

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



Zitting 2002-2003

19 juni 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de exploitatie van de luchthaven van Deurne

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het terugbrengen van de maximale snelheid op gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de communicatie inzake de vrijmaking van de energiemarkt

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 82e Internationaal Salon Auto-Motor-Fiets

Vraag om uitleg van mevrouw Ilse Van Eetvelde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zuidelijke Omleiding in Zele

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van het ontwerp van samenwerkingsakkoord over het gewestelijk expressnet door het Vlaams Parlement

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van het grensverkeer in de omgeving van Arendonk

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 19 juni 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.02 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de exploitatie van de luchthaven van Deurne

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de exploitatie van de luchthaven van Deurne.

Minister Bossuyt zal antwoorden namens minister Van Mechelen.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, hier ben ik dus weer met de zoveelste vraag over de stand van zaken in het dossier met betrekking tot de luchthaven van Deurne.

Het dossier is hier inderdaad al meermaals op de tafel beland. De collega's zullen zich dan ook wel herinneren dat de bal definitief aan het rollen is gegaan op 19 juli 2002, meer bepaald door de regeringsbeslissing destijds die uiteindelijk uit twee delen bestond, met als eerste deel de kennisname van het rapport van Ernst & Young over de uitbatingsmogelijkheden van de luchthaven van Deurne waarin uitdrukkelijk gesteld werd dat, om de luchthaven leefbaar te houden, er een virtuele verlenging van de startbaan nodig is. Die kan worden verkregen door het ondertunnelen van de aangrenzende Krijgsbaan. Daarvoor moesten natuurlijk de

nodige financiële middelen worden gevonden. De regering stelde voor om zelf de helft van de kosten in te brengen, en de andere helft te zoeken bij de privé-sector. Uiteindelijk zou de PMV – de Participatiemaatschappij Vlaanderen – het financiële verhaal coördineren.

De privé-sector is vrij snel op de proppen gekomen met een financieel aanbod, al plaatste hij het voorstel om mee te investeren in de ondertunnelingswerken in een breder kader. Hij heeft de scoop dus een beetje verruimd, want hij wilde niet alleen het tunnelverhaal bespreken, maar ook het hele exploitatieverhaal, met onder meer het valoriseren van de nog beschikbare gronden ten zuidoosten van het luchthaventerrein.

In februari hebben ikzelf en de heer van den Abeelen aan minister Van Mechelen een vraag gesteld om meer te weten te komen over de stand van zaken van het betreffende project. Hij antwoordde toen dat de Vlaamse overheid een engagement had. Hij stelde daarbij vast dat ook de privé-sector een engagement had, maar dat de regionale publieke actoren het voorlopig lieten afweten. Op dat ogenblik hadden noch het Antwerpse Havenbedrijf, noch de provincie Antwerpen, noch het Antwerps stadsbestuur zich in deze aangelegenheid geëngageerd. Hij voegde daar evenwel aan toe dat die engagementen waarschijnlijk niet lang meer op zich zouden laten wachten. Hij beloofde ons toen dat hij ons na de krokusvakantie een definitief standpunt en een definitief financieel verhaal zou voorleggen.

Ondertussen zijn weer een aantal maanden verlopen. We hebben in die periode wel zicht gekregen op de financiële engagementen van de verschillende actoren in dit dossier. De diverse privé-ondernemingen maken zich sterk 8,515 miljoen euro te kunnen inbrengen. De Hoge Raad voor de Diamant plaatst daar 6,25 miljoen euro tegenover en de publieke actoren, met name de provincie Ant-

Penris

werpen, de stad Antwerpen en het Antwerps Havenbedrijf, zouden ook met 6,25 miljoen euro over de brug komen. Dit brengt het totale engagement van de regionale partners op 21,015 miljoen euro. Onder de deskundige leiding van de heer Bruyninckx, de directeur-generaal van het Antwerps Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf, hebben zij toen een aantal uitbatingsscenario's uitgetekend en, naar ik veronderstel, aan minister Van Mechelen voorgelegd.

Het verhaal kan nu stilaan afgerond worden. Ik neem immers aan dat de PMV haar huiswerk in dit dossier heeft gemaakt en dat ook de Vlaamse regering dit huiswerk ondertussen heeft kunnen bekijken. Mijnheer de minister, kunt u ons nu meedelen wat thans de precieze stand van zaken is ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de heer Penris heeft de nadruk gelegd op het woord 'stilaan'.

Sta me toe het antwoord voor te lezen zoals dit mij door collega Van Mechelen werd verstrekt. Mijnheer Penris, u weet blijkbaar reeds heel veel. Zo zult u ook wel weten dat er ter zake een aantal afspraken werden gemaakt.

In uw vraag maakt u gewag van een financieringsplan waarin duidelijkheid zou worden verschaft over de te genereren trafiek, over het ondernemingsplan en over het projectrisico. Dit ondernemingsplan zou zijn uitgewerkt onder de impuls van de heer Bruyninckx, afgevaardigd beheerder van het Antwerps Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf. Ik kan afleiden uit de vraagstelling dat het nuttig is om de kroniek van het dossier van de ondertunneling van de Krijgsbaan in Deurne in zijn juiste proporties weer te geven op basis van de beslissingen van de Vlaamse regering.

Op 19 juli 2002 besliste de Vlaamse regering de PMV opdracht te geven om, in samenspraak met het Vlaams Kenniscentrum PPS, een voorstel uit te werken voor de ondertunneling van de Krijgsbaan in Deurne door middel van publiek-private samenwerking. Hierbij moest de PMV rekening houden met de randvoorwaarden die werden opgelegd door de inspectie van Financiën. Deze voorwaarden zijn : het financieringsaandeel van de privé-sector moet minstens de helft bedragen ; de in te brengen landingsrechten als mogelijke inkomsten moeten zodanig zijn dat de initiële inbreng in het

project binnen een redelijke termijn volledig kan worden terugverdiend ; het projectrisico moet goed worden omschreven en gedeeld tussen de privé-sector en de openbare sector volgens het aandeel in de PPS ; de aangezochte privé-partners moeten een duurzaam belang tonen voor het project ; een sluitende juridische formule moet worden aangeboden ; de overheidsinbreng dient ESR-95-neutraal te zijn.

De PMV kreeg tevens de opdracht om verkennende gesprekken te voeren met geschikte zakelijke partners om te komen tot mogelijke vormen van publiek-private samenwerking. Dat verklaart de geruchten die u hier en daar hebt opgevangen. De resultaten van deze opdracht moesten binnen de zes maanden aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

Uit verkennende gesprekken die werden gevoerd door de PMV, bleek dat er een interesse bestaat bij de privé-sector voor een publiek-private samenwerking voor de ondertunneling van de Krijgsbaan. Hierbij toonden de regionale partners zich bereid om 12,5 miljoen euro in het project in te brengen. Deze inbreng is echter voorwaardelijk en gebonden aan contractuele onderhandelingen.

Op 6 januari 2003 heeft de PMV haar rapport voorgelegd aan haar voogdijminister waarin de mogelijke PPS-constructie in grote lijnen werd voorgesteld. Hierbij kwam de PMV tot het besluit dat de ondertunneling van de Krijgsbaan via PPS slechts mogelijk is mits het inbrengen van de ontwikkeling van een deel van de gronden op het luchthaventerrein en de exploitatie van de luchthaven, om op die manier een terugverdieneffect en bijgevolg een rendement te bekomen.

Op basis van dit rapport kon de Vlaamse regering geen definitieve principiële beslissing nemen omdat het op verscheidene punten moet worden aangevuld en verbeterd. Verdere onderhandelingen bleken ook noodzakelijk. Zo moeten onder meer volgende punten worden uitgeklaard : de verdeling van het risico tussen de regionale partners en de Vlaamse overheid ; de afweging tussen een zuivere concessie en een participatieve PPS waarbij de PMV aandeelhouder zou worden van de PPS-vennootschap ; een duidelijke omschrijving van de begrippen zakenluchthaven, hoogwaardige bedrijventerreinen en de risico's van het project.

Op basis van deze opmerkingen werd de PMV belast met het uitwerken van een aanvullende nota. Inmiddels werd de interesse van mogelijke partners geïnventariseerd en is het duidelijk dat de

Bossuyt

bouw van de tunnel kan worden gerealiseerd via een PPS-constructie waarbij de privé-sector minstens de helft inbrengt van de middelen die nodig zijn voor de bouw van de tunnel.

