C31 – OPE5

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

Zitting 2002-2003

22 oktober 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over het personeelsprobleem bij de administratie Openbare Werken
Met redenen omklede motie

Interpellatie 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 het halen van de doelstellingen inzake groene stroom

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams Totaalplan Fiets

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de GEN-overeenkomst

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onbemande camera's

C31 – Omslag 2

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 aanpak van de zwarte punten voor de doorstroming van het openbaar vervoer in de entiteit Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Bredabaan te Merksem

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Antwerpse Ring en de verschillende plannen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 22 oktober 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.42 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over het personeelsprobleem bij de administratie Openbare Werken

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, over het personeelsprobleem bij de administratie Openbare Werken.

Minister Stevaert zal tevens in naam van minister Van Grembergen antwoorden.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de personeelsproblemen bij de administratie Openbare Werken zijn ons welbekend. Het is niet de eerste keer dat ik de minister daarover interpelleer. Het probleem werd ook al uitvoerig besproken tijdens de begrotingsbesprekingen.

Mijnheer de minister, recente cijfers van uw administratie, in combinatie met een aantal nieuwe voorstellen van minister Van Grembergen, tonen aan dat uw administratie stillaan aan het uitsterven is. De uitstapregeling van de Vlaamse regering biedt 56- tot 58-jarigen de kans om vrijwillig uit het arbeidscircuit te stappen. Deze regeling is een interessante zaak omdat ongeveer 80 percent van de wedde kan worden behouden. Daarnaast wordt deeltijds werk gestimuleerd en is er de problematiek van de contingentering. Mensen kunnen twintig dagen onbetaald verlof nemen. Het credo in uw administratie luidt dan ook : met minder steeds meer werken !

In de administratie Openbare Werken kunnen van de 2.000 ambtenaren 332 personen aanspraak maken op deze pensioenregeling. Daarenboven wordt nu slechts 80 percent van het personeelsplan ingevuld. Als de helft van de potentiële uitstappers effectief gebruik maakt van deze opportuniteit, dan zou het personeelsplan nog slechts voor 72 percent worden ingevuld.

Bij AWV werken 1.664 mensen. Ongeveer 53 percent ofwel 908 mensen is ouder dan 50 jaar. 217 daarvan zijn ouder dan 56 jaar. Waterwegen en Zeewezen doet het iets beter : 20 percent is er ouder dan 56 jaar. Ik heb die problematiek twee jaar geleden al aangekaart. Ondanks alle beloftes verslechtert de toestand in uw administratie, en de vergrijzing gaat verder. Vooral de problematiek van de 55-plussers verbetert niet. Voor AWV gaat het om 20 percent, voor AWZ 16,7 percent en voor de afdeling Studie 17,5 percent. Dit vormt een gigantisch probleem voor de tewerkstelling, vooral voor de ingenieurs. 80 percent van uw ingenieurs zijn ouder dan 50 jaar. De instroom van jonge ingenieurs is quasi nihil. Ze komen wel binnen, maar na een of twee jaar vertrekken ze opnieuw. De provinciale dienst Limburg is daar het gevoeligst voor, wat waarschijnlijk toeval is.

Als we in de afdelingen Wegen, Waterwegen en Studies de burgerlijk en industrieel ingenieurs samentellen, zullen binnen twee jaar mogelijk 200 ingenieurs verdwijnen op een totaal van 376. Als dat geen braindrain is, dan weet ik het niet meer. De instroom biedt daar geen oplossing voor. Ik heb

Decaluwe

vorige keer al toegelicht hoe dat komt, ik zal dit niet herhalen. In het jaarverslag van de provinciale dienst West-Vlaanderen lees ik dat wordt gewerkt met 280 ambtenaren. Uit een eerste rondvraag blijkt dat ongeveer 55 ambtenaren zullen uitstappen. Daarnaast zijn er momenteel voor die provinciale dienst zes vacatures uitgeschreven. Het is een feit dat als de Vlaamse administratie ambtenaren wil aanwerven, dat twee tot drie jaar duurt. Minister Van Mechelen heeft dat in een andere commissie trouwens bevestigd. Als we kijken hoeveel ingenieurs er zullen afstuderen, dan halen we het getal 200 niet. De vraag is hoe daarmee wordt omgegaan. Ik kaart dit probleem al enkele jaren aan, maar er wordt niet of onvoldoende op gereageerd.

Mijnheer de minister, als we dit allemaal in ogenschouw nemen, zal het personeelsbestand achteruitgaan. U hebt nochtans gigantische plannen om een inhaaloperatie te doen op vlak van wegenwerken, om de zwarte punten weg te werken, om fietspaden aan te leggen, enzovoort. U probeert een aantal dingen te outsourcen naar de gemeente- en provinciebesturen. Dat is mijns inziens nog eens een afwenteling van kosten naar een lagere overheid. De moraal van het verhaal is dat als dit zo doorgaat, uw administratie binnen enkele jaren in grote problemen komt. Er zal onvoldoende personeel zijn om de dienst te bemannen. Deze regering moet daar dringend iets aan doen.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook enkele concrete vragen stellen. Ik hoop dat u ook in naam van minister Van Grembergen antwoordt, omdat dit niet alleen uw verantwoordelijkheid is. Ik kan me voorstellen dat het veel prettiger is om met een groot communiqué een miljard uit het FFEU te halen dan over een dergelijke problematiek te debatteren. Dat is electoraal heel wat minder interessant.

In welke mate zal het leeftijdsbewuste personeelsbeleid en het reeds goedgekeurde implementatieen personeelsplan infrastructuurwerken een halt toeroepen aan de vergrijzing bij de administratie Openbare Werken ? De vergrijzing zal de komende twee tot drie jaar sterk toenemen.

Is het de bedoeling om een aantal elementen van Openbare Werken af te stoten ? Dan zijn bepaalde zaken die men nu reeds doet ten aanzien van de gemeenten en provincies te verklaren. Is er misschien een grootschalige operatie bezig met een verborgen agenda ? Indien dit zo is, wat is dan de motivatie ?

Wat is het minimumpercentage van de invulling van het personeelsplan zonder de werking van de dienst in gevaar te brengen ? Ik heb al een aantal voorbeelden gegeven. Men kan niet blijven zakken want op een bepaald ogenblik zou de dienstverlening in het gedrang komen.

In welke extra middelen is voorzien ? Men laat mensen vrijwillig uittreden met een akkoord van het diensthoofd. Als het diensthoofd niet akkoord is, dan werkt men met gedemotiveerd personeel. Er zijn mensen die willen gebruikmaken van de uitstapregeling, maar het diensthoofd zegt dat dit niet kan omdat de diensten dan onvoldoende bemand zullen zijn. Dit leidt onvermijdelijk tot extra ziektedagen en verminderde motivatie. Het is essentieel te beseffen dat met deze regeling, waartegen ik op zich niets heb, men extra middelen moet aantrekken om het personeelsbestand op peil te houden. Ik heb daartoe vooralsnog in de begroting niets extra teruggevonden. Natuurlijk zal dit pas geïmplementeerd zijn tegen januari 2003 en dan kan men misschien gokken op de budgetcontrole. Toch meen ik dat men begrotingsmatig middelen en acties moet inschrijven om het personeelspeil op een aanvaardbaar niveau te houden. In welke mate is er een positieve trend die de veroudering bij de betrokken dienst kan tegengaan ?

Mijnheer de minister, ik hoop van harte dat u met een concreet antwoord zult komen, met concrete daden ook en dat we niet opnieuw enkele jaren zullen verliezen waardoor we op termijn in deze administratie aan palliatieve zorgen moeten gaan doen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, heel wat personeelsleden van de administratie Wegen zijn ouder dan 50 jaar maar hier wordt de indruk gewekt dat deze dienst leegloopt. Ik zal u enkele cijfers geven. In 2000 werkten er 1.714 mensen. Twee jaar later werken er volgens de heer Decaluwe minder, maar de waarheid is dat er meer werken, namelijk 1.742. Hij geeft systematisch de indruk alsof er almaar minder mensen werken, ik zeg u dat er meer werken.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, het gaat niet over hoeveel mensen er werken, het gaat over de vergrijzing. Ik heb drie jaar geleden aan de alarmbel getrokken. U moet niet weer beginnen te vertellen dat er nu meer mensen werken. Dat antwoord wil ik niet horen. Vertel me eens hoe u de vergrijzing zult tegengaan.

Minister Steve Stevaert : De administratie sterft uit, dus hun aantal zou moeten verminderen. Ik zeg dat het vermeerdert. Wat betreft de vergrijzing : één op vijf ambtenaren is ouder dan 55. Dit klopt, maar het aantal personeelsleden onder de 30 en de 40 neemt ook sterk toe. Alleen zeggen hoeveel mensen ouder dan 55 zijn, zegt niets over de pyramide, men moet ook de instroom naar onderen toe bekijken. Op een bepaald moment is er natuurlijk geen instroom geweest. Dat voelt men in de curve. Op dit ogenblik is die er echter wel.

U beweert dat drie op vier burgerlijk ingenieurs ouder zijn dan 50. 61 percent is ouder dan 50, dat is minder dan drie op vier. Op dit ogenblik zijn er 59 burgerlijk ingenieurs en in 2000 waren er 52. Het aantal burgerlijk ingenieurs is dus gestegen in tegenstelling tot de indruk die u wekt. Door de hernieuwde instroom is nu al 13,5 percent jonger dan 30 en 32 percent jonger dan 40. Als gevolg van de wervingsstop in de jaren 80 zijn er bijna geen ingenieurs tussen 40 en 50. We hebben wel meer ingenieurs in zijn totaliteit en we krijgen jonge ingenieurs bij.

Dan zegt u dat de mogelijkheid tot vervroegd pensioen de inhaalbeweging in het onderhoud van de wegen onmogelijk zal maken. In het personeelsplan infrastructuurwerken zijn er 42 aanvragen tot uitstap : slechts twee ervan zijn burgerlijk ingenieurs. Voor de andere plannen loopt de aanvraagprocedure nog. De toestand is echter geenszins dramatisch. De acties verhoogde instroom wordt voortgezet en uit de genoemde cijfers blijkt dat we de goede richting uitgaan.

U zegt dat er weinig kandidaten zijn voor de examens voor ingenieur. Onder meer dankzij de gerichte campusrekrutering, zoals deelname aan 13 jobbeurzen met zeer grote interesse van studenten voor de administratie Wegen, en gerichte mailings is het aantal kandidaten voor de examens van ingenieur fors toegenomen. Het aantal inschrijvers voor het examen van projectingenieur steeg van 11 in 2000 naar 43 in 2002, dit in tegenstelling tot het beeld dat u oproept. Het aantal inschrijvers voor het examen burgerlijk ingenieur bedroeg 23 in 2000 en 78 in 2002.

U beweert dat een groot gedeelte opnieuw vertrekt. Blijft u dat beweren ? In 2001 zijn welgeteld twee burgerlijk ingenieurs die nog niet langer dan twee jaar in dienst waren, vertrokken. In 2002 was er dat slechts 1. Deze werden onmiddellijk vervangen.

De dienst sterft uit, we hebben minder mensen in dienst, ze worden allemaal ouder, en men vermeldt er niet bij dat er jongeren bijkomen. Bovendien verlaten ze de dienst massaal en dat wordt niet opgevuld. Dit alles blijkt geenszins uit de cijfers. Deze cijfers zijn gebaseerd op echte tellingen. *(Opmerkingen van de heer Decaluwe)* Dit zijn de officiële cijfers van de administratie.

U zegt dat AWV leegloopt, maar er is een bruto instroom van 236 mensen in 2001 en 2002.

Dan zijn er de verhalen over de uitstap in het kader van het personeelsplan in de huidige situatie. U zegt dat er potentieel zoveel uitstappers zijn : in AWV 326, in AWZ 248 en in AOSO 45. In totaal zijn er 619 die kunnen uitstappen. Tot nu toe zijn er 87 aanvragen tot uitstap. Dat is het ware verhaal, want dat telt, niet hoeveel mensen potentieel kunnen uitstappen. In andere discussies zegt men altijd dat de werkgelegenheidsgraad moet toenemen. Hier gaat men ervan uit dat de honderd percent die gerechtigd is, zou uittreden. *(Opmerkingen van de heer Decaluwe)* Wij maken die cijfers niet zelf, we vragen die gewoon op bij de secretaris-generaal. Ik ga ervan uit dat hij over de juiste cijfers beschikt en me die juiste cijfers ook doorspeelt. Ze zijn uitermate verificeerbaar. Op het einde van het jaar kan men zien hoeveel mensen in dienst van de Vlaamse overheid zijn, en hoeveel van welke maatregel wordt gebruikgemaakt. Over dit soort cijfers kan er geen discussie zijn. Als er hierover discussie moet zijn, dan begrijp ik het helemaal niet.

