorzitter : Mijnheer Verfaillie, u hebt uw vraag ingediend op 22 januari 2002. Op 29 januari werd ze doorgestuurd naar minister Stevaert. Hij heeft op 1 maart (de laatste dag van de reglementaire antwoordtermijn) geantwoord. Op 4 maart werd het antwoord naar u verzonden. Moest het parle-

ment echt geïnformatiseerd zijn, zou het natuurlijk sneller gaan. De vraag kon dan op 23 januari door-gemailed zijn.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Rijsel en de gevolgen voor de stad Wervik

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Ring rond Rijsel en de gevolgen voor de stad Wervik.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Franse overheid wil de toegang tot Rijsel vergemakkelijken door meerdere verbindingswegen aan te leggen. Het resultaat zal een ring rond Rijsel zijn. Dit zal grote gevolgen hebben aan de Vlaamse kant van de grens, en vooral voor de stad Wervik.

De Fransen betrekken de N58 immers in hun plannen, en ze willen er een internationale verbindingsweg van maken. Dat zou enorme overlast veroorzaken voor Wervik. De N58 is immers niet geschikt voor intensief internationaal verkeer. De bereikbaarheid van Wervik zou in het gedrang komen. Het Structuurplan Vlaanderen houdt geen rekening met een dergelijke evolutie. De Communauté Urbaine heeft de plannen voorgelegd aan de gemeentebesturen in de regio. De afspraak is dat ook de Vlaamse overheid zal worden geraadpleegd.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze plannen en hun gevolgen voor Wervik ? Vindt er grensoverschrijdend overleg plaats ? Werden er maatregelen gepland ? Zal een permanente werkgroep deze problematiek volgen en zo vlug mogelijk een Vlaams standpunt uitwerken ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Verfaillie, de Franse plannen voorzien in een grensoverschrijdende grote ring rond Rijsel. De A1 Rijsel-Parijs is nu al zeer druk. Dat zal nog erger worden door de toenemende automobiliteit en de realisatie van

Stevaert

nieuwe infrastructuur, onder meer het transportcentrum Dourges ten zuiden van Rijsel en de nieuwe Franse luchthaven van Chaulnes. Frankrijk plant daarom een nieuwe autostrade ten westen van Rijsel, de A24 Lille-Amiens-Parijs.

Dat is de bakermat van de ideeën over twee internationale verbindingen met de as Kortrijk-Rijsel-Parijs : een ten oosten van Rijsel, met de bestaande omleiding langs Doornik, en een ten westen. Frankrijk beschouwt de N58 op Belgisch grondgebied als een deel van die westelijke verbinding.

Vroeger was het plan een grote gesloten ring rond Rijsel te creëren, maar nu wordt gedacht aan twee tangentiële autostrades ten westen en ten oosten van de stad. De N58 wordt door Frankrijk aanzien als een onderdeel van dit internationaal wegennet. Dat is volledig in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin de N58 geen internationale hoofdweg is, maar een primaire weg II. Dit betekent concreet dat de N58 een verzamelfunctie heeft voor het kleinstedelijk gebied Menen en het economisch knooppunt Wervik. De N58 verzorgt aldus ook de verbinding tussen deze gebieden en het hoofdwegennet, of naar een primaire weg I. De N58, die momenteel is aangelegd als een stroomweg met twee rijstroken op Vlaams grondgebied is bovendien ongeschikt als internationale autoweg. Een ontdubbeling naar twee maal twee rijstroken en de aanleg van ondergrondse verkeerswisselaars is nodig indien men de N58 wil laten functioneren als internationale verbindingsweg. Dergelijke aanpassingen zijn momenteel niet gepland.

Het grensoverschrijdend overleg in deze zaak is tot nu toe beperkt gebleven tot een vergadering in november 2001 met alle leden van de Eurégion – Space Transport Interreg, waarop voornoemde plannen werden toegelicht door de Franse instanties. De afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen was hierop vertegenwoordigd. Er is regelmatig overleg tussen de Vlaamse en de Franse administratie om deze aangelegenheden verder op te volgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van windturbines langs Vlaamse luchthaventerreinen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inplanting van windturbines langs Vlaamse luchthaventerreinen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, de European Wind Energy Association meldde in het novembernummer van vorig jaar van haar tijdschrift dat de afdeling Luchtvaartcontrole van het Spaanse ministerie van Defensie en de Spaanse dienst voor de Burgerluchtvaart zich bereid hadden verklaard om mee te werken aan de installatie van windturbines op de terreinen van Spaanse luchthavens. Negen in aanmerking komende luchthavens werden hierbij geselecteerd. Het meest geavanceerde project is dat van de luchthaven van La Palma, op de Canarische eilanden. Daar zullen tegen de lente van dit jaar de eerste twee windturbines van 650 kilowatt worden geïnstalleerd.

In ons land verzette Belgocontrol zich eerder tegen de inplanting van windturbines in de buurt van de luchthaven van Oostende. Dan heb ik het niet over de inplanting op de luchthaventerreinen zelf, wel op een aantal kilometers daarbuiten. Deze turbines zouden een elektromagnetische interferentie veroorzaken met de radar-, navigatie- en communicatiesystemen van de luchthaven. Volgens aëronautisch ingenieur Bautista Lopez Tirado, directeur van de afdeling Luchtvaartcontrole van het Spaanse ministerie van Defensie, is er evenwel geen enkele concrete indicatie dat windturbines een dergelijke nefaste impact zouden hebben. Het volstaat volgens hem dat de windturbines niet in het verlengde van de startbaan liggen, maar langs de as van de baan staan, en dat natuurlijk op voldoende afstand van de baan op zich.