De fase van het verkennen van de markt, waarbij de bereidheid van mogelijke partners om in het PPS-project te participeren werd nagegaan, is hiermee beëindigd. Om de wet op de overheidsopdrachten te respecteren en om uitsluiting van gesprekspartners omwille van mogelijke voorkennis te vermijden, moet voor de verdere onderhandelingen en de uitwerking van het project de wettelijke onderhandelingsprocedure en/of aanbestedingsprocedure worden gevolgd.

Alvorens deze onderhandelingen te kunnen opstarten, moet de Vlaamse regering zich eerst uitspreken over de precieze afbakening van het project en de contouren vastleggen waarbinnen de PMV gemachtigd wordt tot het voeren van de definitieve onderhandelingen die moeten leiden tot een principiële overeenkomst met de regionale partners die met het Vlaams Gewest wensen te participeren in de PPS-vennootschap. Momenteel bevinden wij ons in deze fase.

Vervolgens zal het Vlaams Gewest, via een onderhandelingsprocedure met bekendmaking, een oproep doen voor de selectie van de partners die onder commerciële voorwaarden willen deelnemen aan de PPS-vennootschap. Als onderdeel van hun bod moeten deze laatsten een businessplan indienen en aangeven onder welke voorwaarden zij wensen te participeren. Op basis van de ingediende voorstellen zal de commerciële partner dan worden geselecteerd en kunnen de onderhandelingen voor de oprichting van de vennootschap worden afgerond op basis van het businessplan. Dit voorstel zal dan ter definitieve goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse regering, waarna de PPS-vennootschap de werken kan aanbesteden.

Vermits de Vlaamse regering zich nog moet uitspreken over de contouren waarin het businessplan van de PPS-vennootschap moet worden uitgewerkt, kan er nog geen ondernemingsplan worden opgesteld en werden er bijgevolg ook nog geen maatregelen genomen met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven van Deurne. Wel zal de beheersstructuur van de DAB Internationale Luchthaven Antwerpen in overeenstemming worden gebracht met de contractuele voorwaarden over de exploitatievoorwaarden van de luchthaven die zullen worden vastgelegd in het definitieve

PPS-concept. De inhoud ervan zal pas bekend zijn bij de afronding van de eindonderhandelingen met de commerciële partner of partners, die interesse tonen om te participeren in de PPS-vennootschap die zal worden belast met de bouw van de tunnel, het ontwikkelen van een deel van de gronden en de exploitatie van de luchthaven.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, het goede nieuws is dat het dossier nog steeds beweegt. Het gaat echter om een trage beweging vermits de minister het woord 'stilaan' gebruikt.

Ik betreur dat een beetje, want in dit dossier moet snellere voortgang worden gemaakt. De internationale luchtvaartreglementering schrijft immers voor dat we ten laatste op 17 november 2003 in orde moeten zijn met de terzake geldende reglementering. Dat houdt in dat we tegen die datum een startbaan moeten hebben met een runaway and safety area. Die is er nog niet en kan er alleen maar komen indien er een virtuele verlenging van de startbaan is.

Ik hoop dat we de snelheid kunnen opdrijven waarmee het dossier wordt behandeld zodat we op tijd in orde zijn met alle wettelijke verplichtingen.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Penris, ik moet even iets kwijt. Telkens weer hoor ik verzuurde reacties. Hoe wilt u op een positieve manier de luchthaven en de haven van Antwerpen uitdragen in de wereld als we telkens weer negatieve reacties krijgen ? Onderschat de operatie niet die bezig is.

Het antwoord van minister Van Mechelen bewijst dat er zeer ernstig werk werd verzet. De situatie was niet eenvoudig, want er moest rekening worden gehouden met zowel de stedelijke, de provinciale en de Vlaamse overheid als met de privé-partners. Het werk moet bovendien worden uitgevoerd in de voorwaardelijke wijs.

De zaak is al heel ver gevorderd. Er moet nog blijken of aan alle voorwaarden werd voldaan. Als dat het geval is, kan een en ander heel vlug vooruit gaan. Ik begrijp niet waarom wordt geprobeerd om deze situatie in een negatief daglicht te stellen. Er moet een positief verhaal worden verteld, want de luchthaven moet nog kunnen draaien. Hoe kan een luchthaven attractief zijn als de berichtgeving erover maandenlang negatief is ?

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn verhaal en opmerkingen zijn helemaal niet verzuurd. Integendeel, ik stel vast dat de lokale partners in de regio hun verantwoordelijkheid opnemen. Dat is heel positief en kent geen voorgaande ! De privé-sector brengt 21 miljoen euro in ! De sector gelooft in de luchthaven en doet wat de overheid in feite had moeten doen. Als dat niet positief is !

Minister Gilbert Bossuyt : Wie doet dan volgens u zijn werk niet ?

De heer Jan Penris : Iedereen doet zijn werk, maar dat mag toch ook eens worden gehonoreerd ?

Minister Gilbert Bossuyt : Dit wou ik horen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het terugbrengen van de maximale snelheid op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het terugbrengen van de maximale snelheid op gewestwegen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voormalig minister van Openbare Werken, de heer Stevaert, lanceerde in de zomer van 2001 naar aanleiding van de staten-generaal van de verkeersveiligheid, het idee om de maximumsnelheid op alle gewestwegen terug te brengen van 90 tot 70 kilometer per uur. Die beperking zou volgens hem het aantal verkeersdoden halveren tegen 2010. Zijn voorstel stuitte op protest vanuit Wallonië. Een jaar later besliste de federale minister van Verkeer om de maximumsnelheid van 90 tot 70 kilometer per uur te herleiden op secundaire wegen, maar uitzonderingen bleven mogelijk.

Inmiddels blijken reeds meer dan 129 steden en gemeenten in Vlaanderen een aanvraag te hebben ingediend om op één of meer wegvakken van één of meer gewestwegen op hun grondgebied een snel-

heidsbeperking tot 70 kilometer per uur te mogen invoeren. Er werden ook initiatieven genomen om gemeenten die geen aanvraag hebben ingediend toch te overhalen om de snelheid op de secundaire wegen op hun grondgebied te beperken tot 70 kilometer per uur. Hiervoor moet de gemeenteraad een gunstig advies geven. Meermaals klinken daarbij negatieve signalen. Een aantal gemeentebesturen zijn van mening dat het terugschroeven van de snelheid op gewestwegen een vals gevoel van veiligheid creëert. Daarom gaven een aantal gemeentebesturen een ongunstig advies of gaven ze te kennen dat ze eerst structurele wijzigingen op de gewestwegen wensen.

Mijnheer de minister, kunnen gemeenten die een negatief advies geven, de snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur behouden of wordt vanuit het kabinet nog steeds onderhandeld om de maximumsnelheid te verlagen ? Op welke manier worden de adviezen behandeld van de gemeentebesturen die eerst bijkomende veiligheidsmaatregelen wensen alvorens ze een gunstig advies geven ? Wordt onderzoek gedaan naar het effect op de verkeersveiligheid na het terugschroeven van de snelheid op de gewestwegen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van den Eynde, ik merk eerst op dat aan artikel 11 van het verkeersreglement inzake de snelheidsbeperkingen niets is veranderd. Volgens dat artikel is de snelheid buiten de bebouwde kom beperkt tot 90 kilometer per uur. Op autosnelwegen en wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er tenminste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen zijn gescheiden, bedraagt de maximaal toegelaten snelheid 120 kilometer per uur.

De wegbeheerder kan evenwel een lagere snelheid instellen. Om te weten op welke vakken van gewestwegen buiten de bebouwde kom een snelheidsverlaging van 90 naar 70 kilometer per uur is aangewezen, werden door de administratie Wegen en Verkeer objectieve criteria vastgelegd. Die hebben te maken met bebouwingsdichtheid, met gevaarlijke en onafgeschermd obstakels dicht tegen de rijweg, met fietsvoorzieningen die slechts in beperkte mate aanwezig zijn en/of weinig afgeschermd zijn van de rijweg en met algemene onveiligheid. Dit zijn criteria die onder meer een betere bescherming van de zwakke weggebruiker beogen en de algemene verkeersveiligheid verbeteren.