Wat de PIP/PEP betreft, kan het volgende worden gesteld. Naast de gewone pensionering zorgt de uitstapregeling ervoor dat de leeftijdspiramide op korte termijn kan worden hersteld. Er is immers een verhoogde – grijze – uitstroom, die voor een groot gedeelte opnieuw kan worden ingevuld met een jonge instroom. Doordat de uitstapregeling een gunstmaatregel is en er inspanningen zijn inzake kennisoverdracht wordt er evenwel voor gezorgd dat cruciale kennis in de organisatie blijft.

Het doel van het kerntakendebat is niet om kerntaken af te stoten, wel om na te gaan wie van de drie overheden een te behouden of te ontwikkelen overheidstaak het meest effectief en het meest efficiënt op zich neemt, en dit zo veel mogelijk in onderling akkoord. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit is daarbij rekening gehouden met de aanbevelingen van het Vlaams Parlement over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen in de resolutie van 8 mei 2002. Dit overleg heeft in de praktijk soms tot verschuivingen van kerntaken geleid, met een duidelijker profiel van de kerntaken van elk van de

Stevaert

verschillende overheden tot gevolg. De huidige voorstellen binnen het beleidsdomein Mobiliteit worden door alle bestuursniveaus gedragen. Het kerntakendebat is evenwel nog niet beëindigd.

Volgens de definitie van het personeelsplan, namelijk dat zo'n plan een overzicht geeft van het aantal en het soort mensen met de kwalificaties die nodig zijn om in een bepaalde entiteit een vooropgesteld doel te bereiken – met andere woorden, in de ideale situatie -, is het theoretische minimumpercentage 100 percent. In de praktijk moet een entiteit echter ook nog kunnen functioneren onder deze drempel zonder dat daarom de werking in gevaar wordt gebracht. Van elke leidinggevende wordt verwacht dat hij bij afwezigheid tijdelijk taken verschuift tussen personeelsleden onderling, of tussen entiteiten onderling, of eventueel taken uitbesteedt. In die zin mag worden gesteld dat zelfs in de ideale situatie pas onder de 80 percent bezetting de werking van de entiteit in gevaar wordt gebracht.

Toch moet het ook duidelijk zijn dat in de transitiefase tussen de huidige toestand en de gewenste toestand er binnen bepaalde functies overschotten zullen zijn, maar ook dat in de gewenste toestand mensen zullen worden aangeworven die over andere kwalificaties moeten beschikken dan de huidige functiehouders. Het gaat mijns inziens niet op om zomaar voorbarige conclusies te trekken uit gegevens van de huidige situatie door deze te vergelijken met de toekomstige situatie. Immers, het verschil tussen een personeelsplan huidige situatie en een personeelsplan toekomstige situatie zit hem in het effectiever en efficiënter inzetten van personeel, door eventueel hoger gekwalificeerd personeel in te zetten en door een andere manier van werken te introduceren waardoor bepaalde taken niet meer hoeven te worden uitgevoerd.

Voor de betrokken administraties kan worden gesteld dat voor de cruciale functies de minimuminvulling 100 percent moet bedragen. Met cruciale functies bedoelen we de functies die rechtstreeks en volledig betrekking hebben op de kernprocessen of functies waarbij er nog steeds een schaarste op de arbeidsmarkt is – onder meer de ingenieursfunctie.

Om aan de problematiek van de vergrijzing het hoofd te bieden, startte het departement LIN reeds in 2000 een 'leeftijdsbewust personeelsbeleid' op. Daarbij worden volgende doelstellingen nagestreefd : opvolgen en stabiliseren van de leeftijdspiramide, herverdelen van de aanwezige kennis over de verschillende leeftijdsgroepen en verhoogde aandacht voor de in-, door- en uitstroombewegingen.

Concreet worden daarvoor reeds enkele jaren verschillende acties ondernomen die onverminderd voortgaan. Zo is er de sensibilisering van het top- en lijnmanagement. De problematiek stond reeds op het programma van seminaries in juli en oktober 2000 en werd herhaald op dat van oktober 2001.

Voorts is er een gerichte campusrekrutering voor knelpuntberoepen in dertien hogescholen en universiteiten. Dit blijkt een grote succesfactor qua respons : er is veel interesse bij de studenten voor werk als ingenieur bij infrastructuurwerkprojecten. Deze gerichte campusrekrutering vond al plaats in 2001 en 2002, en zal worden voortgezet in 2003 en 2004.

De situatie werd ook aangekaart met nota's aan de minister van Ambtenarenzaken op 5 juli 2000, 2 mei 2001 en 14 november 2001. Tevens wordt in het kader van het nieuwe beloningsbeleid de ingenieursfunctie van infrastructuurwerken voorgesteld als proefproject, en dit in het kader van externe competitiviteit en retentiebeleid.

Daarnaast is er het stressonderzoek en als resultaat hiervan een tienpuntenprogramma met concrete acties, onder andere naar de 'oudere' werknemers, eveneens met het oog op het retentiebeleid. In november 2002 zullen meer dan tachtig 55-plussers deelnemen aan zogenaamde focusgroepen, met de volgende twee centrale vragen. Wat motiveert mensen uit die leeftijdsgroep om te blijven of uit te stappen ? Hoe kijken ze aan tegen kennisoverdracht ?

Dan is er nog het afnemen van exitenquêtes met bijhorende acties, zoals het project 'Verbeteren van de kwaliteit van het leidinggeven'. Ook dit project krijgt een vervolg in 2003. Ook is er nog het opzetten van kennis- en competentiecentra om de aanwezige knowhow door te geven naar jongeren. Ten slotte is er dan nog een actief vormingsbeleid rond kennisoverdracht.

Dit wordt allemaal gestaafd door cijfers. Ik ben de eerste om te zeggen dat u enige tijd geleden terechte opmerkingen hebt geformuleerd en hebt gewezen op een aantal problemen. De conclusie is echter ook dat men aan die problemen tegemoetkomt en dat het personeelsbestand toeneemt in plaats van afneemt. Er is een jonge instroom. Wel zitten

Stevaert

we met een 'gap' omdat er op een bepaald moment geen wervingsbeleid was. Dat zal dan wel weer zijn historische redenen gehad hebben.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, het zou interessant zijn de cijfers nog eens te zien. Dan kan ik die vergelijken met de cijfers die ik heb gekregen.

Laat er echter geen misverstand over bestaan. Ik heb niet gezegd dat het aantal personeelsleden daalt. Wel kaart ik aan dat de vergrijzing almaar toeneemt. Dit is uitdrukkelijk in cijfers te bewijzen ten opzichte van twee jaar geleden. Uit de situatie van de 55-plussers blijkt duidelijk dat u er niet in slaagt om de leeftijdspiramide te stabiliseren. We hoeven daar geen discussie over te houden : het klopt gewoonweg niet. Dit betekent dat er steeds meer 55-plussers komen in functie van jongeren. Uit de cijfers blijkt dat duidelijk. Het percentage van de 55-plussers neemt toe. Het aandeel van de min-35-jarigen stabiliseert min of meer.

Het is natuurlijk goed mogelijk dat er inderdaad een vorm van instroom is van ingenieurs. Dat heb ik ook niet ontkend. Het probleem is echter dat die mensen vaak na twee of drie jaar opnieuw de dienst verlaten. Waarschijnlijk zal dat de voorbije maanden niet zo zijn als gevolg van de economische situatie. Dat kan eventueel een discussiepunt zijn : dat mijn cijfers misschien twee of drie maanden ouder zijn dan de uwe. In elk geval, de vergrijzing wordt niet tegengegaan, integendeel.

Mijnheer de minister, u hebt constant verwezen naar de burgerlijk ingenieurs. Daar krijgen we inderdaad de gunstigste cijfers van de twee. De industrieel ingenieurs zijn slechter. Bij de wegen is 82 percent – 102 op de 124 – ouder dan vijftig jaar. Dat is toch een probleem ? Dat is ook sterk verslechterd in vergelijking met twee jaar geleden. Dat is gewoon een vaststelling.

Dan heb ik ook nog een tweede vaststelling. U stelt dat er steeds meer mensen ingeschreven zijn. Dat klopt allemaal wel. Dat komt ook door de economische situatie. De vraag is echter hoeveel er zijn aangeworven en hoeveel er echt werkzaam zijn op de dienst. Dat is belangrijk.

Laten we natuurlijk hopen dat de economie opnieuw wat aantrekt. De vraag is dan echter hoe we die jonge ingenieurs op die administratie zullen houden. Die jonge ingenieurs krijgen op de administratie een schitterende opleiding. Na twee of drie jaar vertrekken ze echter opnieuw. Met zo een evolutie zal uw tabel er nog slechter uitzien dan vandaag.

Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vragen inzake de extra middelen. Als men inderdaad een inhaalbeweging moet doen, rekening houdend met de 70 percent behoud van wedde : wat wil men budgettair vrijmaken om dat te compenseren ? Dat is een groot probleem.

U stelt dat er vandaag nog maar 87 mensen ingespeeld hebben op de mogelijheid tot aanvraag op uitstap. U weet ook wel dat de meeste personeelsleden dit nog niet zo lang weten. Ze willen dit eerst eens rustig bekijken. Ik voorspel dat het aantal tegen het einde van het jaar zeer sterk zal worden opgetrokken. U hebt dus duidelijk een minimalistische visie naar voren geschoven.

Mijnheer de minister, uw bekommernis is ook mijn bekommernis. We moeten daar toch eens een concreet inzicht in krijgen. Bij de begroting zullen we het daar nog eens over hebben. Men kan immers wel een aantal doelstellingen naar voren schuiven, maar die doelstellingen kunnen slechts gerealiseerd worden als er middelen zijn en als er voldoende personeel is om dit uit te werken.

Mijnheer de minister, ik hoop dus dat we dit debat hier nog niet afsluiten. Misschien kunnen we van u ook recenter materiaal krijgen naar aanleiding van de begroting en misschien kunnen we ook het budgettair plaatje van de gehele operatie krijgen.

Ik weet ook dat er ondertussen een principiële fusie is tussen de NV Zeekanaal en AWZ. Inzake personeel zal dat misschien ook een positief element zijn. Ik weet het niet. Het personeelskader van de NV Zeekanaal is iets jonger dan dat van de administratie. Dat kan dus ook eventueel een positief element zijn.

Mijnheer de minister, het zou in elk geval goed zijn dat we dit debat nog niet zouden afronden en dat we naar aanleiding van de begroting nog verdere concrete cijfers kunnen krijgen om daarover te debatteren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De groep 55-plussers stijgt. Het is nog maar de vraag of dat een negatief kenmerk is. De groep van de 50- en 55-jarigen daalt. De groep van 30- en 40-jarigen neemt toe.

Stevaert

De personeelscurve toont een positieve ontwikkeling. Er is een verjonging van de administratie omdat er een aangroei is van onderuit. Er zijn ook mensen die niet uitstappen na hun 55 jaar. Ik vind ook niet dat het een doelstelling moet zijn om 55-plussers te doen uitstappen. Integendeel, het doel moet zijn om ze te laten werken. Daarom nemen we ook al die initiatieven.

Er is inderdaad een tekort, maar dat valt niet met terugwerkende kracht te regelen. In de jaren tachtig zijn er namelijk geen aanwervingen gebeurd. Dat zullen we nog een tijd blijven voelen. Op een bepaald moment zullen we echter een sprong maken en zal de administratie erg jong zijn. Dat kan perfect in een grafiek worden aangetoond. Er zijn beperkte kredieten bij ambtenarenzaken, maar er is in een reserve voorzien. We kunnen het daarover hebben tijdens de begrotingsbesprekingen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik maak een opsplitsing volgens afdeling. Er is een torenhoog probleem in AWV. Dat wordt een beetje gecompenseerd door de afdelingen Studies en Zeewezen.

U schudt van neen, maar de cijfers bewijzen dat ik gelijk heb. Bij AWV werken er 158 mensen die jonger zijn dan 35 op een totaal van meer dan 1.700 ambtenaren. Dat is amper 10 percent. Als u alle afdelingen samen neemt, dan verloopt de curve inderdaad iets beter. Het grootste probleem bij de ingenieurs situeert zich ook in AWV, want zij zullen massaal op pensioen gaan.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Decaluwe 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 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 het halen van de doelstellingen inzake groene stroom

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het halen van de doelstellingen inzake groene stroom.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik ben al enkele malen een interpellatie of vraag om uitleg begonnen met dezelfde zin. Ik zal dit ook nu doen. Het regeerakkoord en de beleidsnota Energie stipuleren dat de hoeveelheid groene stroom geleidelijk aan moet worden opgetrokken tot minstens 3 percent tegen 2004 en 5 percent tegen 2010.