Het Deense offshorewindturbinepark van Middelgrunde – met twintig turbines van 2 megawatt,

Glorieux

die 102 meter hoog zijn – bevindt zich op nauwelijks 6 kilometer van de landingsbaan van de luchthaven van Kopenhagen en veroorzaakt geen hinder voor het luchtverkeer. Het Deense ministerie van Defensie liet in de vergunning trouwens opnemen dat de eigenaar van het windturbinepark zou moeten opdraaien voor de kosten van de verplaatsing van de militaire radarinstallatie die daar in de buurt staat, indien het windpark de radarsignalen zou storen. Ook hier blijkt dus geen enkel probleem te rijzen.

Van de drie Vlaamse luchthavens Deurne, Oostende en Wevelgem bieden vermoedelijk vooral de laatste twee het meest interessante windaanbod voor de installatie van turbines. Deze lokaties bieden bovendien het voordeel dat de windturbines op voldoende afstand van de dichtstbijzijnde behuizing kunnen worden ingeplant. Ook het argument van de lawaaihinder, voor zover die er überhaupt is bij moderne turbines, kan hier moeilijk worden ingeroepen.

Twee weken geleden vond een studiedag plaats, georganiseerd door de ANRE. Daar werd een dia getoond waaruit bleek dat op een vrij grote afstand van de luchthaven van Oostende geen turbines mochten worden ingeplant. Als dit niet kan om aeronautische veiligheidsredenen, dan aanvaard ik dat en maak ik er verder natuurlijk geen punt van. Dat is evident. Maar ik stel enkel vast dat het in Spanje wel kan, en dat men er in Denemarken ook geen punt van maakt.

Ik ben er dus nog niet helemaal uit. Vandaar mijn vragen aan u, mijnheer de minister. Zijn er aanvragen geweest voor de inplanting van windturbines op de terreinen van de Vlaamse luchthavens ? Hoe staat u tegenover de eventuele inplanting, op een weloverwogen en doordachte wijze, van windturbines op de terreinen van Vlaamse luchthavens ? Zijn er hierover al contacten geweest met Belgocontrol ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, daarnet vond er een druk bijgevoond debat plaats naar aanleiding van een vraag om uitleg over de verhouding tussen de visserij en een windmolenpark. Voor dat park is althans een domeinconcessie uitgereikt door het federale niveau. Als men het bestudeert, dan blijkt dit geplan-

de offshorepark ook niet zo ver te liggen van de luchthaven van Oostende. Het moet me van het hart dat er blijkbaar zo weinig wetenschappelijk werk bestaat terzake. Er zijn zoveel verschillende opvattingen en opmerkingen. Een windmolenpark is uiteraard altijd gecontesteerd. Vandaar dat er ook altijd wel diverse signalen zullen zijn naargelang het standpunt dat men erover inneemt.

Uiteraard komt hier opnieuw West-Vlaanderen in het vizier, meer specifiek Oostende, en waarschijnlijk in mindere mate Wevelgem. Ik wil toch benadrukken dat Oostende niet enkel een luchthaven is. De woonfunctie en de luchthavenfunctie lopen in Oostende door elkaar. Als wij de windmolenkwestie in deze context bestuderen, moet dat veel meer gebeuren met het oog op het woongebied dat nabij de luchthaven ligt, dan op de luchthaven zelf. De luchthaven van Oostende is ruimtelijk totaal verkeerd ingeplant, met alle gevolgen van dien. Dat is een van de drama's van de luchthaven.

De situatie in Spanje is niet te vergelijken met die van Oostende. In Spanje is er immers een overvloed aan ruimte. De vraag mag dus niet louter vanuit het perspectief van de luchthaven worden beantwoord.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, er is geen aanvraag ingediend voor het inplanten van windturbines op de terreinen van de luchthavens van Oostende en Antwerpen. Over de luchthaven Kortrijk-Wevelgem heb ik geen informatie omdat die niet tot het Vlaams Gewest behoort. Er zijn wel voorstellen voor het plaatsen van windmolens te Oostende in de nadering van baan 26, langs de kant van de stad. Gelet op de hoogte van de voorgestelde windmolens, namelijk meer dan 100 meter, hebben de luchthavendirectie en Belgocontrol daartegen bezwaren ingediend.

De mogelijkheid tot het plaatsen van windturbines op luchthavendomeinen moet steeds worden onderzocht op grond van de Conventie van Chicago inzake de Burgerluchtvaart. Die voorziet in een aantal normen die men moet eerbiedigen om een veilig luchtverkeer mogelijk te maken. Zo mogen zich boven een bepaalde hoogte geen hindernissen bevinden. Bovendien kan Belgocontrol bezwaar uiten indien er zich reflecties op de radar of op de instrumenten van het landingssysteem voordoen.

Stevaert

Gelet op de configuratie van de luchthaventerreinen in Oostende en gelet op de beschikbare vrije ruimte, lijkt de inplanting van een windmolenpark op de luchthaven mij onrealistisch. Belgocontrol wordt systematisch betrokken bij de beoordeling van elk project dat een hindernis zou kunnen vormen voor het luchtverkeer.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik dank minister Stevaert voor zijn antwoord. Ik stel vast dat de luchthaven van Oostende niet al te ver van een winkelcentrum ligt. Ik denk niet dat de veiligheid erg in het gedrang komt als er op weloverwogen plaatsen turbines worden geplaatst. Ik stel ook vast dat het in andere landen kan, maar als het hier echt niet kan om veiligheidsredenen, dan zal ik dat uiteraard aanvaarden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over geluidswerende maatregelen op de A12 te Meise

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over geluidswerende maatregelen op de A12 te Meise.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de geluidsoverlast ten gevolge van het autoverkeer op de A12 is de afgelopen jaren gestaag toegenomen. Voor een gemeente als Meise die verschillende woonkernen langs de autostrade heeft liggen, vormt dit een niet te onderschatten aantasting van de levenskwaliteit van de inwoners. Die aantasting komt bovenop de lawaaihinder die de inwoners reeds ondervinden van de luchthaven van Zaventem. Het luchtverkeer wordt immers grotendeels afgeleid over Meise.