Bossuyt

Bovendien zijn de wegvakken die voldoen aan deze criteria voor de weggebruiker ook herkenbaar en op zichzelf reeds uitnodigend om de snelheid te matigen. Het feit dat reeds heel wat gemeenten een aanvraag tot snelheidsverlaging hebben ingediend, wijst erop dat steeds meer gemeenten zich bewust worden van de verkeersveiligheidsproblematiek en dat het draagvlak steeds groter wordt. Het verlagen van de snelheid kan immers een positieve bijdrage leveren tot het vergroten van de verkeersveiligheid. Ondanks het feit dat gemeenten een negatief advies kunnen geven, ligt de uiteindelijke verantwoordelijkheid bij het Vlaams Gewest als wegbeheerder van de gewestwegen. Die heeft het verhogen van de verkeersveiligheid als doel.

Als gemeentebesturen van oordeel zijn dat de infrastructuur best ook zou worden aangepast, dan wordt rekening gehouden met deze vraag. Veelal wordt dan toch reeds de snelheidsbeperking ingevoerd in afwachting van de gevraagde infrastructurele aanpassingen, om ook de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. Er zou immers sprake kunnen zijn van een vorm van chantage, waarbij eerst de infrastructuur er moet komen en dan pas de verlaging. Daarover wordt overlegd, maar indien nodig doen we de snelheidsverlaging onmiddellijk ingaan.

Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt dat in het algemeen een verlaging van de gemiddelde snelheid met 1 kilometer per uur kan leiden tot 3 procent minder ongevallen. Snelheidsbeperkende maatregelen zullen dus leiden tot steeds minder ernstige ongevallen.

Ik wil u het volgende cijfer nog meedelen. De invoering van de zone 50, dus van een snelheidsbeperking van 60 naar 50 kilometer per uur in de bebouwde kom, leidde in Vlaanderen tot een reductie van het aantal ongevallen met ongeveer 10 procent. Uiteraard zullen de toekomstige verkeersveiligheidsstatistieken meer gegevens kunnen verstrekken over de precieze effecten van de verlaging van de snelheid van 90 naar 70 kilometer per uur op bepaalde wegvakken van gewestwegen.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk echter dat het probleem schuilt in die infrastructurele maatregelen. Veel gemeentebesturen menen dat,

als ze nu de snelheid verlagen, de mensen dan zullen denken dat de situatie veiliger is, wat niet altijd het geval is. Op die gewestwegen blijven er immers nog steeds een aantal gevaarlijke kruispunten en knooppunten.

Er zijn misschien ook nog een aantal andere gemeenten waar het negatieve advies wel gerechtvaardigd is. Dat weet ik niet. Dit zal geval per geval moeten worden bekeken. Die negatieve adviezen moeten heel ernstig worden genomen, vooral bij die infrastructurele maatregelen. Per gewestweg zal moeten worden onderzocht of dat advies gerechtvaardigd is en of er rekening mee moet worden gehouden.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat gebeurt natuurlijk. De situatie ter plaatse wordt altijd bekeken als de gemeente een negatief advies geeft. Het kan echter ook niet dat men een negatief advies zou geven om druk uit te oefenen opdat de werken zouden beginnen. Dan zou men er een spelletje van maken. Wij oordelen volgens de criteria die we zelf hebben ingesteld. In sommige gevallen is het inderdaad beter om de infrastructuur aan te passen. Dat is een technische kwestie. De middelen zijn er alleszins.

De jongste tijd zijn de middelen daarvoor in de begroting sterk opgetrokken. Dan is het de vraag wanneer men welke werken doet. Soms zijn er werken bezig, soms is er sprake van ingewikkelde situaties. U weet dat we momenteel bezig zijn met het wegwerken van de zwarte punten. Terzake worden er heel wat investeringen gedaan. Momenteel is de studiefase terzake bijna afgerond. De lijsten zijn gepubliceerd. Hopelijk zullen de eerste vastleggingen zeer binnenkort kunnen gebeuren, zodat men kan beginnen met die reeks werken, die rechtstreeks betrekking hebben op uw vraag.

Het is de bedoeling dat binnen 5 jaar 800 zwarte punten worden aangepakt. Voor de eerste keer hebben we een zeer concreet zicht op de hoeveelheid en het tijdsplan. Dat is belangrijk. In deze en andere zittingsperiodes zal iedere overheid blijvend worden geconfronteerd met de resultaten van het werk dat daar is verricht, inzake het aantal zwarte punten, de vele verkeersongevallen die daar gebeuren en de nood aan oplossingen terzake. Naar aanleiding van die studie wordt de snelheid op de gewestwegen zoveel mogelijk verlaagd van 90 naar 70 kilometer per uur. Daarbij houden we rekening met de bewoonbaarheid, de omgevingsfactoren, het verzekeren van de veiligheid van de fietsers en dergelijke meer.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de communicatie inzake de vrijmaking van de energiemarkt

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de communicatie inzake de vrijmaking van de energiemarkt.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de inschrijvingstermijn om vanaf 1 juli te kunnen genieten van de vrijmaking van de energiemarkt is ondertussen afgelopen. Dat betekent natuurlijk niet dat mensen niet meer kunnen veranderen van stroomleverancier, maar als ze dat vanaf 1 juli hadden willen doen, dan hadden ze dat nu al administratief in orde moeten brengen. Slechts bij een heel klein aantal mensen blijkt dat te zijn gebeurd. De VREG kon tot voor kort nog geen concrete cijfers geven, maar het is alleszins duidelijk dat het vooropgestelde streefcijfer niet werd gehaald.

Het feit dat de CREG pas op 23 mei een beslissing heeft genomen over de distributienettarieven heeft daarin een rol gespeeld. Het is evident dat stroomleveranciers als gevolg daarvan moeilijk een exacte prijsopofferte konden maken en aanbieden aan de klanten. Ik heb echter de indruk dat dit niet de belangrijkste reden is waarom mensen geen gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om van stroomleverancier te veranderen. Ik wil het concrete voorbeeld van WattPlus aanhalen, de enige stroomleverancier die wel een kilowattuurprijs adverteerde. WattPlus heeft grote en langlopende reclamecampagnes gevoerd. Toch beklaagt deze leverancier zich ook over het feit dat tot op heden slechts enkele duizenden klanten een overstap hebben gemaakt.

Zelfs indien het mogelijk zou zijn de prijzen exact te berekenen, zou een overzichtelijke vergelijking van die prijzen nog geen evidentie zijn. Er zijn immers dag- en nachttarieven en er wordt bijvoorbeeld ook een onderscheid gemaakt tussen de grote en de kleine verbruikers. Daardoor kan er

een kluwen ontstaan, waardoor een transparante prijzenvergelijking voor de gemiddelde burger zeer complex wordt. Met de telefoontarieven maakten we hetzelfde mee.

Er zijn duidelijk nog andere redenen waarom zo weinig mensen voor een nieuwe stroomleverancier hebben gekozen. Een van de belangrijkste redenen is dat het ons niet gelukt is om de boodschap aan de mensen over te brengen. We hebben de mensen niet duidelijk kunnen maken welke voordelen het veranderen van stroomleverancier kan hebben.

Enkele maanden geleden heb ik hierover een voorafgaande vraag gesteld. Ik vroeg toen hoe de communicatie met de burger zou verlopen. Toen werd aangekondigd dat alle gezinnen een brief zouden krijgen met de nodige uitleg. Bovendien zou de VREG via advertenties in kranten en weekbladen en via reclamespots de mensen informeren. Dat is effectief gebeurd, maar blijkbaar zonder degelijk resultaat.

Er is een radiospot geweest waarin werd gezegd : 'We zijn niet langer getrouwd, maar dat is niet erg want de vlam was er toch al uit.' Toen ik de mensen vroeg waarover die spot ging, waren er niet veel die de link legden met het feit dat ze van stroomleverancier konden veranderen. Er zijn bovendien niet veel mensen die de brief snappen. Zelfs mensen met een universitair diploma raakten er niet wijs uit. Er staan bijvoorbeeld dingen in als 'in aanmerking komende afnemer', wat de meeste burgers zo goed als niets zegt. Uit een rondvraag van de VRT bleek hetzelfde.