De tussentijdse doelstelling van 2001 werd echter niet gerealiseerd en het ziet ernaar uit dat ook die van 2002 niet zal worden gehaald. Begin 2002 stonden er amper 54 turbines ingeplant, goed voor ongeveer 30 megawatt aan vermogen. Ondertussen is het duidelijk dat er dit jaar minder nieuw vermogen aan windenenergie zal worden ingeplant dan vorig jaar. De energiemaatschappijen die in 2001 hun doelstelling niet haalden, werden vrijgesteld van boete omdat de oorzaak van de achterstand niet bij hen zou liggen.

Ook de Europese Commissie en het Europees Parlement legden enkele doelstellingen vast inzake de productie van hernieuwbare energie en groene stroom. Zo nam de Europese Commissie in 1997 een ‘white paper’ aan waarin staat dat in 2010 12 percent van de energieconsumptie in de EU uit hernieuwbare energie moet bestaan. In 2001 keurde het Europees Parlement een richtlijn goed volgens dewelke in 2010 hernieuwbare energiebronnen 22 percent moeten opwekken van de totale Europese elektriciteitsconsumptie. België kreeg 6 percent opgelegd, wat samen met Luxemburg de laagste doelstelling van alle lidstaten is. Ik geef enkele andere voorbeelden : Nederland kreeg 9 percent opgelegd, Frankrijk 21 percent en Duitsland 13 percent. Ook in 2001 werd in het Europees Parlement een ontwerp van richtlijn over biobrandstof besproken, volgens dewelke in 2005 2 percent en in

Glorieux

2010 5,75 percent van de consumptie van diesel en benzine moet worden vervangen door biofuels.

Om deze doelstellingen te monitoren werd door de Europese Commissie het Pretir-project opgestart. Pretir staat voor Project of Renewable Energy : Target setting, Implementation and Realisation. Hiermee wordt nagegaan in welke mate de lidstaten de hen toegewezen doelstellingen vertaalden in nationale actieplannen en welke beleidsinstrumenten ze ontwikkelen voor de concrete realisatie. Het Pretir-onderzoek, waaraan onder meer het Nederlandse Ecofys, het Duitse Fraunhofer Institut en het Vlaams energiebureau 3E aan meewerkten, kwam tot de onthutsende bevinding dat slechts vijf lidstaten hun doelstellingen halen als de huidige beleidsopties en -maatregelen worden voortgezet. Die landen zijn Denemarken, Spanje, Nederland, Ierland en Luxemburg.

Ondanks het feit dat de EU ons land in de 'burden sharing' de zwakste doelstelling meegeeft, ligt die nog 1 percent hoger dan de Vlaamse 5 percent. Ons land blijkt die zwakke doelstelling met de huidige maatregelen echter niet te halen. We zullen in 2010 met het huidige beleid slechts op 3 percent groene stroom uitkomen. De Vlaamse tussentijdse doelstelling van circa 1 percent groene stroom werd in 2001 ook al niet gehaald en de prognoses voor 2002, 2003 en 2004 zijn ook niet rooskleurig.

Het Vlaams regeerakkoord van juni 1999 stelt : 'De zorg voor het milieu moet niet als een economische rem maar als een kans op kwalitatieve groei, werkgelegenheid en concurrentievoordeel op middellange termijn worden beschouwd. Dat kan slechts op voorwaarde dat de regelgeving voldoende continuïteit en rechtszekerheid biedt en eenvoudig met snel toepasbare procedures werkt.'

Misschien knelt daar het schoentje. De sector van de hernieuwbare energie past spitstechnologie toe. Ze biedt heel wat kansen op duurzame economische groei en tewerkstelling. De marktpenetratie blijkt echter ver achter te liggen op de praktische mogelijkheden. Volgens heel wat bedrijven die proberen windturbines in te planten, zijn de procedures te traag. Ze worden er moedeloos van. Ze moeten eerst heel veel investeren om te onderzoeken of een locatie al dan niet geschikt is. Als een geschikte plaats is gevonden, wordt het plan dan vaak afgewezen door bijvoorbeeld de burgemeester.

Een Vlaamse omzendbrief stelt bovendien dat landbouwgebied voor windturbines uitgesloten is, tenzij de boer zelf de helft van de opgewekte stroom verbruikt. In landen als Denemarken en Duitsland kan zoiets wel. De luchtverkeersveiligheid wordt in België ook als argument gebruikt om windturbines af te wijzen. In Spanje worden windturbines zelfs op luchthaventerreinen ingeplant. Ook in Denemarken ligt een park op amper zes kilometer van de landingsbaan van de luchthaven van Kopenhagen. Er is geen enkel probleem voor de luchtverkeersveiligheid, maar in België wordt over zoiets moeilijk gedaan.

Mijnheer de minister, ik had u dan ook graag enkele vragen gesteld. Klopt de analyse van Pretir ? Zal ons land er met het huidige beleid niet in slagen de door de Europese Commissie opgelegde groene stroomdoelstelling van 6 percent tegen 2010 te realiseren ? Zal Vlaanderen erin slagen om de tussentijdse groene stroomdoelstelling te realiseren in 2002 en 2003, om uiteindelijk minstens 3 percent van de elektriciteitsconsumptie in 2004 door groene stroom te dekken ?

Indien stroomproducenten worden vrijgesteld van de boetes omdat de oorzaak voor die achterstand niet bij hen ligt, wat zijn dan die oorzaken ? Is het omdat er onvoldoende projectaanvragen voor windturbineparken of biomassa-installaties zijn ? Zijn die inplantingsvoorwaarden voor hernieuwbare-energieprojecten misschien te streng ? Verloopt de afhandeling van de vergunningsprocedures te rigide of te traag of welke andere mogelijke oorzaken kunnen er zijn ? In welke mate kunnen die oorzaken worden weggewerkt ? In welke maatregelen wordt voorzien om de opgelopen achterstand inzake de realisatie van de groenestroomdoelstelling in te halen om tegen 2004 minstens 3 percent en tegen 2010 minstens 5 percent te halen, zoals de Vlaamse doelstelling vooropstelt, maar liever nog 6 percent zoals de Europese doelstelling aan ons land toewijst ?

Ik hoop dat we effectief nieuwe maatregelen zullen nemen en niet gemakshalve onze toevlucht zullen nemen tot het louter afzwakken van de vooropgestelde doelstellingen zoals ze in het regeerakkoord zijn opgenomen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, ik ben heel blij dat de Agalev-fractie mij consequent noemt. Ik vind dit hartverwarmend voor mezelf en onze fractie.

Mijnheer de minister, ik heb niets tegen de windmolens maar we moeten ervoor zorgen dat we

Verfaillie

geen slag krijgen van die windmolens. We moeten hierover zeer consequent en rustig nadenken. Het is heel gemakkelijk voor iemand van het binnenland om mooie pleidooien te houden voor de windturbines, hoewel u toch wel banden hebt met Veurne want uw grootmoeder verblijft in het OCMW-rusthuis van Veurne. Die windmolens zullen allemaal in West-Vlaanderen terechtkomen. Bij het bekijken van het windplan Vlaanderen zijn ze het meest efficiënt en kan het meest rendabiliteit worden gecreëerd in West-Vlaanderen – behalve één die natuurlijk in Hasselt staat. Het is logisch : onze provincie ligt aan de zee en er is veel wind. Alle voorwaarden zijn aanwezig om optimaal windenergie op te wekken.

We hebben een kustlijn van 68 kilometer, die 6 percent hernieuwbare energie moet leveren. Mijnheer Glorieux, u citeert mooie cijfers van andere landen : Spanje : 29 percent ; Nederland : 9 percent ; Ierland : 13 percent ; Denemarken : 29 percent. Ik daag u uit om de kusten van die landen te vergelijken met de kust van Vlaanderen. Spanje heeft waarschijnlijk 1.000 kilometer kust, Ierland en Denemarken ook. Het potentieel om daar windmolens te plaatsen is veel groter dan bij ons. Dat kan men onmogelijk ontkennen, want het is een consequente redenering.

We moeten bovendien rekening houden met het feit dat Vlaanderen grotendeels dichtgebouwd is, en we beschikken over bijna geen open ruimte meer. We wonen met 6 miljoen mensen op een relatief klein grondgebied. De open ruimte om nog zaken te realiseren is dus vrij beperkt. Ik heb een consequente houding aangenomen ten aanzien van de administratie over een plan in Veurne. In West-Vlaanderen zijn er ook nog twee andere plannen, namelijk het windmolenpark in Gistel en dat in Oostkamp. De meerderheid in Gistel van VLD en N-VA heeft zich uitgesproken voor de windmolens omdat dan de verdere ontwikkeling van de luchthaven van Oostende wordt gehypothekeerd. Hiermee wil ik zeggen dat bij het plaatsen van windmolens verschillende belangen van administraties en partijstandpunten kunnen meespelen. Over het windmolenpark in Oostkamp zal ik vandaag geen uitspraken doen.

Ik weet inderdaad wat het probleem van de heer Glorieux is. De federale regering heeft beslist dat de kernenergie wordt afgebouwd vanaf 2020 en vreest dat we in het jaar 2021 zonder elektriciteit zullen zitten. Wat zijn partij betreft, is dat misschien het moment om definitief het licht uit te doen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Vlaamse middellange termijnbeleidsdoelstelling inzake hernieuwbare energie is een aandeel van 5 percent groene stroom in de distributie- en transmissieleveringen van elektriciteit tegen 2010 en de maximale invulling van het haalbare potentieel aan hernieuwbare warmte.

Met deze doelstellingen anticipeert Vlaanderen op de essentie van de Europese richtlijn van 27 september 2001 betreffende de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen op de interne elektriciteitsmarkt. Die richtlijn stelt dat de lidstaten maatregelen moeten nemen om het verbruik van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen te bevorderen, zodat voor de Europese Unie als geheel in 2010 22 percent van het elektriciteitsverbruik zal voortkomen uit hernieuwbare energiebronnen, tegenover 13,9 percent in 1997. Voor België bedraagt dit streefpercentage 6 percent tegenover 1,1 percent in 1997.

De streefpercentages zijn indicatief. Aan de lidstaten wordt overgelaten welke steunmaatregelen ingezet worden om de doelstellingen te bereiken. Deze steunmaatregelen moeten wel goedgekeurd worden door de Commissie wat de Europese regels inzake staatssteun betreft.

De huidige achterstand ten opzichte van de initiële beleidsdoelstelling belet niet dat de investeringen in productie-installaties die gebruikmaken van hernieuwbare energiebronnen toch zeer snel evolueren. In 2000 werd er in Vlaanderen 53 Gigawattuur groene stroom geproduceerd, in 2001 79 Gigawattuur. Op het einde van augustus 2002 was de productiecapaciteit voor groene stroom nog verdubbeld tot 164 Gigawattuur per jaar. De totale groenestroomproductie waarvoor groenestroomcertificaten kunnen worden toegekend, kan tegen eind 2002 oplopen tot 200 Gigawattuur. Dit zou quasi een verviervoudiging op 2 jaar tijd inhouden. De momenteel geplande wind- en biomassaprojecten zullen nog voor een hogere versnelling in de groenestroomproductie zorgen.

Ik geef u de belangrijkste trends in deze inhaalbeweging. Wat de elektriciteitsproductie uit windenergie betreft, zijn er een groot aantal projecten gepland voor 2003 en 2004. Daarbij gaat het om 50 à 70 windturbines voor een totaal vermogen van meer dan 100 megawatt. Verder is de opmaak aan de gang van een aantal gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de inplanting van windenergie met een minimum vermogen van 35,5 mega-

Stevaert

watt. Deze projecten voorzien dus in een aanzienlijke toename in vergelijking met het huidige operationele vermogen van 30 megawatt. De toekomstige groenestroomproductie van deze windenergieprojecten is momenteel nog moeilijk in te schatten.

Inzake groenestroomproductie uit biomassa staan de komende jaren eveneens nog heel wat projecten in de steigers. De belangrijkste hiervan zijn ten eerste mestverbranding met 5,5 megawatt vermogen en een verwachte productie van 41 gigawattuur en ten tweede houtafvalverbranding en vergassing met 32 megawatt en een verwachte productie 190 gigawattuur. Uit het bovenstaande is af te leiden dat de beleidsdoelstelling op middellange termijn inzake groene stroom haalbaar blijft.