Vorig jaar werd de versleten betonplatenverharding over een bepaalde afstand vervangen door

een zogenaamd geluidsarme verharding in gewapend beton. Deze wegdekvernieuwing loopt slechts tot kilometerpunt 4,7. Dat is tot de aansluiting op de bestaande asfaltverharding. De inwoners van de dichtbevolkte woonwijk De Nekker fronsten de wenkbrauwen omdat de aanleg van het fluisterasfalt stopte waar hun wijk begint.

Op een schriftelijke vraag van een collega antwoordde de minister dat er in het verleden geluidsmetingen zijn verricht ter hoogte van het centrum van Wolvertem en het centrum van Meise. Die zouden een significante geluidsbelasting van meer dan 70 decibel hebben aangegeven. Door de vernieuwing van het wegdek op een deel van de A12 werd gehoopt dat het probleem efficiënt en bij de bron was aangepakt. Er werden nieuwe geluidsmetingen in het vooruitzicht gesteld. De ervaring van de inwoners is dat de effecten van het fluisterasfalt aan de kleine kant zijn. Zelfs de inwoners van Eversem, een woonwijk die iets verder van de A12 ligt, vinden dat. Als het asfalt tot voorbij de woonwijken was gelegd, zou het waarschijnlijk meer effect hebben gehad.

De inwoners van de woonwijk De Nekker zijn het niet eens met de stelling dat de lawaaihinder die ze ondervinden, enkel toe te schrijven is aan het verkeer op de Strombeek-Beverselaan en niet aan de A12. Het gaat waarschijnlijk om een combinatie van overlast veroorzaakt door beide wegen.

Na het beëindigen van de gedeeltelijke aanleg van geluidsarm asfalt op de A12 zouden er ter hoogte van de woonkernen in Meise opnieuw geluidsmetingen worden uitgevoerd. Zijn die ondertussen uitgevoerd ? Kunt u de resultaten ervan meedelen ? Zal er worden overwogen om het fluisterasfalt ook tot voorbij de woonkernen van Meise aan te leggen ? Waarom worden er geen geluidsschermen geplaatst ? Welke andere maatregelen kunnen worden genomen om de woonkernen te beschermen tegen de geluidsoverlast ?

Mijnheer de minister, ik ben mij ervan bewust dat er in Vlaanderen heel weinig stiltegebieden zijn. Het is waarschijnlijk een illusie te denken dat het er meer zullen worden. Toch moeten we proberen om de extra geluidsimpact in te perken. Omdat een gemeente als Meise reeds meer dan haar deel krijgt van de lawaaihinder van het vliegverkeer, denk ik dat het hier toch zeker op zijn plaats is om inspanningen te doen om de extra geluidsoverlast tot een strikt minimum te beperken. Daarom stel ik dus voor om eventueel geluidsschermen en dergelijke aan te brengen.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben blij met de verruimde belangstelling voor de A12 in Meise. Mijn belangstelling dateert reeds van vroeger : reeds voor 2000 kreeg ik klachten van mensen uit de buurt over de lawaaihinder. Ik heb toen informatie ingewonnen over de mogelijkheden tot subsidiëring van geluidsschermen en dergelijke. Boven een bepaald decibelvolume kan dat.

Toen heb ik een eerste schriftelijke vraag gesteld : werden er geluidsmetingen uitgevoerd langs de A12 ? Ik kreeg als antwoord dat de geluidswaarde 74 decibel bedroeg ter hoogte van de Nieuwelaan, de Hoogstraat en de Wilgenlaan. De minister zei ook dat het wegdek waarschijnlijk de oorzaak was van het probleem, en dat dat zou worden vernieuwd. Nadien zou men dan opnieuw metingen verrichten.

Op een bepaald moment waren er inderdaad werkzaamheden aan de gang. Toen bleek opeens dat die werken eindigden ter hoogte van wat wij in de regio 'het Home van Gijssel' noemen, een plaats waar nogal wat mensen van aanzien wonen. Dit wekte veel ergernis bij de mensen uit de woonwijk in de buurt : voor dat grote domein met slechts één huis werd het wegdek vernieuwd, terwijl dat voor de woonwijk niet kon. Nochtans hebben de mensen uit de woonwijk er veel meer last van, doordat ze op ongeveer dezelfde hoogte als de autosnelweg wonen.

Daarna heb ik een tweede schriftelijke vraag gesteld. Ik vroeg of er reeds nieuwe geluidsmetingen waren, en of het een bewuste strategie was om net op die plaats te stoppen met de werkzaamheden. Mijnheer de minister, u zei toen dat de lawaaihinder niet hoofdzakelijk afkomstig was van de autosnelweg, maar veeleer van de parallelweg Strombeek-Beverselaan, die ernaast ligt. De mensen uit de streek hebben toen geprotesteerd tegen dat antwoord, en zeiden dat u zelf maar eens moest komen luisteren. Het is een feit dat de Strombeek-Beverselaan op bepaalde momenten, en zeker op het moment dat de A12 afgesloten was omwille van de werkzaamheden, voor lawaaihinder zorgde. Die lawaaihinder is er echter niet zo permanent als die van de autosnelweg. Men was dus zeer verontwaardigd over uw antwoord.