Ik heb de brief vanmorgen nog eens gelezen, en eigenlijk heb ik de vergelijking gemaakt met het Agalev-verkiezingsprogramma. Alles staat erin, maar geen kat begrijpt het, terwijl het eigenlijk heel goed is. De simpele boodschap dat iedereen vanaf 1 juli 2003 zijn stroomleverancier kan kiezen en dus de mogelijkheid heeft om niet alleen prijzen, maar ook de dienstverlening en de herkomst van de stroom te vergelijken, is blijkbaar niet echt overgebracht. Ik merk bovendien dat veel mensen zich afvragen welke administratieve rompslomp bij het veranderen van leverancier komt kijken. Ze weten niet dat ze op een tamelijk eenvoudige manier kunnen veranderen en dat de keuze voor een andere leverancier geen invloed heeft op de bevoorradings. De VREG heeft een website waarop heel wat informatie te vinden is, maar ik denk dat dat voor de doorsnee burger net een stap te ver is.

We missen door dit alles de kans om een andere belangrijke doelstelling van de Vlaamse regering te

Glorieux

realiseren, namelijk een toename van de hoeveelheid groene stroom in Vlaanderen. Een tijdje geleden heeft Greenpeace een enquête gedaan waaruit bleek dat een aanzienlijk deel van de bevolking bereid is bewust voor een leverancier van groene stroom te kiezen, op voorwaarde dat de prijs voor die stroom vergelijkbaar is met de prijs van andere stroom. De reclamecampagne van de VREG heeft de burger echter niet kunnen motiveren om effectief voor groenere stroom te kiezen. De producenten zijn daarom niet geneigd veel meer te investeren in de productie van groene stroom.

Ik betreur het feit dat de Vlaamse overheid de kans mist om een voorbeeldrol te spelen door niet te kiezen voor een leverancier die een groter aandeel groene stroom kan aanbieden. Dat criterium, namelijk het aandeel van de groene stroom, was geen doorslaggevend argument in de offerte bij de keuze van een stroomleverancier voor de Vlaamse overheidsgebouwen.

Mijnheer de minister, is er intussen al duidelijkheid over het aantal gezinnen dat ervoor gekozen heeft om vanaf 1 juli 2003 van stroomleverancier te veranderen? Hoe evalueert u de informatiecampagne van de VREG? Bent u het ermee eens om een bijkomende informatie-inspanning te leveren over de mogelijkheid om van stroomleverancier te veranderen? De burger moet daarbij worden gemotiveerd om het criterium aandeel groene stroom in zijn overweging op te nemen.

Acht u het aangewezen een informatiecampagne op te zetten die specifiek op gezinnen met een laag inkomen is gericht? De doelgroep moet worden aangemoedigd een stroomleverancier te kiezen in functie van de kilowattuurprijs én van de VREG-dienstverlening die wordt aangeboden. In het Verenigd Koninkrijk had men al vroeger de vrije keuze. Daar bleek duidelijk dat de lage-inkomensgezinnen meestal de kans lieten voorbijgaan omdat de informatiedoorstroming bij hen moeilijker verloopt. Het is nochtans die bevolkingsgroep die het meest profijt haalt uit een bewuste keuze voor een stroomleverancier, die zowel een voordelige prijs als een goede rechtsdienstverlening aanbiedt om zo de stroomfactuur naar beneden te halen.

Hoe zal de VREG garanderen dat de kilowattuurprijs die de diverse stroomleveranciers aanbieden, voldoende transparant is om een objectieve vergelijking mogelijk te maken?

Hoever staat het met de aanduiding van een stroomleverancier door de Vlaamse overheid voor haar gebouwen en diensten die zich in Vlaanderen bevinden? Het spreekt voor zich dat de gebouwen die zich in Brussel bevinden, nog niet in aanmerking komen.

Bent u het ermee eens dat, conform de regeringsdoelstelling, het aandeel groenestroomproductie op dit vlak een voorbeeldfunctie heeft en dat de overheid bewust voor de meest groene stroomproducent zou moeten kiezen?

De voorzitter: Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt: Mevrouw de voorzitter, collega's, gezien de uitdaging en de moeilijkheden waarvoor wij stonden, ben ik toch tevreden met het resultaat. Als ik de situatie vergelijk met onze buurlanden, hebben wij het er niet slecht vanaf gebracht.

De voorbereidingen hebben heel wat werk vergd. Op dit moment is het nog te vroeg een definitief getal te plakken op het aantal gezinnen dat van leverancier is veranderd. Dat cijfer kan pas gegeven worden tegen einde juni, vanaf het moment dat de netbeheerders alle gegevens hebben verwerkt. Er wordt geschat dat minder dan 1 percent van de gezinnen van energieleverancier is veranderd.

Ik wil echter benadrukken dat er, zeker voor de aanvangsfase, nooit een streefcijfer is vooropgesteld. Een vergelijking met het buitenland leert ons dat in een eerste fase van de liberalisering, 6 tot 12 maanden na de startdatum, verwacht kan worden dat ongeveer 5 percent van de bevolking van energieleverancier zal veranderen. Het aantal klanten dat van energieleverancier verandert, is bovendien geen aanduiding voor het al dan niet mislukken of slagen van de vrijmaking van de markt. Het is geen doel op zich om mensen van energieleverancier te laten veranderen, maar wel om mensen de mogelijkheid te bieden van leverancier te veranderen omdat de onderlinge concurrentie tussen de leveranciers ervoor zorgt dat de prijzen dalen en de kwaliteit van de dienstverlening verbetert.

De informatiecampagne van de VREG was vooral gericht op het bekendmaken van de openingsdata van 1 januari en 1 juli. Hiervoor werd gebruikgemaakt van de diensten van een professioneel communicatiebureau. De campagne bestond uit het opmaken van een folder, die via de kanalen van de Vlaamse overheid maximaal werd verspreid, het volledig vernieuwen van de website van de VREG,

Bossuyt

een radiocampagne en het creëren van een informatiecel die uit drie personen bestaat. De vernieuwde website wordt door de gebruikers algemeen geprezen.

De VREG communiceerde ook uitvoerig met belangenverenigingen en beroepsgroeperingen om de boodschap ook via hun kanalen te verspreiden. Zo werden bijvoorbeeld contacten gelegd met de Vlaamse leden van het Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties. Daarnaast organiseerde de VREG een infosessie met onder meer de vakbonden, de KAV, Test Aankoop en de Gezinsbond. De informatie die toen werd gegeven, is eveneens verwerkt tot artikels in hun ledenbladen. Op die manier werden een paar miljoen eindverbruikers bereikt. Dezelfde informatie werd eveneens aangeboden aan diverse informatieve websites en aan de regionale tv-zenders. Voor de belangenverenigingen voor mensen die in armoede leven, werden specifieke vraag- en antwoordlijsten opgesteld en informatieavonden gegeven, die tegemoetkomen aan de noden van deze mensen.

Over het hele Vlaamse grondgebied heeft de VREG presentaties gegeven over de vrijmaking van de energiemarkt. In enkele radioprogramma's en op de tv-zender Vitaya werd aandacht besteed aan de vrijmaking van de energiemarkt, met inbreng van de VREG. De goede samenwerking met de geschreven pers heeft geleid tot een groot aantal artikels betreffende deze problematiek in kranten en weekbladen.

Ik vind dan ook dat de VREG een zeer degelijke communicatiecampagne heeft gevoerd. Er zijn uiteraard altijd dingen die beter kunnen. De brief die door de netbeheerders naar alle gezinnen werd verstuurd, heeft inderdaad bij een aantal mensen voor verwarring gezorgd. We zouden ons kunnen afvragen of die brief eigenlijk wel bedoeld was om mensen te informeren, dan wel om tegemoet te komen aan een opgelegde verplichting. We moeten dat eerlijk durven bekennen. De manier waarop de tekst was opgesteld was weliswaar correct, maar hield onvoldoende rekening met de leesbaarheid ervan voor een groot aantal burgers. De aanzet voor deze brief werd gegeven door de VREG die de minimale inhoud voor deze brief bepaalde. De netbeheerders hebben zich daar echter zodanig strikt aan gehouden dat het geheel uiteindelijk onleesbaar is geworden. Ze konden deze brief dan verder aanvullen met bijkomende objectieve informatie.