De huidige achterstand ten opzichte van de initiële beleidsdoelstelling is in belangrijke mate te wijten aan het feit dat diverse betrokken partijen zich nog onvoldoende hebben kunnen voorbereiden op een snelle groei van het aantal nieuw te bouwen productie-installaties die gebruikmaken van hernieuwbare energiebronnen. Investeerders blijken in de startfase van het systeem vooral moeilijkheden te hebben met het vinden van mogelijke interessante vestigingsplaatsen. Consultatie- en onderzoeksprocedures zijn dikwijls heel tijdrovend. Het zou van onbehoorlijk bestuur getuigen om boetes op te leggen voor het niet halen van onhaalbare doelstellingen. De onhaalbaarheid wordt bovendien grotendeels veroorzaakt door het feit dat de nodige vergunningen niet tijdig kunnen worden afgeleverd.

Daarnaast wordt, omwille van een aantal evoluties sinds de inwerkingtreding van het Elektriciteitsdecreet in het programmadecreet 2003 een wijziging van dat Elektriciteitsdecreet in verband met het systeem van groenestroomcertificaten vooropgesteld.

Om de certificaatwaarde te behouden, de leveranciers en kandidaat-investeerders in hernieuwbare energie-installaties te blijven motiveren, de kosten voor de energieleveranciers en bijgevolg ook voor hun uiteindelijke klanten te beperken, worden de quota zodanig herschikt dat in de beginjaren een lagere doelstelling dan oorspronkelijk voorzien wordt maar dat die, naarmate de jaren verstrijken, toch tot de uiteindelijke beleidsdoelstelling leiden. In het ontwerp wordt daarom tussen 2003 en 2010, jaar na jaar, een progressief groeiend quotum vastgelegd waarbij de einddoelstelling van de huidige tekst wordt bewaard.

Het uitsmeren van de doelstelling, met behoud van de doelstelling voor het einde van de beschouwde periode, betekent dus geen vrijstelling noch verlichting. Het vermijdt alleen dat initieel hoge boetes moeten worden betaald voor een feitelijke toestand buiten de wil van de investeerder of leverancier om. In feite komt het erop neer dat voor de eerste jaren slechts een voorwaardelijke vrijstelling wordt verleend. Als later mocht blijken dat de oorspronkelijke doelstelling niet wordt gehaald, zullen op dat ogenblik de boetes verschuldigd zijn. Door de progressiviteit van het boetebedrag zullen die bovendien hoger uitvallen.

Voor 2004 wordt een streefcijfer vooropgesteld van 2 percent als haalbaar, zowel op de distributie- als transmissieleveringen. De absolute einddoelstelling van 5 percent in 2010 blijft behouden, en geldt zowel voor de leveringen via het distributienet als het transmissienet.

Wat de overgang van de doelstelling voor 2004 naar de einddoelstelling betreft, is gekozen voor een eenvoudig systeem van lineaire progressie. De onzekerheid over de fasering van een aantal projecten maakt deze aanname onder de huidige omstandigheden de meest realistische.

Tot slot, wat het Pretir-rapport betreft, moet worden opgemerkt dat deze analyse is uitgevoerd op basis van de wetgeving die is goedgekeurd voor 1 september 2001. Specifiek voor investeringen in de opwekking van groene stroom werd daarbij uitgegaan van het systeem van de groene frank. Voor Vlaanderen is sindsdien het groenestroomcertificatensysteem goedgekeurd, zoals vastgelegd in het besluit van de Vlaamse regering van 28 september 2001 inzake de bevordering van de elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen. Dit systeem ging van start op 1 januari 2002. De boetes die opgelegd worden binnen dit systeem vormen een bijkomende incentive ten opzichte van de vroegere groene frank. De reeds geboekte resultaten en lopende initiatieven inzake groene stroom, die ik daarnet heb aangehaald, vormen hiervan een duidelijke illustratie. Dit wordt door de auteurs van het Pretir-rapport trouwens bevestigd. Bovendien is de geplande aanpassing van de doelstelling, waarbij naast de distributie- ook de transmissieleveringen in rekening gebracht worden, een bijkomend element dat niet in de Pretir-analyse is opgenomen.

Stevaert

Voor het bereiken van de Vlaamse doelstelling wordt tevens een strengere definitie van hernieuwbare energiebronnen gehanteerd dan het geval is voor de indicatieve doelstelling van 6 percent in de Europese richtlijn. Meer bepaald de bijdrage van de verbranding van restafval wordt niet in aanmerking genomen voor het verkrijgen van groenestroomcertificaten, en wordt bijgevolg niet meegerekend binnen de Vlaamse doelstelling. Deze fractie komt wel in aanmerking voor de invulling van de indicatieve 6 percent zoals aangegeven in de Europese richtlijn. We kunnen de 5 percent niet vergelijken met de 6 percent. Mijnheer Glorieux, ik dacht dat u zelf nog een betoog hebt gehouden om deze strengere definitie te hanteren.

We moeten een goede afweging maken tussen de doelstellingen die we hebben vooropgesteld en het boetesysteem. Het is niet onze doelstelling om boetes te innen, want dan organiseren we een vorm van parafiscaliteit. Het is onze doelstelling om de streefcijfers te halen. We moeten ervoor zorgen dat er druk op de markt bestaat, want anders stort het economisch systeem in. Dat is gebaseerd op die vergoedingen. Door druk kunnen we ervoor zorgen dat de boetes quasi vermeden worden en het economisch systeem blijft functioneren.

Daar kunnen we nog heel uitgebreide discussies over voeren. De omstandigheden in Vlaanderen zijn wat ze zijn en maken de zaken er niet altijd eenvoudiger op. Ik denk echter dat het een haalbare kaart is, zeker met het systeem dat we hebben uitgewerkt. Dat is een bijzonder groot incentive, waar men in andere landen naar opkijkt.

Het falen van de projecten in de Noordzee is een volumetegenslag. Mijnheer Glorieux, wat het land betreft, moet u zich geen zorgen maken. Langs de wegen zult u windmolens zien opduiken. Het probleem van de vergunningen wordt stilaan opgelost op het vlak van ruimtelijke ordening. Het andere probleem rijst ten aanzien van de dienst Natuurbehoud. Als die dienst dezelfde houding blijft aannemen, dan mogen we zelfs in het vergunningskader van ruimtelijke ordening alle overeenkomsten maken die we willen, maar als we op dat punt slecht blijven zitten, kan er natuurlijk geen doorbraak komen.

Er zullen natuurlijk plekken zijn die we moeten uitsluiten ter wille van de veiligheid van de vogels. De meeste internationale studies zeggen echter dat dit bijna geen probleem is. Ik kan u verzekeren dat de Denen daar zeker niet licht over gaan.

Voor de waterkrachtcentrales hebben we dezelfde problematiek met de vissen. Daar zijn ook altijd heel wat discussies, alhoewel daar vroeger geen discussies over waren. Volgens de dienst Natuurbehoud zullen we vogelpastei en vispastei krijgen. Misschien kan daar ook eens een initiatief komen. Dat is op dit moment namelijk de grootste weerstand van de investeerders. Het kader is geschapen. Er zijn heel wat investeerders in Vlaanderen die daarop willen inspelen.

Ik heb ook nog een laatste bedenking met betrekking tot de discussie over de biofuels. Dat zijn brandstoffen voor transport. Daar moeten we ook initiatieven nemen. Ik zal deze zaak in ieder geval aankaarten bij federaal minister Reynders om na te gaan of er een defiscalisatie kan plaatsvinden op de biofuel. Dat kan heel wat met zich meebrengen. Ik vraag u om dit aan te kaarten inzake natuurbehoud. Als dat spanningsveld er nog eens bij komt, dan is het moeilijk de doelstellingen te halen.

Voor de rest ben ik vrij optimistisch, omdat ook de creativiteit van de ondernemers gigantisch groot is. Er zijn nieuwe mogelijkheden. Samen met de openmaking van de markt, zullen we ook spelers op de markt krijgen die vragen naar groene stroom. Dan wordt dat ook een commercieel product. Ik geloof dat wij het enige land ter wereld zijn waar de transmissie van groene stroom gratis is. Er is dus wel een kader. Nu moeten we heel voorzichtig zijn dat we dat zowel ecologisch als economisch niet laten imploderen.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat de groenestroomproductie gestaag toeneemt. Desalniettemin slagen we er niet in om die 3 percent te halen tegen 2004. Die norm wordt dus ook opgegeven voor 2004.

Als ik het goed heb begrepen, zakken we af naar 2 percent. Op middellange termijn zou de doelstelling wel haalbaar blijven. Het gaat dan om 5 percent tegen 2010. Dat wordt echter wel tegengesproken door het Pretir-rapport. U hebt natuurlijk wel argumenten gegeven waarom het toch zo zou kunnen zijn.

Ik mis echter toch wel enigszins de redenen voor die achterstand. U zegt terecht dat het zeker niet de bedoeling is om moedwillig boetes op te leggen, want boetes moeten natuurlijk daadwerkelijk stimulansen geven in de goede richting, zodat de zaken gerealiseerd worden. Als de vergunningen te traag lopen, dan is mijn logische vraag wat we

Glorieux

eventueel kunnen doen om dat vergunningsproces sneller te laten verlopen. Welke maatregelen – deze of andere – zijn er mogelijk om alsnog die 3 percent in 2004 te halen ? Ik denk dat bijvoorbeeld ook de omzendbrief voor de inplanting van windturbines op land aan een evaluatie toe is op het vlak van de vergunningen. We moeten zeker overwegen om op een rationele en verstandige wijze landbouwgebied ook in aanmerking te nemen. We moeten de gemeenten ook kunnen stimuleren om ruimtelijke uitvoeringsplannen op te stellen voor de inplanting van windturbines, zeker in de zones die volgens het windplan een rendabel potentieel hebben.

Mijnheer de minister, u hebt het terechte argument aangehaald dat een van de twee offshorewindparken niet binnen de termijn gerealiseerd wordt. Dat kan ik natuurlijk niet anders dan betreuren – samen met u. Wat mij betreft, is daarover trouwens ook een zeer onterechte commotie van politici van andere partijen geweest.

Dan is er de kleinschalige waterkracht. Net als u denk ik dat het hier om goede projecten gaat, die we zo veel mogelijk moeten realiseren, maar dan vooral als educatieve projecten voor de bevolking. Het daadwerkelijk vermogen zal immers weinig of geen impact hebben op het al dan niet realiseren van de 3-percentnorm.

Het maximaal vermogen van de kleinschalige waterkracht in Vlaanderen bedraagt nog geen 5 megawatt. Als elke gelegenheid in Vlaanderen voor kleinschalige waterkracht gerealiseerd zou worden zonder ook maar enige beperking van vismigraties of wat dan, dan zouden we dus nog geen 5 megawatt halen. Dat betekent dus ongeveer het vermogen van de drie windturbines van Eeklo.

Ik ben het zeker met u eens dat dit dus vooral als educatieve energieprojecten een bijzondere waarde heeft, maar zeker niet kan worden ingeroepen als reden om de 3 percent niet te halen. De absolute bijdrage van die kleinschalige waterkracht is immers zeer gering.

Mijnheer de minister, ik hoop dat uw optimisme bewaarheid wordt. Ik had echter toch liever gezien dat we een tandje bij zouden steken en een paar extra maatregelen zouden nemen om alsnog die 3-percentnorm te halen in 2004, in plaats van nu al onmiddellijk af te zakken naar 2 percent. Op die manier wordt natuurlijk ook de totale realisatie op de lange baan geschoven en wordt ook een precedent geschapen om ook in de toekomst de zaken te vertragen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil heel uitdrukkelijk stellen dat ik niets tegen windmolens heb. Als we echter met onze twee voeten ook lokaal verankerd zijn en bezig zijn met het gemeentelijk beleid, dan zien we dat het allemaal niet zo eenvoudig is. We zien dat zo dus veel beter dan wanneer men spreekt vanuit een ivoren toren in Brussel of in Antwerpen.

U sprak over synergieën. Ik kan u zeggen dat we twee patéfabrieken hebben in Veurne. Misschien is er dus toch nog een oplossing mogelijk.

De heer Eloi Glorieux : U bedoelt dus dat men moet cumuleren om voeling te hebben met wat er lokaal leeft ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Lokale politici moeten ook hun verantwoordelijkheid opnemen. Als men echt gelooft in een duurzame ontwikkeling en in de uitbouw van hernieuwbare energie, dan moet men ook plaatselijk zijn verantwoordelijkheid durven op te nemen en in samenspraak met de plaatselijke bevolking de best mogelijke oplossing zoeken. Men mag echter niet zomaar alle projecten afketsen.