Werden er ondertussen reeds nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd ? Als u reeds resultaten hebt, welke maatregelen zijn er dan volgens u mogelijk ter hoogte van de A12 in Meise ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, in antwoord op de vraag om uitleg van de heer Glorieux verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag van mevrouw Becq over deze zaak. Hierin heb ik duidelijk aangegeven dat de werken betrekking hadden op de vervanging van de versleten platenbetonverharding door geluidsarm doorgaand gewapend beton. Het is evident dat bij onderhoudswerken gebruik wordt gemaakt van geluidsarme wegverhardingen. Dit verklaart meteen waarom de huidige werken eindigen ter hoogte van kilometerpunt 4,7 : dat is ter hoogte van de aansluiting met de bestaande asfaltverharding. U mag deze werken dan ook niet voorstellen als een project op het vlak van geluidshinderreductie, vermits de herstelling van de kapotte wegverharding de belangrijkste aanleiding is geweest voor de heraanleg van dit wegvak. Dat de geluidshinder tegelijkertijd afneemt is een belangrijke meerwaarde van dit project.

Er zijn nog geen nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd, omdat de werken werden beëindigd op 7 november 2001 en er in de tussenperiode nog geen moment was met voldoende representatieve meetomstandigheden op het vlak van temperatuur, wind en vochtigheid. De metingen zullen in het voorjaar afhankelijk van de weersomstandigheden uitgevoerd worden. In functie van deze geluidsmetingen kan er dan bepaald worden welke bijkomende maatregelen al dan niet aangewezen zijn. Ik wil er hierbij op wijzen dat geluidsschermen maar effect hebben tot 200 à 500 meter van de bron. Geluidsschermen ter hoogte van de A12 hebben ook weinig zin wanneer de lokale wegen de dominante lawaaibron vormen. De geluidsmetingen zullen hierover uitsluitsel geven.

Ik reken op jullie om dit uit te leggen aan de plaatselijke bevolking en om hen duidelijk te maken dat het hier gaat om correcte en logische beslissingen van de Vlaamse overheid.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik zal dat met volle overtuiging en groot enthousiasme doen. Ik denk dat de mensen dit zullen accepteren, zeker als ik daar een tijdsspanne aan kan toevoegen. Kunt u me dus zeggen welke tijdsspanne of streefdatum u voor ogen houdt ?

Minister Steve Stevaert : Een en ander hangt af van de weersomstandigheden, maar normaliter zouden de metingen binnen een paar maanden uitgevoerd

Stevaert

kunnen worden. Die resultaten moeten we dan evalueren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verhoging van de veiligheid voor zwakke weggebruikers op gevaarlijke kruispunten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verhoging van de veiligheid voor zwakke weggebruikers op gevaarlijke kruispunten.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige week vond de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid plaats. Hoewel sommigen zich daar achteraf schamper over uitgelaten hebben, denk ik dat het toch een belangrijke oefening was omdat het alle bevoegde ministers en alle betrokken actoren heeft bijeengebracht. Ik denk ook dat we daar in deze commissie nog herhaaldelijk op zullen moeten terugkomen.

Op die Staten-generaal werd in gelijke mate aangestuurd op een vernieuwend beleid op het vlak van infrastructuur, veiligheid van het voertuig en het gedrag van de weggebruiker. Het controle- en vervolgingsbeleid kreeg uitvoerig aandacht en diverse ministers zwoeren dure eden dat hier eindelijk ernstig werk van gemaakt moest of zou worden. Wat dat in de praktijk juist zal inhouden – bijvoorbeeld controles met of zonder tolerantiedrempel – zal nog moeten blijken.

Het viel op dat er bijzonder weinig aandacht was voor een nieuwe aanpak inzake infrastructuur of voertuigveiligheid. De vertegenwoordigers van de gewestelijke wegenbesturen blonken uit door een totaal gebrek aan creativiteit. En de minister zelf gaf lezing van de hele begroting Openbare Werken. Wat echter ontbrak, was wat de heer Wegeman van de SWOV, de Nederlandse Stichting Wetenschap-

pelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, vooropstelde, namelijk een gedetailleerde opgave van deeldoelstellingen, hoe men die denkt te bereiken, met welke middelen en mensen en binnen welke termijn. Dit geldt met name ook voor het veiligheidsbeleid inzake infrastructuur.

Is de Vlaamse wegenadministratie mee met het nieuwe systeemdenken over verkeersveiligheid, dat is de vraag waarop ik in de komende weken nog vaak zal terugkomen. In het 'zero vision'-model van verkeersveiligheid, zoals dat op relatief grote schaal wordt uitgetest in het Zweedse Trolhättan, wil men het hele vervoerssysteem afstemmen op de zwakste weggebruikers. Daarbij wordt de aandacht noodzakelijk toegespitst op de inrichting van wegen en voertuigen. De fouten van bestuurders en zwakke weggebruikers moeten bij voorbaat verrekend worden in het systeem. Ook het 'duurzaam veilig'-concept van de Nederlandse SWOV gaat uit van het belang van de inrichting van wegen en kruispunten. Mogelijke conflictpunten moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Naast de functionaliteit van wegen – zeg maar de wegcategorisering – is vooral ook de homogeniteit van verkeersstromen belangrijk, dit wil zeggen het scheiden van snel en traag, van licht en zwaar verkeer, alsook de herkenbaarheid en de voorspelbaarheid van wegen. Wegen mogen niet uitnodigen tot te snel rijden, maar moeten juist aanzetten tot een veilig rijgedrag.