Mede als gevolg van deze brief kreeg de infocel van de VREG op een bepaald ogenblik dagelijks tot 800 telefonische oproepen en tientallen brieven en e-mails te verwerken. Met de ondersteuning van de Vlaamse infolijn en een tijdelijke kracht bij de VREG werd op alle oproepen, brieven en e-mails een correct en duidelijk antwoord gegeven. Alle geïnteresseerden kregen bovendien een lijst met de vergunde leveranciers en de folder van de VREG toegestuurd.

Ik heb onlangs, naar aanleiding van de presentatie van een jaarverslag, de VREG de opdracht gegeven om de prijzen en de leveringsvoorwaarden van de verschillende energieleveranciers toegankelijker te maken voor het grote publiek. Dit kan via de website van de VREG, maar ook andere informatiekanalen moeten overwogen worden. Niet iedereen heeft immers de mogelijkheid een website te consulteren. Sinds vorige week staat trouwens een lijst met de adressen en de telefoonnummers van alle leveranciers van elektriciteit en aardgas op VRT-teletekstpagina 696. Bovendien heb ik de VREG en de energieadministratie gevraagd om een besluit voor te bereiden om de facturen van de energieleveranciers doorzichtiger en leesbaarder te maken. Ik wil dat de door de energieleveranciers toegepaste tarieven gemakkelijk controleerbaar zijn ten opzichte van de gepubliceerde tarieven en gemakkelijk vergelijkbaar zijn met de tarieven van andere leveranciers.

De Vlaamse overheid stimuleert momenteel het gebruik van groene stroom via subsidies voor fotovoltaïsche installaties, de verplichte vermelding van de oorsprong van de geleverde elektriciteit op de factuur en de invoering van een systeem van groenestroomcertificaten. De verplichte vermelding van de oorsprong van de geleverde elektriciteit maakt de mensen bewust van het al dan niet milieuvriendelijke karakter van de verbruikte elektriciteit en zet hen aan om elektriciteit te kopen bij leveranciers van groene stroom. Het systeem van de groenestroomcertificaten zorgt ervoor dat de leveranciers van groene stroom geen boete moeten betalen en dus goedkoper kunnen leveren, wat de gezinnen opnieuw aanzet om groene stroom te kopen. Het is uiteraard aan de leveranciers van groene stroom om hun groen imago te gebruiken als marketinginstrument.

Voor lage-inkomensgezinnen werden zowel op het vlak van wetgeving als op het vlak van communicatie initiatieven genomen. Hierbij kan verwezen worden naar de sociale openbaardienstverplichtingen voor de netbeheerders en de leveranciers, zoals de regeling met betrekking tot budgetmeters. Op

Bossuyt

het vlak van communicatie hebben de VREG en de administratie Energie nauw samengewerkt met het Priso, een vereniging waar armen het woord nemen. Deze communicatie-inspanning zal ongetwijfeld worden voortgezet. De lijst met de voor deze doelgroep opgestelde lijst van vragen en antwoorden zal regelmatig geactualiseerd worden en via de communicatiekanalen van de desbetreffende belangenverenigingen en de OCMW's worden verspreid. Ik heb ook een budget vrijgemaakt voor het maken en het verspreiden van een folder die specifiek gericht is op deze doelgroep. Het is aan de armenverenigingen om de inhoud van deze folder te bepalen.

Inzake aardgas heeft de afdeling Gebouwen van het departement Algemene Zaken en Financiën een bestek opgemaakt voor de aankoop van aardgas voor alle gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap. Er zal een Europese offerteaanvraag georganiseerd worden waarbij zowel de prijs als de aangeboden dienstverlening – call center support, vorming, rapportering, elektronische facturatie, enzovoort – als beoordelingscriteria gehanteerd zullen worden. Het bestek voor de offerteaanvraag ligt momenteel voor advies bij de afdeling Overheidsopdrachten.

Op het vlak van elektriciteit heeft de afdeling Elektriciteit en Mechanica van het departement Leefmilieu en Infrastructuur een bestek opgemaakt voor de aankoop van elektriciteit voor alle gebouwen, wegen en waterwegen van de Vlaamse Gemeenschap. Er zal een Europese offerteaanvraag georganiseerd worden waarbij zowel de prijs als de aangeboden dienstverlening als beoordelingscriteria gehanteerd zullen worden. Een voor aankondiging van de Europese offerteaanvraag werd reeds gepubliceerd. Het bestek is klaar en werd voor advies aan de VREG en de energieadministratie bezorgd.

Om de concurrentie te laten spelen en niet te veel leveranciers bij voorbaat uit te sluiten, werd het aspect 'hernieuwbare energie' slechts in beperkte mate geïntegreerd in de criteria. De kandidaat-leveranciers zijn ertoe verplicht een energieprijz aan te bieden waarin de eventuele boete voor een gebrek aan groenestroomcertificaten werd geïntegreerd. Op die manier hebben groenestroomleveranciers een belangrijk voordeel omdat zij geen boete moeten betalen en dus ook beter kunnen scoren op het criterium prijs.

Bij wijze van conclusie kan ik bevestigen dat de start inderdaad moeilijk was. Dat moeten we toegeven en dat lag trouwens in de lijn van de verwachtingen. Bij heel wat actoren die vorm helpen geven aan het maatschappelijk draagvlak, is er maar weinig animo te bespeuren om positief mee te werken.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

U hebt gelijk dat het doel niet is om mensen absoluut van stroomleverancier te laten veranderen. Toch vind ik dat de overheid de taak heeft om mensen te motiveren een stroomleverancier te kiezen die het meest beantwoordt aan de doelstellingen van de Vlaamse overheid, bijvoorbeeld op het vlak van groenestroomproductie. Het zijn dan die leveranciers zelf die moeten proberen om daar effectief aan te beantwoorden en daarop in te spelen. Het is weliswaar evident dat de overheid in haar communicatiecampagne de stroomproducenten niet bij naam hoeft te noemen.

Een jaar of twee geleden hebben we met deze commissie een bezoek gebracht aan het provinciehuis van Zeeuws-Vlaanderen. Of was het Zeeland ? Dat provinciehuis is ondergebracht in een mooi, oud gebouw waarop een bordje hing waarop vermeld stond dat het betreffende gebouw voor zoveel percent van groene stroom voorzien wordt. Daardoor maakt de overheid duidelijk aan de burgers dat zij daar bewust voor kiest en in die zin een voorbeeldrol vervult. Zo wordt de burgers ook duidelijk gemaakt dat zij over de mogelijkheid beschikken om zelf een stroomleverancier te kiezen en worden zij ertoe aangespoord een leverancier te kiezen die aan bepaalde normen of criteria beantwoordt.

Minister Gilbert Bossuyt : U hoeft niet naar Zeeland te gaan om dat vast te stellen. Immers, op het gebouw waarin wij gehuisvest zijn, staat ook vermeld dat er zonnepanelen op aangebracht zijn en hoeveel energie die opleveren.

Ik ben trouwens gelukkig met het belangrijke nieuws dat de federale formateur heeft bekendgemaakt in verband met de Thorntonbank. In de aanloop naar de verkiezingen werd dit thema op een veeleer badinerende wijze behandeld, maar nu blijkt dat deze materie bijzonder ernstig wordt genomen. Dat doet me genoeg, vermits ik sterk geloof in de diversificatie van onze energiebronnen,

Bossuyt

met een bijzondere aandacht voor de hernieuwbare energie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 82e Internationaal Salon Auto-Motor-Fiets

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het 82e Internationaal Salon Auto-Motor-Fiets.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een vraag over het autosalon waar het Vlaams Gewest in het verleden altijd aan heeft deelgenomen. Dit gebeurde in een paleis op de Heizel waar een heleboel informatie werd samengevoegd samen met standen van onder meer de federale politie, Touring Wegenhulp en VAB-VTB. Het was een vaste waarde geworden. Het autosalon vindt volgend jaar voor de 82e keer plaats in de maand januari. In 2002 kreeg het meer dan 700.000 bezoekers over de vloer. Febiac is terecht fier dat zoveel mensen worden bereikt.