Vroeger werd gezegd dat de CVP de antimilieupartij was. Nu lijkt CD&V dezelfde toer op te gaan.

De heer Jan Verfaillie : Ik heb niets afgeketst. Er is gewoon een duidelijk probleem. Er is nog niemand gekomen met een geloofwaardig en haalbaar voorstel.

De heer Eloi Glorieux : Zegt de naam BeauVent u iets ?

De heer Jan Verfaillie : Er is inderdaad een bouwaanvraag ingediend door de coöperatieve vennootschap BeauVent. U vertelt er echter niet bij dat die coöperatieve die bouwaanvraag indient om de windmolens te plaatsen in landbouwzone. Vandaag is er geen enkel wettelijk kader om die windmolens te plaatsen in landbouwzone. Ik zou die mensen dus gewoon een rad voor de ogen draaien indien ik vandaag zou zeggen dat ik hun plannen steun. Ik heb hen gezegd dat het plan dat ze hebben ingediend, niet haalbaar is omdat het niet voldoet aan de wettelijke voorschriften. Er is trouwens ook een

Verfaillie

negatief advies van Stedenbouw. Die mensen zijn dan in beroep gegaan bij de provincie, maar die heeft hun klacht verworpen. Zowel Stedenbouw als de provincie steunen mij daar dus in. Er is geen wettelijk kader. Het kan niet in landbouwgebied.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Glorieux, we laten de doelstellingen zeker niet los. We proberen het enkel op een realistische en pragmatische manier te doen, anders zal het dossier in onze handen ontploffen. Een pragmatische houding is dus de beste opstelling die we kunnen aannemen. We herschuiven gewoon de doelstelling, want anders zouden we heel veel boete innen. Dat zouden we ten onrechte innen omdat we er niet in geslaagd zijn om de aangevraagde vergunningen tijdig af te leveren. Dat wil uiteraard niet zeggen dat alle vergunningsaanvragen zinvolle vergunningsaanvragen waren.

We moeten ook voorzichtig zijn dat we op het land rekening houden met de draagkracht van onze ruimtelijke ordening. Ik wil zeker nog wel eens met minister Van Mechelen over dit alles spreken. Die omzendbrief is na een heel lange discussie tot stand gekomen. We moeten ook goed de afweging maken inzake natuurbehoud. In Limburg zijn er een aantal projecten die daarop botsen. Als er nog open ruimte is, is dat vaak natuur. Dan moet men die afwegingen opnieuw maken, of dan heeft dat een landschappelijke waarde. Langs onze wegen zullen we in elk geval al heel wat windmolens kunnen realiseren.

Een tweede punt heeft te maken met het oprichten van windmolenparken in zee. De enige realistische mogelijkheid op dit moment is dat men een heel groot windmolenpark heel ver van de kustlijn verwijderd in zee de kans geeft. Dan moeten we het echter wel groot doen. Als we dat niet doen, is het immers niet betaalbaar omdat de overbrenging van de stroom veel te duur is.

Wat de federale overheid voorstelt, is een klein windmolenpark heel ver van de kust. Dat zal economisch nooit haalbaar zijn, of dan zal ze de consequentie moeten aanvaarden dat de overheid de netkosten op zich neemt. Ik zeg niet dat dit een goed denkspoor is, ik zeg enkel dat het anders niet zal lukken. Als de investeerder dan de netkosten op zich moet nemen, dan doet die dat niet. Dat is het grote verschil met het platteland. Daar is er toegang tot het net en betaalt men eigenlijk alleen maar de windmolen als investering. Aan de Belgische kust botsen we echter op een probleem. We botsen daar trouwens ook nog op het Duinendecreet en op tal van andere zaken.

Laten we echter aannemen dat die zaken allemaal oplosbaar zijn, dan zitten we nog met een laatste punt, en daar zullen we zelfs met de federale overheid over moeten praten. Het gaat erom dat we een absolute garantie moeten geven. Er zijn investeerders en alles is voorradig als een aantal randvoorwaarden vervuld zijn. Een laatste belangrijke randvoorwaarde is dan dat we kunnen garanderen dat het systeem van de groenestroomcertificaten een looptijd heeft van twintig jaar, anders trekt de banksector zich terug. Dat is een ander probleem waarmee we worden geconfronteerd.

Ik ben een grote verdediger van waterkracht. We kunnen 4 percent van onze doelstelling via waterkracht halen, misschien zelfs iets meer. De kwaliteit van de stroom is ook goed. Het is stroom die in een piekperiode valt. In de winter hebben de waterkrachtcentrales een hoger rendement dan in de zomer. Windenergie heb je altijd wanneer het waait. Dat is soms ook in de daluren. De sector wordt dan verplicht die dure stroom in de daluren te nemen, ook wanneer men die eigenlijk niet nodig heeft. Bij het bouwen van nieuwe sluizen moet al rekening worden gehouden met het opwekken van waterkracht. Op die manier kost het bijna niets. In de zomer kan de installatie dan ook worden gebruikt om water te pompen. We moeten dat idee niet loslaten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams Totaalplan Fiets

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

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, reeds in het

Decaluwe

Vlaams regeerakkoord werd er een Vlaams Totaalplan Fiets aangekondigd. Een adequaat fietspadennetwerk zou hierin centraal staan. Ondanks herhaaldelijke beloftes heeft de Vlaamse regering na drie volledige werkjaren nog steeds geen fietsplan aan het parlement voorgelegd. Nochtans beloofde u tijdens de begrotingsbesprekingen van vorig jaar dat dit voor het zomerreces zou gebeuren.

Ik heb vernomen dat in maart is begonnen met de opmaak van het Vlaams Totaalplan Fiets binnen de mobiliteitscel. Daar was echter te veel werk en de opmaak werd zo gedeeltelijk uitbesteed aan Langzaam Verkeer VZW. Bij dat proces werden de Fietsersbond, de VVSG en de VVP geconsulteerd, alsook een aantal Nederlandse consultants die in hun land betrokken waren bij de opmaak van het Masterplan Fiets. Ondertussen hebben de betrokkenen niets meer gehoord, wat ons een gebrek aan communicatie lijkt. Het plan moest tegen het einde van juni klaar zijn en dat is de VZW ook gelukt. Waarom is het dan niet ingediend in het parlement ?

Om de doelstellingen inzake verkeersveiligheid te halen en het fietsroutenetwerk verder uit te bouwen, zullen meer middelen nodig zijn. Er werden al meer middelen gereserveerd voor de aanleg van fietspaden, maar het blijft evenwel wachten op meer resultaat in de praktijk. Op 19 september jongstleden werd een stuurgroep bij elkaar geroepen om het ontwerp Totaalplan Fiets te bespreken. Het provinciale niveau is niet te spreken over de manier waarop de inspraak is georganiseerd. De provincies voelen zich onvoldoende betrokken, alhoewel ze een belangrijke rol in het plan moeten spelen.

Ondanks het feit dat het plan er nog niet is, werden heel wat maatregelen en initiatieven genomen voor het fietsverkeer. Er werden, zoals gezegd, meer middelen gereserveerd voor de aanleg van fietspaden, er werd een vademecum Fietsvoorzieningen opgesteld en de provincies hebben een bovenlokaal fietsroutenetwerk in elkaar geknutseld. Het is dan ook verwonderlijk dat het totaalplan zo lang op zich laat wachten.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook vier concrete vragen stellen. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Vlaams Totaalplan Fiets ? Waarom duurt het zolang ? In hoeverre worden de steden en gemeenten, provincies en de fietsersbond bij de opmaak betrokken ? Op welke termijn zullen de bovenlokale fietsroutenetwerken, uitgewerkt door de provincies, gestalte krijgen ? Module 13 stelt de traditionele taakverdeling tussen de besturen in vraag. Tot op heden was de wegbeheerder verantwoordelijk voor de fietspaden langs de wegen die onder zijn bevoegdheid vallen. Met module 13 worden taken van de gewestelijke wegbeheerder doorgeschoven naar de gemeenten. Hoe ziet u de taakverdeling tussen het gewest, de provincies en gemeenten in de toekomst ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, met de opmaak van het Vlaams Totaalplan Fiets werd gestart na het bepalen van de algemene beleidsvisie in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ondertussen zat de administratie echter niet stil. Zo werd het vademecum Fietsvoorzieningen opgemaakt en werden in samenwerking met de provincies bovenlokale functionele fietsroutenetwerken uitgetekend. Het Vlaams Totaalplan Fiets wordt nog deze maand aan het Vlaams Parlement overgemaakt. Vrijdag staat het op de agenda van de Vlaamse regering. Alle door u vernoemde bestuursniveaus en de fietsersbond werden betrokken bij de voorbereidende studies, bij de expertengroep en bij de stuurgroep.

De realisatie van de bovenlokale functionele fietsroutenetwerken is integraal opgenomen in het Vlaams Totaalplan Fiets. Nu al worden reeds tal van stukken fietspad aangelegd. Dit zijn zowel gewestelijke projecten in het kader van modules 11, 12 en 13, als provinciale en gemeentelijke projecten. De realisatie van dit netwerk hangt uiteraard af van de middelen die door de diverse overheden in de toekomst ter beschikking worden gesteld.

Het gewest blijft verantwoordelijk voor de infrastructuur van de gewestwegen, inclusief de fietsinfrastructuur. Fietspaden die worden aangelegd via module 13 worden vanaf de voorlopige oplevering beheerd door het Vlaams Gewest. Bovendien gaat het gewest zelf onverminderd door met zijn programma voor de aanleg van fietspaden. Module 13 is een complementair instrument bedoeld om het fietspadennetwerk versneld te kunnen uitbouwen, waarbij modules 11 en 13 parallel worden geschakeld.

De taakverdeling in de toekomst tussen gewest, provincies en gemeenten maakt het voorwerp uit van het kerntakendebat. Wat de materie mobiliteit betreft, werd er al een consensus bereikt dat het Vlaams Gewest en de lokale besturen als enige infrastructuurbeheerders zullen overblijven. Het fietsbeleid wordt een kerntaak voor de provincie. Ik citeer : ‘Het bepalen van een plan voor de trage

Stevaert

mobiliteit op provinciaal niveau, binnen het referentiekader van het provinciaal ruimtelijk structuurplan, waarbij bovenlokale functionele fietsroutenetwerken bindende betekenissen voor het gewest en de gemeenten hebben'. De rol van de provincies ten aanzien van de fietspaden is 'coördinerend en ondersteunend bij de realisatie.'

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Waartoe een parlementaire vraag toch kan leiden ! Het punt staat vrijdag plots op de agenda van de Vlaamse regering.

U zegt dat dit kadert binnen het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat is een ander heikel punt. Is er al dergelijk ontwerp of niet ? Bij mijn weten is er alleen een resolutie van het parlement en een stuk van de administratie. Er is dus geen duidelijke geïntegreerde beleidsvisie van de Vlaamse regering. Welke timing stelt u voorop ? In welke mate zal de commissie worden betrokken bij het Totaalplan Fiets ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik zal het plan overmaken. De commissie moet dan beslissen wat er verder mee gebeurt. Met betrekking tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen is er een resolutie van het parlement die vraagt dat alles tot in de details wordt berekend. Daarmee is de administratie momenteel dus bezig.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de GEN-overeenkomst

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

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, op zondag 22 september was er de European Car Free Day. Federaal minister voor verkeer, mevrouw Durant, was die dag te gast in het programma Mise au Point op de RTBF. Ze verklaarde dat er een akkoord is gesloten tussen de federale overheid en de drie gewesten met betrekking tot de realisatie van het voorstedelijk openbaar vervoersnet GEN, het Gewestelijk ExpresNet Brussel. Dat was bijzonder goed nieuws, maar minister Chabert viel uit de lucht toen ik hem daarmee confronteerde.

Bestaat er een financieel plan rond het GEN ? Ik vind daarvan niets terug in de begroting. Voor de NMBS is het GEN ook geen prioriteit omdat ze de middelen niet krijgt. Mijnheer de minister, kunt u deze overeenkomst bevestigen ? In hoeverre wordt in de nieuwe overeenkomst rekening gehouden met het Brussel-Brabantnet zoals voorgesteld door de gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer De Witte ? Werden er termijnen vastgesteld met betrekking tot de verschillende deelprojecten ? Wilt u deze nieuwe overeenkomst ter inzage aan het parlement ter beschikking stellen ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik kan bevestigen dat er in het comité van de ministers van Mobiliteit een principieel akkoord is bereikt over zo een overeenkomst. Er is echter nog geen formele overeenkomst ondertekend, aangezien hiervoor nog een aantal stappen moeten worden gezet. Zo moet de tekst eerst worden besproken in de federale regering. Dan wordt de tekst van het akkoord voor standpuntbepaling naar de gewestregeringen gezonden. Nadien vloeit daaruit een formeel akkoord voort.