De inrichting van potentiële risicokruispunten zou het best gebeuren vanuit het standpunt van de zwakkere weggebruikers. De vraag is of dit ook stelselmatig gebeurt op onze gewestwegen enerzijds en of dit ook stelselmatig wordt aangeraden voor de herinrichting van provinciale en vooral gemeentewegen anderzijds.

Als we uitgaan van een straatcode in plaats van een wegcode, als zwakkere weggebruikers centraal staan in plaats van auto's, moet er ook van buiten naar binnen gedacht worden : eerst ruimte voor het voetpad, dan voor het fietspad en pas in laatste instantie voor het autorijvak. Nu denkt men meestal van binnen naar buiten : eerst de ruimte voor de wagen en pas dan organiseert men met wat overschiet het conflict tussen openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Gezien de inrichting van de weg het rijgedrag bepaalt, moet de weg in de goede zin 'leesbaar' zijn.

In Nederland wordt veelvuldig gebruikgemaakt van – soms dubbele – voorsorteerstroken voor fietsers en snorfietsers. Een opstelstrook die de gehele breedte van de rijbaan aan één zijde beslaat, wordt

Malcorps

daar een 'OFOS' genoemd, waarbij OFOS voor 'opgeblazen fietsopstelstrook' staat. Bij ons heeft men het meestal gewoon over fietssluisen. Voorsorteerstroken en fietssluisen zijn een goed middel om fiets- en autovervoer te scheiden, zeker daar waar conflictsituaties dreigen. Zo is dit ook een remedie tegen het probleem van de dode en blinde hoek bij rechts afslaande vrachtwagens aan kruispunten die fietsers dreigen te grijpen. Een deel van deze problematiek hebben wij, als wegbeheerders, dus zelf in de hand. Op die wijze worden fietsers via voorsorteerstroken in de ruimte gescheiden van het autoverkeer. Dit is nog steeds de veiligste oplossing.

Men kan fietsers en andere zwakke weggebruikers echter ook in de tijd scheiden van het autoverkeer. Door de inzet van de nodige technologie kan dit zelfs zonder dat de wachttijd aan kruispunten sterk moet verhogen. Via drukknoppen of zelfs automatisch, via inductielussen onder het wegdek, kunnen verkeerslichten ook op intelligente wijze gaan reageren, voorrang geven aan zwakkere weggebruikers en deze conflictvrij laten oversteken. Anderzijds, als er geen zwakke weggebruikers zijn, hoeft men niet nodeloos lange wachttijden op te leggen aan het autoverkeer. Een dergelijke variabele regeling van het kruisen van gevaarlijke punten kan echter als nadeel hebben dat een stuk regelmaat wegvalt en dat men meer dan voorheen afhankelijk is van de goede werking van de lichten of van de bijhorende geluidssignalen. In principe geldt dit echter ook al voor alle oversteekplaatsen waar op verzoek van de voetganger een stoplicht voor het autoverkeer via een drukknop kan worden bediend.

De meest verregaande vorm van het scheiden in de tijd van auto's en zwakke weggebruikers is het systeem van 'vier richtingen groen', VRG, dat in Nederland sinds 1990 in het verkeersreglement is opgenomen en dat in enkele Nederlandse steden al jaren wordt toegepast. Dat is het geval in Enschede, Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Groningen en Zwolle. Alle autoverkeer, in de vier richtingen, staat dan stil terwijl de fietsers en voetgangers de ruimte krijgen om het kruispunt kriskras, recht door of diagonaal over te steken.

Mijnheer de minister, is het niet wenselijk om meer structureel werk te maken van veilige en, indien nodig, conflictvrije kruisingen van gevaarlijke kruispunten door het scheiden van het verkeer in de ruimte of in de tijd? In welke mate wordt het gebruik van fietssluisen of van voorsorteerstroken al toegepast of actief gepromoot, want uiteraard

spelen de gemeenten hierbij een heel belangrijke rol? Werd er in Vlaanderen al ooit geëxperimenteerd met een VRG-systeem? Is het niet wenselijk om het systeem op ruimere schaal uit te proberen? Bent u bereid om actief de mogelijkheden te onderzoeken van de intelligente verkeersregeling op kruispunten, zeg maar van intelligente verkeerslichten of kruispunten?

De voorwaarde is natuurlijk dat dit soort systemen ook in de wegcode worden opgenomen. Dat is uiteraard een federale bevoegdheid. Om die reden zal ik dezelfde vraag ook stellen aan federaal minister Durant.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, er worden veel inspanningen gedaan om ook bij verkeerslichten de veiligheid van de fietsers en de voetgangers te verbeteren, om overbodig wachten voor de fietsers te vermijden en om de wachttijden voor overstekende voetgangers te beperken. Voor de fietsers worden de maatregelen uitdrukkelijk opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen dat heel binnenkort verschijnt en dat op grote schaal zal worden verspreid.

De aard van de maatregel die op een bepaalde plaats het best wordt genomen, is afhankelijk van een groot aantal factoren. Zo dient er niet alleen met fietsers rekening te worden gehouden, maar ook met bromfietsers. Daarenboven moet niet alleen aandacht worden besteed aan de volwassen en 'snelle' fietsers, maar ook aan de kwetsbare fietsers, zoals de kinderen die minder fietsvaardig zijn.