Ik vraag me af waarom werd gebroken met de traditie om deel te nemen aan het autosalon. Heel wat Vlaamse bezoekers stellen zich hier vragen over, zeker omdat het Brussels Gewest en het Waals Gewest wel zijn vertegenwoordigd op dit internationaal salon voor auto, motor en fiets. Het is een belangrijk middel in de communicatie met de burgers. Inspanningen van de regering kunnen hier worden getoond aan het publiek. Ik denk in dit verband aan het algemeen mobiliteitsbeleid, de basismobiliteit, de budgettaire inspanningen ten aanzien van het openbaar vervoer, initiatieven van De Lijn zoals de abonnementen of de belbus, het wegwerken van de 800 zwarte punten enzovoort.

Het is tevens interessant informatie te verstrekken in samenwerking met de buitenadministraties van de administratie Wegen en Verkeer. Ik denk hierbij aan de werken aan de Antwerpse ring die op stapel

staan in 2004 en 2005. De campagne voor minder hinder zou informatie kunnen verstrekken aan de duizenden bezoekers, wetende wat die werken allemaal impliceren. Ik denk ook dat het samengaan van het autoverkeer en het openbaar vervoer onder de aandacht kan worden gebracht door De Lijn en de MIVB.

Mijnheer de minister, waarom nam het Vlaams Gewest plots niet meer deel aan het autosalon in 2002 ? Acht u het niet wenselijk dat er in 2004 wel wordt deelgenomen ? Ik meen dat het nu het ogenblik is om hiertoe stappen te ondernemen. Wat denkt u van het feit dat de overheden van Brussel en Wallonië wel deelnemen ? Kan het Vlaams Gewest dan ook niet beter deelnemen aan dit evenement ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Geachte heer Helsen, we moeten de andere gewesten niet noodzakelijk nalopen natuurlijk. In 2002 heeft het Vlaams Gewest niet meer deelgenomen aan het autosalon, enerzijds wegens het gebrek aan interesse vanwege de bezoekers aan de stand van het Vlaams Gewest en anderzijds wegens de niet te onderschatten kosten die een dergelijke stand met zich meebrengt. Ik vind het goed dat men in een dergelijk geval de moed heeft om zichzelf te evalueren.

Een definitieve beslissing over de deelname door het Vlaams Gewest aan het 82e Internationaal Salon 'Auto-Motor-Fiets' werd nog niet genomen. De opportuniteit ervan wordt momenteel nog onderzocht. Wel heeft het Vlaams Gewest de mogelijkheid aangeboden tot het plaatsen van een interactieve tentoonstelling met betrekking tot het sensibiliseren van volwassenen voor de gevaren van kinderen in het verkeer. Aan Technopolis, die in opdracht van het Vlaams Gewest deze tentoonstelling uitwerkt, gaven de organisatoren van het salon te kennen dat ze niet geïnteresseerd zijn.

Het communicatiebeleid van de Vlaamse overheid loopt over vele kanalen. Ik verwijs hier bijvoorbeeld naar het blad Uitweg, de campagnes langs de autosnelwegen, de VLAD-campagne en Kleurrijk Vlaanderen. De Vlaamse overheid is ook van oordeel dat als gevolg van de ontwikkelingen op het vlak van ICT er zich andere mogelijkheden voordoen om op een meer kosteffectieve manier correcte informatie te verschaffen aan haar inwoners dan via de aanwezigheid op beurzen en salons.

Bossuyt

Er is dus nog geen beslissing genomen, maar we houden rekening met een aantal serieuze criteria als kost, mogelijke interesse en dergelijke.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, de beslissing moet vrij snel worden genomen want de inschrijvingen worden afgesloten op 1 juli. Het lijkt me interessant de zaak verder te onderzoeken omdat er toch meer dan 700.000 bezoekers naar het autosalon komen. Het komt erop aan om de bezoekers op een attractieve manier naar die stand te lokken. Een interactieve tentoonstelling, wat u aanhaalt, kan daar zeker toe bijdragen. Dit heeft waarschijnlijk meer effect dan brochures en dergelijke.

Als de vele bezoekers van het salon kunnen worden opgevangen, kan hen heel veel informatie worden doorgegeven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Ilse Van Eetvelde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zuidelijke Omleiding in Zele

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van Eetvelde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Zuidelijke Omleiding in Zele.

Mevrouw Van Eetvelde heeft het woord.

Mevrouw Ilse Van Eetvelde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, enkele maanden geleden werd de Zuidelijke Omleiding in Zele volledig afgewerkt en opgeleverd. Het eerste deel van de omleiding dateert van 1991 en het tweede van oktober 2002. De rotonde, die aansluiting zou geven met de N47, is tot op vandaag echter nog onbestaande. De hiervoor noodzakelijke onteigeningen liepen, voornamelijk door nalatigheid en problemen bij het Vlaams Gewest, vertraging op. Inmiddels zijn de nodige procedures opgestart maar het kan nog maanden, zelfs jaren, duren vooraleer de rotonde er daadwerkelijk ligt.

Intussen blijven het centrum, enkele landelijke wijken van Zele en de hele regio zwaar belast door het doorgaand verkeer van en naar Gent. Dit zorgt voor levensgevaarlijke verkeerssituaties, zeker voor de schoolgaande jeugd en andere zwakke weggebruikers.

De werken aan de E17 zorgden vooral in mei en juni voor een regelrechte verkeerschaos in de hele regio. Waar er werd gewerkt, stonden we stil en waar er niet werd gewerkt, stonden we ook stil. Om het bestaande wegennet enigszins te ontlasten, werden tijdens het afsluiten van de op- en afritten van de E17 in Lokeren begin juni verkeerslichten geplaatst op het kruispunt van de Zuidelijke Omleiding met de N47. Hierdoor kon de Zuidelijke Omleiding gebruikt worden om het verkeer naar Beervelde te loodsen, waar de weggebruikers via de oprit terug op de E17 konden. Nu de situatie op de E17 in Lokeren genormaliseerd is, zijn deze lichten weggenomen, waardoor we eigenlijk terugkeren naar de situatie van vroeger.

Nochtans hebben deze verkeerslichten op die plaats hun nut bewezen en gezorgd voor het in gebruik nemen van de Zuidelijke Omleiding, wat een ontlasting betekent voor de hele regio. Het lijkt dan ook aangewezen om deze lichten terug te plaatsen in afwachting van de aanleg van de rotonde, waarin trouwens op alle plannen is voorzien. Het is aangewezen dat uiterlijk tegen de start van het nieuwe schooljaar veilig doorgaand verkeer in Zele en in de hele regio mogelijk zou zijn.

Mijnheer de minister, waarom zijn de verkeerslichten op het kruispunt N47-Zuidelijke Omleiding verdwenen ? Bestaat de mogelijkheid om die op korte termijn terug te plaatsen ? Hoe ver staan de plannen voor de rotonde tussen de N47 en de Zuidelijke Omleiding ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Eetvelde, aangezien dit uw eerste vraag is, zal ik mijn uiterste best doen om een goed antwoord te geven. Het streefbeeld voor de Zuidelijke Omleiding van de N47 voorziet in een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de N47 op de N445. Dit streefbeeld waarover een consensus bestond, werd opgemaakt door de provincie van Oost-Vlaanderen, in overleg met de administratie Wegen en Verkeer en de lokale overheid.

Tot op heden heeft de administratie Ruimtelijke Ordening nog geen stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de aanleg van deze rotonde,

Bossuyt

omdat in het ontwerp voor de rotonde werd voorzien om ook de gemeenteweg Pieter Gorusstraat op de geplande rotonde aan te sluiten. Omdat de N47 een primaire weg 2 is, kan de aansluiting volgens de administratie Ruimtelijke Ordening niet worden gerealiseerd. Anderzijds bevindt de rotonde zich op het punt waar de N47 verandert van primair naar secundair niveau.

Onlangs heeft de gemeente zich akkoord verklaard om de Pieter Gorusstraat niet aan te sluiten. Derhalve kan eerstdaags een nieuwe stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd. Het is de bedoeling om de aanleg van de rotonde aan te besteden op het einde van dit jaar of het begin van volgend jaar. Eind juni 2003 is een overleg gepland met de diverse actoren, de administratie Wegen en Verkeer, de provincie en de gemeente, om de timing te bespreken en de mogelijkheid van voorlopige verkeerslichten te onderzoeken.