In het ontwerp van overeenkomst zijn op uitdrukkelijke vraag van het Vlaams Gewest een aantal transversale spoorverbindingen tussen de voornaamste polen in de Vlaamse regio rond Brussel opgenomen. Deze spoorverbindingen vormen een belangrijk element in het Brabant-Brusselnet. Het principe ervan werd reeds ondersteund ingevolge de beslissing van de Vlaamse regering van 25 juli 2000. Ook bij de uitbouw van de busverbindingen rond Brussel die uiteraard de volledige bevoegdheid van het Vlaams Gewest blijven, zal met de filosofie van het Brabant-Brusselnet rekening worden gehouden.

Tegen 31 december 2005 moeten de eerste twee lijnen operationeel zijn. Het gaat om lijn R4b : Geraardsbergen-Edingen-Halle-Schaarbeek-Josap-

Stevaert

hat-Vilvoorde-Weerde-Mechelen. Voor dezelfde as heeft het Vlaams Gewest voorgesteld om op korte termijn één verbinding per uur in te voeren tussen Haacht en Brussel via Weerde, om zo de verbinding van deze regio met Brussel substantieel te verbeteren. De omvangrijke werken aan de brug in Kampenhout vormen de aanleiding om deze verbetering op korte termijn te vragen. Dan is er de lijn R6 in 's-Gravenbrakel, Halle, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Dendermonde. Het volledige net moet operationeel zijn tegen 2012.

Zodra er een formeel akkoord is, zal ik dit zo snel mogelijk aan het Vlaams Parlement overmaken. We volgen met de financiële middelen de Vlaamse Vervoermaatschappij. De grote financiële middelen zijn een probleem van de federale overheid in deze materie en eventueel van het Brussels Gewest. Voor Vlaanderen zijn de middelen ingeschreven en we vragen dat dit zo snel mogelijk afgerond wordt.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Federaal minister Durant had gezegd dat er een akkoord was. Het was blijkbaar een principieel akkoord, en dat is verre van een definitief akkoord. Ik hoop niet dat het de gewoonte wordt omtrent die problematiek te zeggen dat er akkoorden zijn terwijl er ondertussen niets gebeurt. Ik verwijt u niets, mijnheer de minister, want het is federaal minister Durant die de coördinatie moet doen en de impulsen moet geven. De informatie is duidelijk. Ik denk dat we er niet te veel van moeten verwachten de eerstkomende weken en maanden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onbemande camera's

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onbemande camera's.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in augustus 2001 kondigde u aan dat u 350 extra onbemande camera's zou plaatsen in Vlaanderen. De gemeentebesturen kregen de kans om voorstellen te formuleren betreffende de locatie van deze camera's. Her en der zien we hier en daar de camera's opduiken, wat positief is. U zou ervoor zorgen dat er een honderdtal camera's per jaar geïnstalleerd zouden worden. Op een periode van drie jaar komt dat op 350 camera's.

Er moet echter een onderscheid gemaakt worden tussen camera's en flitspalen. Niet elke flitspaal huisvest een camera. Per vier flitspalen zou er één camera worden geplaatst en de politie beslist waar en wanneer er een camera zit in het zogenaamde kastje. De pakkans bij een flitspaal bedraagt dus één op vier. Dat is geen probleem want het afschrikkingseffect is voldoende groot.

Mijnheer de minister, wanneer de minister aankondigde dat hij honderd camera's per jaar zou installeren, ging ik ervan uit dat er vierhonderd flitspalen zouden worden geplaatst. Misschien is deze redenering fout, dat zal ik in uw antwoord horen. Volgens bronnen uit de administratie wordt er zelfs maar één camera voorzien per acht flitspalen. De vraag kan dan gesteld worden of het afschrikkingseffect nog voldoende groot is, want dan praten we over een pakkans van één op acht.

Dit zou evenwel ook kunnen betekenen dat er liefst achthonderd flitspalen per jaar zouden moeten bijkomen. Dat is zeer veel. Volgens dezelfde bronnen waren er op 31 juli vijftig sites uitgerust voor onbemande camera's die gehomologeerd en geijkt waren. Er werd ook gespecificeerd dat tegen het einde van het jaar er honderd sites extra zouden bijkomen voor onbemande camera's. Voor mij is het echter niet duidelijk wat men bedoeld met een site. Kan een site meer dan één flitspaal omvatten of meer dan één onbemande camera ? Een kruispunt kan een site zijn, maar dat is uitgerust met twee flitspalen, één in elke richting. Hier is dus enige verwarring mogelijk tussen het aantal extra camera's, sites en flitspalen.

Bij de aankondiging had u het duidelijk over honderd extra camera's. Ging het daadwerkelijk over camera's, of over sites of flitspalen ? Hoeveel camera's zullen er werkelijk bijgekomen zijn tegen eind 2002 ? Hoeveel sites zullen er uitgerust en voorzien zijn van onbemande camera's ? Hoeveel flitspalen zullen hiertoe geïnstalleerd zijn ? Bestaat er een onderzoek naar het afschrikkingseffect van

Decaluwe

flitspalen ? Is er onderzocht per hoeveel flitspalen een camera moet werken om een voldoende groot afschrikkingseffect te hebben ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, wanneer er sprake is van de inplanting van onbemande camera's, gaat het wel degelijk steeds over sites. Het opzet is dus om in totaal 350 kruispunten uit te rusten met onbemande camera's tegen een tempo van 100 kruispunten per jaar. Tegen eind 2002 zullen er dus 100 nieuwe kruispunten uitgerust zijn met onbemande camera's.

In de regel worden er twee flitspalen opgesteld per kruispunt in de hoofdrichting. In sommige gevallen worden vier flitspalen opgesteld. Het gaat dan over bijkomende flitspalen voor de kruisende richting wanneer die even druk is als de hoofdrichting. In het geval van een brede rijweg dienen er soms ook nog bijkomende flitspalen opgesteld te worden om een volledige dekking van het kruispunt te bekomen.

Het aantal camera's dat in deze flitspalen opgesteld wordt bedraagt 50 camera's voor 100 kruispunten of een verhouding van 1 op 2. In Nederland is de verhouding 1 camera per drie kruispunten. Vlaanderen plaatst dus meer camera's in de flitspalen op de kruispunten dan Nederland. De ervaring toont aan dat het afschrikkingseffect dat van deze aantallen uitgaat voldoende groot is zodat er geen plannen zijn om het aantal werkende camera's per site op te voeren.

Honderd sites per jaar, dat betekent tweehonderd flitspalen minimum. Er zijn steeds twee flitspalen per site nodig maar af en toe zijn er voor een site vier flitspalen nodig. Per twee kruispunten is er één camera.

De heer Johan Malcorps : Er worden dus 100 sites per jaar uitgerust met 200 flitspalen en 50 camera's.

De heer Carl Decaluwe : Moraal van het verhaal. Er worden dus maar 50 camera's geplaatst in plaats van 100 ?

Minister Steve Stevaert : Neen, er worden 100 sites uitgerust.

De heer Carl Decaluwe : Ik haal even een voorbeeld aan uit Brugge. Als men vanaf de autosnelweg Brugge binnenrijdt, staan aan het eerste kruispunt aan de beide kanten twee onbemande camera's. Er werd er nog een bijgezet. Ik begrijp dit niet goed. Er staan alleszins vier flitspalen. Het is logisch dat er hier één camera staat. Dat is toch voldoende als afschrikkingseffect.

Minister Steve Stevaert : Het kan zijn dat als gevolg van lokale omstandigheden de paal dichter bij het kruispunt moet worden geplaatst, zodat niet alles in het zicht van de camera komt, en dat Economische Zaken het voor de homologatie nodig acht dat er een extra paal wordt geplaatst. Dat zijn echter uitzonderingen.

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 aanpak van de zwarte punten voor de doorstroming van het openbaar vervoer in de entiteit Antwerpen

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 aanpak van de zwarte punten voor de doorstroming van het openbaar vervoer in de entiteit Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 25 september werd op een druk bijgewoonde studiedag van de Lijn, het jaar van de doorstroming afgesloten, onder het motto 'openbaar vervoer uit de file'. Tal van hoopgevende projecten werden voorgesteld, maar de conclusie was ook dat er nog veel moet gebeuren. Na het jaar van de doorstroming is er een eeuw van de doorstroming nodig, zo stelde de coördinator van de campagne 'Op 1 Lijn'.

De Lijn rapporteerde op de studiedag over haar inspanningen om tot een objectieve bepaling van de congestiegraad te komen. Er worden per jaar 40 congestiemetingen per entiteit gedaan. Dat zijn er 200 in totaal. De resultaten worden gerapporteerd aan de AWV en bestudeerd door de werkgroep doorstroming. 126 knelpunten werden reeds gemeld aan de AWV.

Malcorps

Uit een interview met mevrouw Lieten, directeur-generaal van de Lijn, en de heer De Kesel, directeur van de Lijn Antwerpen, vernamen we bovendien dat acht van de tien belangrijkste zwarte punten voor de doorstroming op het grondgebied van de stad Antwerpen liggen. Dit betekent allicht dat de stad en de stedelijke politie meer inspanningen moeten doen op het vlak van de ordehandhaving. Foutparkeerders zijn de belangrijkste reden dat de dienstregelingen niet worden gehaald en de rijtijden moeten worden aangepast. Volgens directeur De Kesel van de Lijn Antwerpen leidt dat tot een verlies van 3,3 miljoen euro op jaarbasis. Via het zogenaamde stoepenplan, in het verlengde van de overlast van de werken aan de Leien, zou ook kunnen worden geïnvesteerd in doorstromingsprojecten op stadswegen.

De 8 zwaarste knelpunten voor de doorstroming in Antwerpen worden echter gesitueerd op gewestwegen, namelijk op de Grotesteenweg te Berchem en Mortsel, en op de Bredabaan te Merksem. De reizigers van de tramlijnen 7 en 15 lopen op de Grotesteenweg, op het traject Antwerpen – Mortsel, samen jaarlijks maar liefst 85.363 uren vertraging op. Dat blijkt uit de berekening van de congestiegraad door de Lijn. Die gewestweg is nochtans uitgerust met een vrije trambedding en met passieve verkeerslichtenbeïnvloeding. In die gevallen houdt de minister dus minstens 2 van de 3 sleutels om de doorstromingsproblemen te verhelpen, zelf in handen.

Ik heb via de pers vernomen dat er al werd beslist om 2,5 miljoen euro te besteden aan de doorstroming in de stad Antwerpen, aan de Turnhoutsebaan te Deurne, waar een vrije tram- en busbaan zou komen, en aan de Mechelsesteenweg en de Grotesteenweg. Daarmee is een eerste aanzet gegeven, maar er is veel meer nodig. De stad is mee verantwoordelijk, maar het Vlaams Gewest en de Lijn moeten ook hun verantwoordelijkheid opnemen.

Mijnheer de minister, welke knelpunten werden vastgesteld bij de metingen van de congestiegraad in de entiteit Antwerpen ? Wat is de rangorde van die knelpunten ? Binnen welke termijn worden ze weggewerkt ? Wat zijn de effecten van het jaar van de doorstroming voor de entiteit Antwerpen ? Welke verbeteringen werden gerealiseerd ?

Mijnheer de minister, klopt het dat de grootste knelpunten op 2 stukken van de N1, de Grotesteenweg en de Bredabaan, liggen ? Op welke wijze zullen de Lijn en de AWV de krachten bundelen om die knelpunten snel weg te werken ? Zal de geplande heraanleg van de Bredabaan te Merksem het doorstromingsprobleem definitief van de baan helpen ? Hoe zit het met het traject Antwerpen – Mortsel op de Grotesteenweg en de Antwerpsestraat ? Wat zal het effect zijn voor de doorstroming van de heraanleg van de Antwerpsestraat te Mortsel ? In welke mate moet op korte termijn worden ingegrepen in het traject tussen Morstel en de Singel, Nieuw Berchem, om ook de knelpunten aan de kruispunten daar weg te werken ? Waarom werkt de verkeerslichtenbeïnvloeding er niet ?