Voor links afslaande fietsers zijn er meer mogelijkheden met elk hun specifieke voor- en nadelen. De fietser kan bijvoorbeeld in tegenwijzerzin rond het kruispunt fietsen. Dat is erg veilig, maar vraagt een extra omweg en dus extra tijd. Er kan ook een fietsopstelstrook worden aangelegd. Dit wordt reeds toegepast bij veel links afslaand fietsverkeer. De oplossing is veilig voor de fietser als hij aankomt bij rood licht, want dan kan hij zich opstellen voor de wagens. Voor de links afslaande fietser die aankomt bij groen licht, is dit systeem niet nuttig. Een systeem waarbij het autoverkeer op alle takken wordt opgehouden om alle fiets- en voetgangersbewegingen samen te laten gebeuren, lijkt aantrekkelijk. Wanneer voetgangers zich samen met fietsers en bromfietsers in alle richtingen over het kruispunt bewegen, is dit systeem ook niet zonder gevaar. Bovendien heeft deze verkeersafwikkeling op het kruispunt in stedelijk gebied een vertraging van het verkeer, en dus ook van het openbaar ver-

Stevaert

voer, tot gevolg. Voorsorteerstroken voor fietsers zijn zeker interessant voor de volwassen fietsers. Het is echter minder vanzelfsprekend dat ook kwetsbare en jonge fietsers zich tussen de wagens begeven om de voorsorteerstroken te bereiken. Elk kruispunt moet afzonderlijk worden onderzocht.

Op de Vlaamse gewestwegen worden nog andere oplossingen ten voordele van fietsers gepromoot. De stopstreep van de auto's wordt op een grotere afstand van de verkeerslichten getrokken dan die voor de fietsers. De wachtende fietser is daardoor beter zichtbaar voor de bestuurders van auto's en vrachtwagens. Indien mogelijk wordt aan de fietsers en bromfietsers iets vroeger groen licht gegeven dan aan de wagens. Als de ruimte het toelaat, wordt de rechts afslaande fietser zoveel mogelijk buiten de verkeerslichten gehouden, al is dit niet zonder gevaar voor overstekende voetgangers als het om bromfietsers gaat.

Uit hogervermelde gegevens blijkt dat heel wat veilige oplossingen ten voordele van zwakke weggebruikers op de Vlaamse gewestwegen worden toegepast en gepromoot. Het Vademecum Fietsvoorzieningen zal de ontwikkeling van fietsvriendelijke infrastructuur nog bijkomend stimuleren.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik ben blij dat er al zoveel aandacht wordt besteed aan het conflictvrij inrichten van kruispunten. Ik zal het vademecum met veel aandacht lezen en het vergelijken met het federale vademecum om te zien welke overeenkomsten er zijn.

Ik ben van mening dat we verder in die richting moeten denken en dat we lessen moeten trekken uit experimenten in het buitenland, onder meer in Nederland en Zweden. Zo gaan er steeds meer stemmen op om het links afslaan voor fietsers, maar ook voor auto's, zoveel mogelijk te vermijden. Het is evident dat dit niet altijd kan, maar waar het kan, moet het worden overwogen. Links afslaan leidt immers altijd tot conflicten, zeker op assen waar het openbaar vervoer van de middenberm gebruik maakt. Links afslaan gaat dus in tegen de geschetste filosofie. We kunnen nog heel wat creativiteit aan de dag leggen en we moeten gebruik maken van de bestaande knowhow. Het is dan ook belangrijk dat we de ervaringen uit het buitenland zo snel mogelijk bestuderen. Vlaande-

ren heeft immers nog een achterstand op de buurlanden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het behoud van sociale tarieven bij de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het behoud van sociale tarieven bij de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb me voor deze vraag laten inspireren door een artikel in het tweeweekelijks blad Visie met als titel 'Sociale tarieven moeten blijven'. In het artikel wordt bezorgdheid uitgedrukt. Het is immers zo dat we stapsgewijs in de richting van een volledige liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt gaan. Straks zal iedereen in principe vrij zijn om zijn leverancier van elektriciteit en gas te kiezen. Het volledig vrijmaken van de markt, houdt echter ook een aantal gevaren in.

De overheid doet grote inspanningen om de markt, als die volledig vrij zou worden, te corrigeren door aan leveranciers en netbeheerders verplichtingen op te leggen. Die slaan op verschillende aspecten, zoals milieuzorg of het sociale beleid. Er wordt bijvoorbeeld bepaald dat mensen met een laag inkomen gebruik kunnen maken van de sociale tarieven. Dat zijn mensen die kunnen bewijzen dat zijzelf of een inwonend persoon recht heeft op een leefloon, een gewaarborgd inkomen voor bejaarden, een tegemoetkoming voor gehandicapten, enzovoort.

Er zouden op dit ogenblik in België ongeveer 180.000 mensen zijn die zo'n tarief kunnen toepassen voor hun elektriciteitsverbruik. Experts veronderstellen dat ongeveer 300.000 mensen recht hebben op dat sociaal tarief. Men maakt zich zorgen over de toekomstige financiering van die sociale tarieven. Vandaag betalen alle consumenten in soli-

De Roo

dariteit voor de sociale tarieven. In de kostenberekening van de verdelers van gas en elektriciteit zijn de sociale tarieven verrekend. In de toekomst zorgen de fondsen, die de regering heeft opgericht, dat er geld op tafel ligt. De toeslag op het transporttarief van elektriciteit en gas spijs die fondsen. Het voordeel is dat zowel de industrie als de gezinnen meebetalen.

De federale regering besliste onlangs dat het geld uit die fondsen zal dienen om de OCMW's te helpen bij de uitbouw van de schuldbemiddelingsdiensten. Daar kan niemand tegen zijn, maar blijft er dan nog geld over om de sociale tarieven toe te passen ?