De voorzitter : Mevrouw Van Eetvelde heeft het woord.

Mevrouw Ilse Van Eetvelde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw – inderdaad goede – antwoord. De plaatselijke situatie is erg moeilijk omwille van het samenkomen van meerdere wegen. Ik hoop dat het terugplaatsen van tijdelijke lichten een oplossing kan bieden voor de tussenperiode. Hopelijk gaat het dossier goed vooruit.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van het ontwerp van samenwerkingsakkoord over het gewestelijk expressnet door het Vlaams Parlement

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sauwens tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van het ontwerp van samenwerkingsakkoord over het gewestelijk expressnet door het Vlaams Parlement.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 23 januari diende ik een interpellatieverzoek in bij de voormalige minister van Mobiliteit over het GEN. Een van mijn vragen betrof het tijdstip waarop het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken regeringen aan het Vlaams Parlement ter goedkeuring zou worden voorgelegd. U bent op de hoogte van de afspraken.

De minister antwoordde in de commissie : 'Wat nu voorligt, is geen ontwerp van samenwerkingsakkoord, maar een ontwerp van overeenkomst. Deze overeenkomst is derhalve niet onderworpen aan een goedkeuring van het Vlaams Parlement'.

Ik heb toen gesteld dat het samenwerkingsakkoord in een typische Belgische compromisstijl een aantal belangrijke toegevingen omvat. Ik heb ook geprotesteerd tegen de uitspraak van de minister dat het niet om ontwerp van samenwerkingsakkoord zou gaan. We hebben een motie ingediend, maar die werd niet goedgekeurd door de plenaire vergadering.

Op 28 februari keurde de Vlaamse regering het ontwerp van 'overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expressnet van, naar, in en rond Brussel' goed. Per brief van 10 maart zond het commissiesecretariaat de overeenkomst tussen de federale staat en de gewesten door naar de vaste en plaatsvervangende leden van de commissie voor Openbare Werken.

Op 19 maart stuurde ik samen met een aantal collega's een brief aan de parlamentsvoorzitter met het verzoek om advies van de juridische dienst van het Vlaams Parlement over de vraag of het al dan niet een samenwerkingsovereenkomst betreft. In zijn advies van 27 maart besluit de dienst : 'De GEN-overeenkomst heeft pas gevolgen na de goedkeuring door het Vlaams Parlement.' Mijnheer de minister, u beschikt ongetwijfeld over dit advies.

Op 22 april nam het Bureau van het Vlaams Parlement kennis van het advies en besliste het eenparig om de bevindingen van de juridische dienst mee te delen aan de minister-president. Op 10 juni diende ik een interpellatieverzoek in, dat werd omgezet in een vraag om uitleg. Ik weet niet waarom dat gebeurde, maar ik leg me neer bij de grote wijsheid van het Bureau.

Mijnheer de minister, bij mijn weten heeft de Vlaamse regering nog steeds geen ontwerp van

Sauwens

goedkeuringsakkoord ingediend in het parlement. Wanneer zal dit gebeuren ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bij brief van 19 mei 2003 heeft de minister-president me op de hoogte gebracht van de brief van de voorzitter van het Vlaams Parlement en van het bijbehorende advies van de juridische dienst van het parlement. Ik heb onmiddellijk mijn administratie de opdracht gegeven tot het opmaken van een voorontwerp van instemmingsdecreet.

Dat voorontwerp is ondertussen klaar, maar het kan pas aan de Vlaamse regering ter principiële goedkeuring worden voorgelegd op het moment dat alle partijen de overeenkomst ook daadwerkelijk hebben ondertekend, wat tot op heden nog niet het geval is. Er is immers een kink in de kabel gekomen, maar van zodra ik in het bezit ben van een door alle partijen getekend origineel van deze overeenkomst, zal ik onmiddellijk de procedure inzetten om dit voorontwerp van instemmingsdecreet op de ministerraad te agenderen, uiteraard voorzien van het gunstig advies van de Inspectie van Financiën en van een gunstig begrotingsakkoord. Nadat het advies van de SERV, de MINA-raad en de Raad van State is ingewonnen, kan, na goedkeuring door de Vlaamse regering, dit ontwerp van instemmingsdecreet in het Vlaams Parlement worden ingediend.

Ik benadruk dat het niet de fout van mijn diensten is dat het ontwerp zo lang op zich laat wachten. De kink in de kabel is elders ontstaan.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Uw voorganger hield er een ander standpunt op na. Daar gaat het ook over.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat klopt, maar anders hadden we dit ook vroeger kunnen indienen. Uiteindelijk waren we tot de conclusie gekomen dat dit moest worden ingediend, daar dit de zin was van het advies van de juridische dienst van het parlement. Dus was alles in gereedheid gebracht om dit zo te doen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijk tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van het grensverkeer in de omgeving van Arendonk

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Dijk tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van het grensverkeer in de omgeving van Arendonk.

De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Kris Van Dijk : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, met deze vraag is het niet mijn bedoeling op te treden in een lokale aangelegenheid. Er zijn immers veel lokale aangelegenheden van verkeerstechnische aard waar problemen bestaan.

Ik stel u deze vraag omdat de problematiek in deze regio te maken heeft met gewestmateries. Het gaat immers over gewestwegen en de ontsluiting vanuit de Kempen naar Nederland. In verband hiermee rijzen een aantal problemen. Eén specifieke lokale gemeenschap heeft hier toch heel wat last mee. Ik denk dat er aanzetten kunnen worden gegeven om problemen op te lossen en te komen tot een betere ontsluiting van de Kempen naar het noorden.

We kunnen dit probleem situeren in de context van het debat dat reeds jaren woedt over de hele noord-zuidproblematiek in de Kempen. Dan gaat het vaak over de lijn Turnhout-Aarschot-Leuven-Brussel, maar we moeten ook steeds meer over de grens kijken. Onze regio bevindt zich op een boogscheut van economische groeipolen als Breda, Tilburg en Eindhoven. We moeten maar eens ophouden te denken dat de wereld achter Poppel ophoudt. Onze regio ligt eigenlijk zeer centraal in wat we de Nederlanden kunnen noemen.

Mijnheer de minister, u woont aan de andere kant van de autosnelweg waarover ik het heb. Toen ik in de lagere school zat, werden er stickers uitgedeeld over de E3, die bij wijze van spreken langs onze achtertuin liep en de autosnelweg was die Stockholm met Lissabon verbond, maar ook mijn regio met de uwe. U kent ook de problematiek van het grensverkeer. Op de grens met Nederland worden wij gelukkig niet geconfronteerd met criminaliteit zoals u met de Noord-Fransen. We hebben daar onze vormen van emigratie. Dat weet u ook, mevrouw de voorzitter.

Van Dijk

Op de E34, de vroegere E3 die Antwerpen over Eindhoven verbindt met het Ruhrgebied, ligt de grensovergang Mol-Postel. De laatste grensovergang op Vlaams grondgebied is nummer 26, de afrit Arendonk-Retie. De grens is 4 kilometer verder. Nog eens 12 kilometer verder ligt de eerste afrit in Nederland, namelijk die van Eersel. Nu rijst het probleem dat het verkeer dat uit Antwerpen en uit het hinterland komt net over de grens, ter hoogte van Reusel, in de richting van Tilburg en dergelijke, sluiptwegen gebruikt. Er is immers geen goede verbinding, ook niet op Nederlands grondgebied. De Nederlandse overheid heeft ondertussen zwaar geïnvesteerd in een betere ontsluiting van Tilburg naar het zuiden. Langs de Beekse Bergen, langs Hilvarenbeek werd de weg aanzienlijk verbeterd, tot in Reusel, op een viertal kilometer van de E34. Nederland zou vragende partij zijn om die verbinding te kunnen maken. Die loopt voor 90 percent over Nederlands grondgebied, zij het dat de op- en afrit gesitueerd zou zijn op het grondgebied van het Vlaams Gewest.