Mijnheer de minister, welke afspraken zijn er gemaakt in het jaar van de doorstroming met de stad Antwerpen en de politie inzake het handhavingsbeleid ? Zijn hier nog extra inspanningen mogelijk ? Welke hefbomen hebt u hiervoor ? Klopt het dat er via het stoepenplan ook middelen kunnen worden vrijgemaakt voor het bevorderen van de doorstroming op stadswegen ? Worden daarover al concrete afspraken gemaakt ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal de prioritaire lijst van de knelpunten inzake doorstroming in de entiteit Antwerpen aan de commissiesecretaris bezorgen, zodat hij deze onder de aanwezige commissieleden kan verspreiden. Op die lijst zijn het tijdsvenster, de situering van het knelpunt, en de richting aangegeven. In de laatste kolom wordt ook de congestiegraad weergegeven. Die congestiegraad is de graadmeter voor het bepalen van de prioriteit, en werd opgemaakt in overleg met de diensten van de AWV. De uitvoeringstermijn is gekoppeld aan de prioritaire behoeftenanalyse van de AWV.

Voor de tramverlengingen Keizershoek en Zwijndrecht werd een protocol met de politie van Antwerpen afgesloten over de doorstroming van het openbaar vervoer in de Waaslandtunnel. De beslissing tot uitvoering van de projecten Leien, Sint-Bemardsesteenweg en Antwerpsestraat Mortsel werd reeds eerder genomen.

Er werd ook overeengekomen om een organisatiestructuur uit te werken en zo een maatschappelijk draagvlak te creëren, en om eensgezindheid bij alle partijen te bereiken over de wijze van aanpak. Die problemen worden aangepakt via congestiegevoeligheidsmetingen in samenwerking met de AWV, en via het deelproject 'knelpunten openbaar vervoer en zwakke weggebruikers'van het Masterplan.

Stevaert

De doorstroming op de Bredabaan te Merksem zal worden gegarandeerd door de aanleg van een vrije tram- en busbaan. Op de Grotesteenweg – Antwerpsestraat zal de doorstroming worden gegarandeerd door de aanleg van een vrije tram- en busbaan, en door een verbetering van de lichtenbeïnvloeding via het deelproject 'knelpunten openbaar vervoer en zwakke weggebruikers' van het Masterplan.

Er is een permanent en intensief overleg tussen de stad, de politie en de Lijn. De Lijn is vragende partij voor een uitbreiding van het handhavingsbeleid. De hefboom is en blijft een stringent handhavingsbeleid en infrastructurele maatregelen die de doorstroming bevorderen.

Bij de heraanleg van gewestwegen zijn bepaalde zaken ten laste van de lokale overheid. De lokale overheid draagt de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de voetpaden, voor het straatmeubilair en voor het groen. Bij de heraanleg van de doortochten van de gewestwegen is dus steeds een deel van de totale kostprijs ten laste van de lokale overheid. Dat is ook het geval voor de heraanleg van de Leien te Antwerpen. Het aandeel van de stad Antwerpen bedraagt ongeveer 9 miljoen euro, waarvan 1,5 miljoen euro is bestemd voor de heraanleg van de voetpaden.

Op termijn wil ik via de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel het volledig gemeentelijk aandeel van projecten die kaderen in het Masterplan Antwerpen ten laste nemen, zoals bijvoorbeeld de heraanleg van de Leien. Het Masterplan Antwerpen zal grotendeels worden gefinancierd door tolheffing. Ik wil de tolheffing op de Oosterweel koppelen aan het stedelijk aandeel in projecten die kaderen in het Masterplan Antwerpen. Dat is één van de manieren waarop het Vlaams Gewest de stad Antwerpen een deel van de baten, gegenereerd door de tolheffing op de Oosterweel, kan toebedelen. Tot op heden is de tolheffing te Antwerpen uniek in Vlaanderen, zodat er geen sprake is van een ongelijke behandeling van andere overheden.

Dat is slechts één deel van het verhaal en het heeft specifiek betrekking op het financiële aandeel van de stad Antwerpen in projecten van het Masterplan Antwerpen. De problematiek is veel ruimer. Het centrum van Antwerpen telt ongeveer 300 kilometer wegen, waarvan 25 kilometer gewestweg is. De rest, 275 kilometer of meer dan 90 percent, zijn dus gemeentewegen waarin het Vlaamse Gewest helemaal niet kan ingrijpen.

De moeilijke financiële toestand van Antwerpen heeft spijtig genoeg tot gevolg dat de stad slechts met mondjesmaat kan investeren in de verbetering van de lokale wegen. De verloedering van het openbaar domein is echter een belangrijke bekommernis van de bevolking en dat is ook een bekommernis van de Vlaamse regering.

Vanuit de Vlaamse regering wil ik daarom impulsen geven om de schuldenlast van de stad Antwerpen te herschikken, zodat er meer ruimte vrijkomt voor investeringen in het gemeentelijk openbaar domein. In de Vlaamse regering zal ik erop aandringen dat een vorm van herschikking van de Antwerpse schulden de bevolking rechtstreeks en volledig ten goede komt. Ik zal een eventuele schuldherschikking dan ook koppelen aan een zinnige aanwending van de middelen die hierdoor vrijkomen. Daarom heb ik me voorgenomen om de schuldherschikking van Antwerpen binnen de Vlaamse regering te ondersteunen, op voorwaarde dat de stad een meerjarenstoepenplan opmaakt voor investeringen in de heraanleg en het onderhoud van haar voetpaden.

Dat kan gefinancierd worden vanuit de bijkomende budgettaire ruimte die, via de schuldherschikking door de Vlaamse regering, voor de stad Antwerpen is vrijgekomen.

De stad Antwerpen zal werk moeten maken van maatregelen om het openbaar vervoer op haar wegen beter te laten doorstromen. Deze maatregelen hoeven niet altijd geld te kosten. Veel doorstromingsprojecten kunnen worden opgelost door een gerichter verkeerstoezicht. Ik hoop hiermee duidelijk aangegeven te hebben welke inhoud ik aan de afspraken met de stad Antwerpen wens te geven.

Antwerpen heeft normale middelen om haar openbaar domein te onderhouden en kan over meer middelen beschikken via een vorm van schuldherschikking. Antwerpen zal meer middelen hebben doordat het gedeelte dat normaal was gereserveerd voor de werken in het kader van het Masterplan, niet moeten worden uitgegeven. Ik wil wel dat die middelen worden uitgegeven voor het stoepenplan en voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

De heer Johan Malcorps : Ik dank de minister voor zijn antwoord, dat in de richting gaat van een schuldherschikking. Dat klinkt mij als muziek in de oren. In het kader van de operatie stoepenplan zullen middelen doorstromen voor stadswegen, dus ook voor niet-gewestwegen.

Minister Steve Stevaert : Wij hebben hier wel een dubbele voorwaarde aan gekoppeld. De stad moet voor het openbaar domein doen wat zij vroeger deed, maar moet sommige uitgaven die zij in het kader van het Masterplan had moeten doen, nu niet doen. Die middelen moet ze bij de oorspronkelijke middelen voegen.

Door een vorm van schuldherschikking kunnen extra middelen naar Antwerpen vloeien. Die middelen moet ze gebruiken om op duurzame wijze te saneren. Zo zijn er drie soorten middelen : de eigen middelen, de middelen van het Masterplan en de middelen via de schuldherschikking. Die moet de stad in stoepen investeren en ze moet er bovendien voor zorgen dat er een plan komt voor doorstroming van het openbaar vervoer. Wij betalen dat niet. De financiële middelen die zij zelf genereert kunnen daarvoor worden gebruikt, anders zijn wij niet bereid om een gedeelte van de tol naar de stad te laten vloeien.

De heer Johan Malcorps : Het is belangrijk de verantwoordelijkheid van de stad duidelijk te stellen. Zo kan er verder worden gewerkt. In het kader van de heraanleg van de Bredabaan moet in Merksem wel soelaas worden geboden.

Op de Grote Steenweg in het nieuwe Berchem, tussen Mortsel en het oude Berchem, is in een vrije tram- en buslaan en verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien. Toch zijn er knelpunten, bijna op elk kruispunt op die as. Er wordt nu een kruispunt aangepakt. Ik hoop dat de andere ook in de timing worden opgenomen. Het is wraakroepend dat op zo'n belangrijke as, een van de belangrijkste verbindingen in het Antwerpse, geen effectieve doorstroming mogelijk is. De knelpunten zouden daar dringend moeten worden weggewerkt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Bredabaan te Merksem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van de Bredabaan te Merksem.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, mevrouw de voorzitter, collega's, ik heb een vraag die bij de heraanleg van de Bredabaan aansluit. Er is heel wat onrust bij de mensen van het district Merksem en de handelaars.

Begin dit jaar werden de voedingskabels met enige maanden vertraging aangelegd. Dit heeft toen heel wat chaos en filevorming teweeggebracht. Men vreest nu dat de aanleg van de Bredabaan met slechts één rijstrook in iedere richting tot enorme problemen zal leiden. Niemand zegt dat de Bredabaan geen opsmuk behoeft, maar de auto volledig verbannen lijkt mij wat moeilijk. Het openbaar vervoer is zeker heel belangrijk. Het doortrekken van de tramlijnen en het verbeteren van de tramlijnen met een vijftien kilometer lange tramlijn is een schitterend idee, maar er mag niet worden voorbijgegaan aan de auto's en vrachtwagens die nodig blijven voor de talrijke handelszaken die daar zijn gevestigd.

Er is ook ruimte nodig voor fietsers, maar de vrees bestaat dat de plannen erg onrealistisch zijn en dat niet alle vervoermiddelen op de Bredabaan kunnen circuleren, zeker als het om de bevoorrading van de winkels gaat. Ik heb begrepen dat in het ontwerp om de 200 meter in een aantal loskades is voorzien. Dit betekent dat een leverancier in het slechtste geval nog 100 meter met zijn leveringen over dat voetpad moet lopen. Dat is niet altijd evident, ik denk bijvoorbeeld aan geldtransporten.

De leveranciers zullen bijgevolg noodgedwongen op het overblijvende rijvak dubbel parkeren. In winkelstraten zijn de bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid in de winkelstraat zelf of in de nabijheid ervan, van cruciaal belang. Dat is op de Bredabaan niet mogelijk, ook niet in de onmiddellijke omgeving. Er wordt gepleit voor alternatieve wegen en anderhalve rijstrook in iedere rijrichting. De werken starten in het voorjaar 2004. Er is dus nog wat ruimte om te praten.

Rolstoelgebruikers hebben ook vragen bij de tramlijn. De nieuwe halte-enquêtes zijn goed uitgevoerd, maar in de metro, aan de halte Opera of Meir, zijn er nog steeds problemen. Er is wel voorzien in liftkokers, maar ze zijn niet gebudgetteerd of zijn duurder uitgevallen dan voorzien. De toegankelijkheid is belangrijk zodat iedereen, ook per-

Helsen

sonen met een handicap, gebruik kan maken van het openbaar vervoer.

Welke plannen zijn er in die richting ? Is er nog een vergadering gepland met het district en met de handelaars om de voor- en nadelen van het ontwerp op een rijtje te zetten ? Zijn er geen alternatieven meer mogelijk ? Kunnen de handelaars er nog verder bij worden betrokken ? Vreest u niet voor sluipverkeer in de omliggende straten, als de Bredabaan tot één rijvak wordt herleid ? Moet er geen rekening worden gehouden met de leefkwaliteit van de woningen in de omliggende straten ? Het gaat immers om een drukke woonbuurt.

Werd voor de problematiek van de ochtend- en avondspits en het lossen en laden het alternatief van bepaalde uren voor lossen en laden in overweging genomen ? Kan de bereikbaarheid worden gegarandeerd ? Zullen de betrokkenen in het voorjaar 2004 tijdig en uitgebreid worden geïnformeerd ? De communicatie liep in het verleden al vaker fout. Zijn er garanties dat het nu beter zal verlopen ? Zal er met de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers rekening worden gehouden ? Welke timing is in dit verband voorzien ?

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, in het verleden is al gediscussieerd over de uitvoeringsplannen van de Bredabaan. Ik heb toen reeds gepleit voor overleg met het district. Het district had hierover welbepaalde stellingen ingenomen, want het kan de behoeften en noden van de verschillende gebruikers het best inschatten. Er is duidelijk stelling genomen. Het zou goed zijn bij de uitvoering met dit standpunt rekening te houden.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, de districtsraad werd bij de studie van het project en de uitwerking van de alternatieve scenario's betrokken. Dit werd tijdens een openbare zitting op 8 mei 2002 aan de lokale bevolking voorgesteld. Ook de handelaars waren daarbij aanwezig. De startnota voor het ontwerp werd vervolgens door het schepencollege van Antwerpen besproken en goedgekeurd.