Mijnheer de minister, blijft de Vlaamse regering achter het principe van de sociale tariefregeling staan, ook na de vrijmaking van de elektriciteits- en gasmarkt ? Men kan natuurlijk zeggen dat een deel gratis is, en dat iedereen er wel bij vaart. Maar het verschil tussen de periode voor en na de vrijmaking wordt daarmee niet bestendigd.

Mijnheer de minister, welke marktcorrecties zult u toepassen om de sociale tarieven te waarborgen na de vrijmaking ? Welke fondsen zijn al opgericht ter uitbetaling van de sociale tarieven en uit hoeveel euro bestaan die fondsen ? Hoeveel euro zal worden besteed aan de uitbouw van de schuldbemiddelingsdiensten van de OCMW's ? Op welke manier zal men bijkomende inkomsten verwerven om die fondsen te spijzen zodat de sociale tarieven blijvend kunnen worden uitbetaald ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik deel de bekommernis die de rode draad vormt in de vraag van de heer De Roo. De Vlaamse regering blijft ook na de vrijmaking van de energiemarkt voorstander van een sociale correctie van de elektriciteits- en aardgastarieven. Het Elektriciteitsdecreet voorziet daarom in de mogelijkheid om openbare dienstverplichtingen van sociale aard op te leggen aan de leveranciers en netbeheerders. De gewestelijke overheid kan evenwel geen sociale tarieven opleggen, aangezien energietarieven een federale bevoegdheid zijn.

Binnen mijn eigen bevoegdheid doe ik er alles aan om te vermijden dat de vrijmaking van de energiemarkt ten koste gaat van de sociale doelstelling. Het besluit van de Vlaamse regering van 19 oktober 2001 over het gratis vervoer en de gratis leve-

ring van een hoeveelheid elektriciteit als sociale openbardienstverplichting bepaalt dat vanaf 1 januari 2002 elk gezin jaarlijks 100 kilowattuur plus 100 kilowattuur per gezinslid krijgt. Binnen mijn bevoegdheid is dat de meest sociale maatregel die ik kan nemen. Die kan worden gecombineerd met andere maatregelen.

Een ontwerpbesluit van de Vlaamse regering voorziet in de mogelijkheid om budgetmeters te plaatsen. Dat zijn elektriciteitsmeters met stroomgrenzen, die worden opgeladen met een betaalkaart of sleutel, zodat gemakkelijker aan budgetbeheer kan worden gedaan. Naast het opgeladen bedrag wordt ook een hulpkrediet toegekend. Als het opgeladen bedrag en het hulpkrediet opgebruikt zijn, wordt een minimale levering van 6 ampère gegarandeerd. Afsluiting kan slechts in geval van klaarblijkelijke onwil en in extreme omstandigheden.

Een van de problemen die mij wordt gemeld, is dat sommige intercommunales maar een deel van dat bedrag in elektriciteit omzetten, en een deel gebruiken om de rekening af te korten. Dat probleem moet uit de wereld worden geholpen. Mensen die met budgetbegeleiding werken en voor 1.000 frank extra elektriciteit kopen bovenop de 6 ampère, en die maar voor 500 frank elektriciteit krijgen, begrijpen dat systeem niet. Het werkt ook demotiverend.

De sociale tarieven worden op dit ogenblik niet gespijsd door een fonds. De kosten worden verrekend in een totale ontvangstenbesteding. Onder toezicht van het federale controlecomité, dat weliswaar zal verdwijnen, bestaat er wel een sociaal fonds, maar dat dient voor de dekking van de kosten van het OCMW voor zijn tussenkomst bij het opstellen van afbetalingsplannen en advisering in geval van afsluiting.

De eventuele dekking van sociale tarieven in een vrijgemaakte markt moet door de federale overheid worden geregeld. De federale overheid is zinnens een sociaal fonds van 42,1 miljoen euro te realiseren. Dat geld moet komen van een heffing op het transmissienet. Voor het grootste deel zal het fonds worden gebruikt voor de personeelskosten van de schuldbemiddeling door de OCMW's. De rest mogen de OCMW's gebruiken om onbetaalde facturen aan te zuiveren. Dit voorstel ligt nu in de Kamer. De ministerraad heeft het al goedgekeurd.

Als de federale overheid beslist de sociale tarieven te behouden, wat ik graag zou zien, dan zal ze ook voor de financiering daarvan moeten zorgen. Het zou logisch zijn dat we in een vrijgemaakte markt

Stevaert

beschikken over dienstverleningsverplichtingen. De Vlaamse overheid heeft zo'n instrument nodig om tot een totaal beleid te komen.

In een vrijgemaakte energiemarkt zal het vast recht waarschijnlijk verdwijnen of tot een minimum worden herleid. Er zijn prijsmechanismen nodig om tegemoet te komen aan alle bevolkingsgroepen. In Wallonië is het vast recht verdwenen. Dat leidt ertoe dat iemand die over verschillende huizen beschikt, verschillende vast-rechtkortingen krijgt. Hoe minder mensen in een huis wonen, hoe meer korting. De korting betreft aansluitingen, geen gezinnen. Dat kan perverse gevolgen omdat ervan wordt uitgegaan dat de kleine verbruiker degene is die weinig op de meter heeft staan. Als een gezin van vijf personen dubbel zoveel verbruikt als een alleenstaande, dan lijkt dat gezin een grote verbruiker als zijn energieconsumptie niet wordt gedeeld door het aantal personen. Het instrumentarium is niet geschikt om een optimale doelstelling te realiseren. We moeten er bij de federale overheid op aandringen de sociale tarieven te behouden.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bevredigend antwoord.

Mensen die het financieel moeilijk hebben, zitten vaak met grote problemen. Als een elektriciteitsmaatschappij overweegt bij iemand de stroom af te sluiten, legt ze die beslissing eerst voor aan een adviesraad, waarin ook afgevaardigden van het OCMW zetelen. Deze adviesraad hoort de betrokkene. Op zich is dat een goede zaak.