Doordat die ontsluiting er niet is, krijgt het centrum van Arendonk heel wat zwaar verkeer te slikken. Er zijn tellingen gebeurd van het aantal voertuigen, want dit dossier is niet nieuw. Net zoals veel andere gemeenten tracht Arendonk dit zwaar wegverkeer uit de gemeente te houden. Ik kan daar enigszins begrip voor opbrengen. Er zou zelfs sprake van zijn om de betiteling van gewestweg te verleggen van het centrum naar een andere ontsluitingsweg. Die ontsluitingsweg ligt een paar honderden meter ten noorden van de huidige gewestweg en loopt ook volledig door een woonkern. Zo verschuift men gewoon het probleem.

Dit alles zorgt natuurlijk voor heel wat deining in Arendonk. Het is geenszins mijn bedoeling hier een duplicaat van de Arendonkse gemeenteraad te maken, maar ik zou willen weten of er mogelijkheden zijn om in te spelen op de vraag van Nederland, als die er al zou zijn, zodat er een degelijke ontsluiting kan worden gemaakt. Uit persartikels blijkt dat tot voor een paar jaren ook collega-parlementsleden ervoor hebben gepleit om van Mol-Postel een volwaardige op- en afrit te maken. Ik vind wel dat dit moet gebeuren in combinatie met de ontsluiting die Nederland moet doen, want anders ontstaat daar echt sluiptverkeer, wat men in de regio Mol-Postel natuurlijk niet wil. De gemeente Mol is enigszins bevreesd voor sluiptverkeer. Ik vind dat er maatregelen moeten komen inzake tonnagebeperking, zodat die op- en afrit ook of vooral

kan worden gebruikt voor het verkeer naar Nederland.

We stellen momenteel vast dat Arendonk het zwaar verkeer wil verplaatsen van de bestaande gewestweg naar een nieuw te bepalen traject van bestaande wegen. Dat lijkt me geen goede oplossing. Is de Nederlandse overheid geïnteresseerd in het doortrekken van deze expressweg Tilburg-Hilvarenbeek-Reusel tot aan de E34 ? Zo ja, wat zijn de argumenten om dit niet of nog niet te verwezenlijken ? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de plannen in Arendonk om het traject van de gewestweg te verleggen, langs Hokken, Bergen en de Schuttersstraat ? Als die betiteling wordt verlegd, zijn er dan plannen om die wegen op een andere manier aan te leggen, om daarin te investeren ? Ik pleit alleszins sterk voor de oplossing waarbij het zware doorgaand verkeer in zijn geheel kan worden geweerd uit de dorpskom.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, om te beginnen moet ik opmerken dat de Nederlandse procedure terzake zeer zwaar is. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat zou ons terzake soelaas moeten bieden, want het bevat aanleg- en benuttingsprojecten op het gebied van infrastructuur tot en met 2010.

Voor de aanleg van nieuwe wegen dient in Nederland de procedure zoals bepaald in de Nederlandse tracéwet te worden doorlopen. Die procedure bestaat uit drie fasen : een verkenningsfase, een planstudiefase en een realisatiefase, met elk twee politieke beslismomenten. Er is geen automatische doorstroming van de ene naar de andere fase. Bij elk beslismoment wordt afgewogen of de MIT-procedure voor het project in kwestie al dan niet wordt voortgezet.

Het MIT-besluitvormingsproces start met een intakebesluit. Dat is een eerste beslismoment en het duidt aan dat de Nederlandse minister een probleem voorlopig erkent. Daarna wordt het veronderstelde verkeers- en vervoersprobleem grondig onderzocht en wordt er bepaald in welke richting de oplossingen zullen gaan. Daarbij wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing, de rol van de belanghebbenden en de effecten van de oplossingen in verhouding tot de kosten. Aan het einde van de verkenningsfase wordt beslist of de opdracht tot het uitvoeren van een planstudie wordt gegeven. Dat is het tweede beslismoment. Door een positieve beslissing wordt het probleem

Bossuyt

definitief erkend en stroomt het project door naar de planstudiefase.

Aan de basis van elk mogelijk project ligt dus een verkenningsfase. Op dit ogenblik bevindt het door trekken van de expresweg Tilburg-Reusel zich niet in de verkenningsfase. Op basis van het goedgekeurde MIT is er in de visie van de Nederlandse overheid op dit ogenblik geen sprake van het wegwerken van een missing link tussen Reusel en de E34 op Nederlands grondgebied.

In het RSV zijn geen bijkomende op- en afrittencomplexen op de hoofdweg E34 opgenomen. In het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen werden ook geen nieuw aan te leggen secundaire ontsluitings- of verbindingswegen geselecteerd of voorgesteld. In verband met de opportuniteit van de aanleg van nieuwe wegen op provinciaal of Vlaams niveau moet worden vermeld dat de verkeersintensiteit op de gewestwegen in de regio niet uitzonderlijk groot is, maar aansluit bij het Vlaamse gemiddelde. De problematiek van het doorgaand vrachtverkeer in Arendonk is bovendien sterk lokaal getint ten gevolge van de inplanting van een bedrijf aan de andere kant van de gemeente, ten noordoosten van Arendonk. Daarom lijkt het me wenselijk om voor dit specifieke probleem een oplossing op lokaal niveau uit te werken. Ik denk dan onder andere aan aangepaste lokale ontsluiting en aan het verplaatsen van het bedrijf.

Om het doorgaand vrachtverkeer vanuit Nederland te weren, werkt de afdeling Wegen en Verkeer van Antwerpen op dit ogenblik een voorstel uit waarin wordt voorzien in een verbod voor doorgaand vrachtverkeer op de N139 vanaf brug nummer 5 tot aan de Nederlandse grens. Deze beperking van het gewicht kan worden ingevoerd van zodra het voorstel op het lokale niveau wordt goedgekeurd. In Arendonk zijn bovendien een aantal structuurprojecten gepland om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik denk dan aan de aanleg van vrijliggende fietspaden ter hoogte van de N118, de verbindingsweg tussen de E34 en Arendonk.

Ik kan u meedelen dat de gemeente Arendonk in haar mobiliteitsplan voorstelt om zowel Vrijheid, De Valken en de Koeistraat als Bergen, Hokken en Schutterstraat te categoriseren als lokale verbindingswegen. Deze keuze wordt bevestigd in de startnota van het doortochtproject Arendonk. Volgens die nota zal Vrijheid worden heringericht als

eenrichtingsstraat met ruime voorzieningen voor de zwakke weggebruikers en het openbaar vervoer. Omwille van de beperkte breedte tussen de gevels in de oude centrumstraten is tweerichtingsverkeer niet mogelijk. In Bergen, Hokken en de Schutterstraat wordt het tweerichtingsverkeer behouden. Hierdoor krijgen deze straten een belangrijkere lokale verkeersfunctie. Ter hoogte van een aantal kruispunten op de gewestweg N139 plant het Vlaams Gewest ingrepen die deze keuze benadrukken.

Voor de herinrichting van het kruispunt met Hokken werd reeds een bouwaanvraag ingediend. De uitvoering van de werken is gepland voor dit najaar. Voor de herinrichting van het kruispunt met Bergen is een onteigening nodig waarvoor een onteigeningsplan wordt opgesteld.

Er is regelmatig overleg tussen de provinciebesturen aan beide kanten van de grens. De afdeling Wegen en Verkeer van Antwerpen neemt daar ook aan deel. De administratie blijft de verkeerssituatie dus verder opvolgen.

De voorzitter : De heer van Dijck heeft het woord.

De heer Kris van Dijck : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het probleem is uiteraard van lokale aard voor de bedrijven. Als er een gewichtsbepanking wordt ingevoerd, dan zullen de Nederlanders zich van het probleem bewust worden. Nu kan het verkeer immers weg en is er voor hen geen probleem.

Het is de bedoeling dat afrit 26 niet wordt gebruikt voor het grensverkeer. Dat verkeer zou afrit 25 moeten gebruiken. Op die manier kan het andere traject worden gebruikt. De Nederlanders zouden toch ook hun verantwoordelijkheid moeten opnemen in deze kwestie. Ik ben zeker bereid tot samenwerking met de Nederlanders.

Ik ga ermee akkoord dat we een beperking opleggen waardoor de druk wordt verplaatst naar de andere kant. Ik vind afstand tussen de grens en de eerste op- en afrit niet logisch, zeker niet als we weten dat er nieuwe industrieterreinen worden ontwikkeld te Reusel en Bladel. Het ontsluitingsprobleem wordt verschoven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.40 uur.*