Het ontwerpproces is momenteel lopende op basis van de goedgekeurde startnota. Ik ben van mening dat het niet opportuun is om nu opnieuw hoorzittingen te organiseren. Van zodra het ontwerp is afgerond, zal het opnieuw aan de bevolking worden voorgesteld en aan de provinciale Auditcommissie en het schepencollege ter goedkeuring worden voorgelegd. Op dat ogenblik zal blijken welke bijkomende bijsturingen al dan niet noodzakelijk zijn. In het kader van de voorbereiding van de uitvoering van het project zullen er dus nog hoorzittingen en infocampagnes worden georganiseerd. Verdere inspraak is mogelijk in het kader van het openbaar onderzoek dat de bouwvergunning voorafgaat.

Nu al besluiten dat het geplande wegprofiel onrealistisch is, is in elk geval niet correct, omdat de herinrichting van de Bredabaan zal worden ondersteund door andere geplande maatregelen die op dit ogenblik nog niet uitgevoerd zijn. Het gaat onder meer over een verbreding van de ring R1 in de loop van 2003, met het oog op een betere verkeersdoorstroming op het wegvak van de ring ter hoogte van de Bredabaan en over de aanpassing van het verkeerscomplex van de Kleine Bareel, die ervoor zal moeten zorgen dat het doorgaand verkeer op de N1 ten noorden van de ring vlotter deze ring zal kunnen oprijden. De aanpassing van het verkeerscomplex van de Kleine Bareel werd reeds opgestart, gecoördineerd met de werken voor de HSL, en zal in de tweede helft van 2004 afgewerkt zijn.

Dit verkeer moet nu twee moeilijke afslagbewegingen uitvoeren om de ring te bereiken en rijdt dus vaak rechtdoor via de Bredabaan. Het uitgevoerde verkeersonderzoek heeft aangetoond dat er hierdoor veel doorgaand verkeer op de Bredabaan aanwezig is dat er eigenlijk niet thuishoort. Dit zal worden opgelost door een herinrichting van de Bredabaan, gekoppeld aan de verbreding van de R1 en aan de heraanleg van het verkeerscomplex van de Kleine Bareel.

Bovendien wordt gestreefd naar een beduidende wijziging in het verkeersgedrag door de overstap naar het openbaar vervoer. Het is niet mogelijk om alle functies, zoals lang en kort parkeren, en laden en lossen, ongebreideld en ongeordend te bundelen op de voorziene parkeerstroken. Er zullen duidelijke keuzes moeten worden gemaakt voor het gebruik in plaats en tijd van dat gedeelte van de openbare ruimte, waarbij het lang en middellang parkeren moet worden georganiseerd op randparkings in de omgeving van het handelsgebied, zodat de handelszaken vlot bereikbaar zijn door middel van een systeem van kort parkeren in de handelszone. Uiteraard moet een goede reglementering inzake parkeren gepaard gaan met een consequent handhavingsbeleid. Dit is duidelijk een stedelijke aangelegenheid.

Stevaert

Inzake de toegankelijkheid van de pre-metro werd de VZW Toegankelijkheidsbureau Hasselt momenteel door De Lijn aangesteld om, in het kader van een algemeen toegankelijkheidsonderzoek, alle installaties en voertuigen van De Lijn op hun toegankelijkheid te evalueren en om praktische verbeteringsvoorstellen te formuleren. Deze studie zal in de loop van 2003 worden afgerond. De implementatie van de voorstellen op het terrein zal daarna gebeuren, vanaf 2004. Daar de studie nog niet afgerond is, zijn er ook nog geen kostenramingen opgemaakt.

Dan wil ik nog even ingaan op de vraag van de heer Caluwé. Wij willen hier heel graag de districtsraad bij betrekken, en we doen dat ook. Maar uiteindelijk moeten we formeel met het schepencollege werken, zeker in de moeilijke stad Antwerpen.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had eigenlijk dezelfde vraag over de districtsraad. Het ontwerp is nog niet afgerond. Blijkbaar blijft de districtsraad toch nog op zijn honger. Gelet op het nieuwe gegeven dat er meer bevoegdheden naar die raad gaan, lijkt het me niet oninteressant om daar te zorgen voor terugkoppeling.

Ik kan niet beoordelen of de andere, begeleidende maatregelen die u hebt opgesomd zullen volstaan bij de herinrichting van de Bredabaan. Ik hoop van wel. Alleszins zie ik niet heel veel mogelijkheden om een parkeerbeleid te voeren – hetzij voor kort parkeren, hetzij voor lang parkeren – in de onmiddellijke nabijheid van de Bredabaan zelf. Dan heb ik het over de kern van Merksem.

Voor de toegankelijkheid zullen we wachten op de kostenraming. Ik hoop dat die volgend jaar zal worden opgenomen in uw begroting.

Minister Steve Stevaert : Het blijft veel logischer dat de stad terugkoppelt naar het district dan dat wij dat doen. Het is immers uiteindelijk de stad die de laatste afweging moet maken, en zij moet in Groot-Antwerpen haar interne afspraken maken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Antwerpse Ring en de verschillende plannen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Antwerpse Ring en de verschillende plannen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, met deze vraag blijven we in Antwerpen. De Antwerpse Ring krijgt hier veel aandacht, omdat het het drukst bereden stukje autosnelweg in heel Vlaanderen is.

Momenteel worden er terzake grootschalige plannen in het vooruitzicht gesteld, met het rond maken van de Ring, de Oosterweelverbinding en de grote onderhoudsbeurt voor de bestaande Ring. Deze plannen vormen het voorwerp van talloze onderzoeksprojecten en studies, en moeten bovendien bekeken worden tegen de achtergrond van het Masterplan Antwerpen. Met mijn vraag wil ik op de eerste plaats de samenhang daarvan nagaan.

De uitvoering van het Masterplan zal voor een opeenvolging van werken in het Antwerpse zorgen, met de nodige mobiliteitsproblemen tot gevolg. Dat is noodzakelijk om op langere termijn een structurele oplossing voor het fileleed te realiseren, maar ondertussen werken de stad Antwerpen en de verschillende districten aan een stedelijk mobiliteitsplan, onderverdeeld in deelmobiliteitsplannen. Dit moet trouwens gebeuren in het kader van het convenantsbeleid van de Vlaamse regering. Onvermijdelijk worden hierin ook de projecten uit het Masterplan behandeld en worden er uitspraken gedaan over openbarevervoersassen, invalswegen, Singel en Ring. Onduidelijk is hierbij of het mobiliteitsplan van de districten en van de stad enkel akte kan nemen van wat het Masterplan vooropstelt, of de geïntegreerde visie van het mobiliteitsplan nog wijzigingen aan het Masterplan tot gevolg kan hebben.

Er is sprake van een aantal onderhoudswerken aan de Ring van Antwerpen, die reeds gepland waren voor 2000, maar telkens werden uitgesteld. Tijdens

Caluwé

de komkommertijd werden die nu opnieuw belicht en flink in de pers uitgesmeerd. Hoe zit het nu juist daarmee ? Wat is het precieze tijdschema ? Wat is nu de definitieve datum ? Zal dit inderdaad de definitieve datum zijn ? In april lazen we nog dat dit zou gebeuren vanaf 2003, en alles in één keer. Later hoorden we dat het voor één richting zou gebeuren in 2004, en voor een andere in 2005. Kunt u hierover uitsluitsel geven, mijnheer de minister ?

Wordt bij dit grondig onderhoud van de Ring rekening gehouden met de keuze die men maakt over de toekomstige functie van de Ring, en dat samenhangend met de toekomstige functie van de Singel ? Of zal men nu een groot onderhoud doen, en zal men dan binnen enkele jaren, in functie van de dan gemaakte keuze terzake, alles opnieuw moeten omgooien ? Dat heeft ook te maken met de keuzes die men maakt in het Mobiliteitsplan Antwerpen en de verhouding die dat plan heeft ten opzichte van het Masterplan. Dit zou wel eens tegenstrijdig kunnen zijn. Een aantal districten hebben immers alleszins keuzes gemaakt waardoor aan de Singel en de Ring een functie wordt gegeven die toch wat anders is dan die waar het Masterplan van uitgaat. Wat is de verhouding tussen die twee plannen, waarvan het ene al grotendeels is afgerond en het andere nog in opmaak is ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, fase 1 vindt plaats van begin 2003 tot voorjaar 2004. Dat is de fase van de voorbereidende werken en verdere inspectie, met weinig verkeershinder. Fase 2 vindt plaats van voorjaar 2004 tot oktober 2004.

Die fase bevat de aanpak van de eerste hoofdrichting zodra alle minderhindermaatregelen in exploitatie zijn. Hierbij blijft verkeer mogelijk in de beide rijrichtingen. De beschikbare ruimte wordt maximaal benut, door middel van versmalde rijstroken voor de resterende rijweg op minimaal twee maal twee rijstroken. De aansluitingen met de autosnelwegen blijven intact. De Kennedytunnel wordt aangepakt in de loop van juli en augustus. Fase 3 vindt plaats van oktober 2004 tot februari 2005. Dat is een fase van voorbereidende werken en omschakeling van de signalisatie, met weinig verkeershinder. Fase 4 vindt plaats van februari 2005 tot oktober 2005. Dan wordt de tweede hoofdrichting aangepakt, volgens dezelfde werkwijze als de eerste hoofdrichting.

De huidige aanbesteding behelst voornamelijk niet convenantgebonden onderhoudswerken en houdt uiteraard rekening met de ring rond Antwerpen zoals hij nu opgevat is. De mogelijke impact van het Masterplan behelst de interactie tussen de Singel en de Ring en speelt zich dus voornamelijk af buiten de werfzone. Indien er aanpassingen nodig zijn, zullen die in elk geval relatief beperkt zijn. Er is dan ook geen enkele reden om het onderhoud van de Ring, dat ondertussen dringend geworden is, ondergeschikt te maken aan de verdere uitwerking van het Masterplan Antwerpen.

Het Masterplan Antwerpen is een gewestelijk mobiliteitsplan van hogere orde dat goedgekeurd werd door de Vlaamse regering en is in die zin een randvoorwaarde voor de andere deelmobiliteitsplannen op het lager beleidsniveau. Het Masterplan Antwerpen is een opsomming van de meest prioritaire grote ingrepen op het vlak van wegen, waterwegen en openbaar vervoer om op die manier de verkeerscongestie in de ruime regio van Antwerpen weg te werken.

Dit betekent niet dat er bij de opmaak van de stedelijke deelmobiliteitsplannen geen ruimte is voor de uitwerking van andere projecten die de stad wenselijk acht voor de oplossing van de mobiliteitsproblematiek. De lokale mobiliteitsplannen moeten ook aangeven hoe de mobiliteitsprojecten van het hogere niveau het best kunnen worden geïntegreerd met de mobiliteitsprojecten op het lokale niveau.

De verdere uitwerking van de deelmobiliteitsplannen van de stad Antwerpen kan de ingrepen van het Masterplan dan ook maximaal laten renderen. Er is dan ook geen reden om de studie van die mobiliteitsplannen niet voort te zetten. Tot slot is het ook zo dat het Masterplan Antwerpen in nauw overleg met de stad Antwerpen verder wordt bestudeerd en uitgewerkt. Deze aanpak verzekert een integrale, multimodale en gecoördineerde werkwijze.

De Singel is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een weg van categorie primair II, en heeft dus een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Het is dan ook logisch dat de functie van de Singel niet verandert naargelang het district dat hij doorkruist. Daarom wordt nu zeer grondig nagedacht over de juiste invulling van de functie van de Singel op het terrein, zodat hij een rol kan spelen die overeenkomt met die wegcategorie.

Verder zijn er omtrent de Singel nog absoluut geen beslissingen genomen. Het is dan ook voorbarig te

Stevaert

stellen dat er in verschillende districten van het Masterplan tegengestelde visies zouden bestaan over de toekomst van de Singel.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil er nog op wijzen dat in de ontwerpen van de verschillende opties voorstellen zitten om enerzijds de Ring terug te brengen tot twee maal drie rijstroken en nog enkel de mogelijkheid te geven de ring te verlaten via de grote autowegen, en anderzijds een parallelweg aan te leggen met twee maal twee rijstroken, twee aan de ene kant en twee aan de andere kant. De Singel zou dan een heel lokale functie krijgen. Die optie betekent een grondige verandering van de huidige toestand en het huidig tracé. In dat geval zou dan pas twee of drie jaar na een grondig onderhoud van de Ring alles opnieuw worden omgegooid.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.55 uur.*