Zal dit systeem worden geëvalueerd door het Vlaams Parlement ? Er zijn namelijk klachten gekomen. Mensen met schulden moeten hun vuile was buitenhangen op de zitting van de adviesraad, maar hun stroomvoorziening wordt doorgaans beperkt tot 6 ampère. Dat laat niet veel toe. Het is al moeilijk om daarmee een wasmachine te doen draaien.

Nu zou er weer een ander systeem van stroombegrenzing worden ingevoerd. Voor sommige mensen is dat allemaal te ingewikkeld. Daarom zou een herziening van de bestaande procedure mijns inziens een goede zaak zijn. De OCMW's zijn zeer goed in staat ons hierover te adviseren. Ik vrees dat de volledige vrijmaking van de elektriciteitsmarkt anders zal leiden tot een slechtere bescherming van de sociaal zwaksten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het veiligheidslabel van de Vlaamse havens

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het veiligheidslabel van de Vlaamse havens.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Verenigde Staten verkeren momenteel in staat van oorlog. Dat brengt een zekere zenuwachtigheid met zich mee. Onlangs ging het gerucht dat een terrorist zich zou hebben verstopt in een Italiaanse container. Een democratisch senator heeft toen een wetgevend initiatief genomen waardoor de VS vanaf eind 2004 uitsluitend schepen en goederen uit officieel veilige havens zullen toelaten. De staatssecretaris bevoegd voor douane-aangelegenheden heeft vervolgens gesuggereerd dat slechts een tiental havens ter wereld dit veiligheidslabel zouden krijgen.

Naderhand is gelukkig gebleken dat hier sprake was van misgelopen communicatie, maar ondertussen heeft dat bericht voor heel wat paniek gezorgd bij de Vlaamse havens. Dat valt te begrijpen. Als het ging over tien havens wereldwijd waren Singapore en Rotterdam er al minstens twee van, dus men vreesde dat onze Vlaamse havens uit de boot zouden vallen en dat veiligheidslabel niet zouden kunnen verwerven. Dat verwerven is van levensbelang voor ons, als men beseft dat ongeveer 13 procent van de Antwerpse trafiek alleen al bestemd is voor de Verenigde Staten.

Nu weet ik dat er wat dit betreft twee denkscholen zijn. De ene school, onder meer vertegenwoordigd door minister Neyts, stelt radicaal dat dit soort acts totaal in strijd is met alle internationale rechtsregels en de beginselen van het wereldwijde vrije verkeer van handel en goederen. Daarvoor kan men begrip opbrengen. Maar er is ook de andere school, die stelt dat een staat in oorlog nu eenmaal het recht heeft zichzelf te beschermen, zodat een

Penris

dergelijke maatregel dan ook begrijpelijk is. Ook daar valt een zaak voor te maken. Wij, als klanten van de VS, moeten begrip opbrengen voor hun verzoeken en er dus alles aan doen om dat veiligheidslabel, dat ze ons blijkbaar hoe dan ook gaan opleggen, toch te verwerven.

Ik heb hierover in de Antwerpse gemeenteraad de schepen bevoegd voor de haven kunnen interpelleren. Hij verzekerde me dat, wat het Antwerps Havenbedrijf betreft, alles in het werk wordt gesteld om dat veiligheidslabel te verwerven. Op dat vlak ben ik dus gerustgesteld. Ik weet ook dat een aantal federale maatregelen ervoor zorgen dat onze Vlaamse havens relatief veilig kunnen worden genoemd. De douaneadministratie heeft onlangs – misschien met andere bedoelingen, maar het komt nu handig uit – een containerscanner ter beschikking gesteld. Er is ook de wet op de havenarbeid, die ervoor zorgt dat ons arbeiderskorps volledig wordt gecontroleerd en volledig veilig kan worden genoemd. Maar ik zou van de Vlaamse regering willen weten of ook zij specifieke maatregelen heeft genomen om dat gegeerde en nodige veiligheidslabel alsnog te verwerven.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, deze vraag heeft in de praktijk betrekking op de specifieke veiligheidsaspecten van goederenstromen en aangelegenheden zoals douane, die beho-

ren tot de federale bevoegdheden. Mijn federale collega, minister Neyts, heeft reeds aandacht besteed aan deze problematiek. Dit kwam trouwens reeds uitvoerig aan bod in de media. Ook de betrokken havenbesturen moeten, in het kader van het subsidiariteitsprincipe en binnen hun autonomie, de aan hen toegemeten verantwoordelijkheden opnemen. De Vlaamse zeehavens Antwerpen, Zeebrugge en Gent behandelen immers trafiek die Amerika-gebonden is. Wat containers betreft is Antwerpen zelfs de leider in het aantal lijnen vanuit West-Europa.

U weet ongetwijfeld dat het Vlaams Gewest aanzienlijke inspanningen levert voor een vlotte en veilige maritieme toegang tot onze zeehavens, zowel wat de fysieke toegang als de nautische dienstverlening betreft. Mocht er een concreet verzoek komen aan het Vlaams Gewest om tussenbeide te komen in de door de vraagsteller bedoelde problematiek, dan zal dit in overweging worden genomen, in overleg met de federale instellingen. De Vlaamse overheid toonde steeds aan het strategisch belang van de zeehavens te erkennen, de beschikbare mogelijkheden aan te wenden en hiervoor concrete beleidsmaatregelen uit te werken. Ik heb geen intentie om deze beleidslijn te wijzigen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.17 uur.*
