C195 – OPE21

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

Zitting 2003-2004

29 april 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorvorming op het viaduct van Vilvoorde

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over eventuele onteigeningen in Deinze

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schade aan flitspalen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kredietovereenkomst aangegaan door De Lijn op 29 december 2003

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietspaden en de schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerstellingen

C195 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het kanaal Dessel-Schoten

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbreding van de Oostendse havengeul en de aanleg van een groeistrand

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gebruik, door blinden en slechtzienden, van de nieuw in te zetten trams van De Lijn in Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van Touring Mobilis

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de resolutie betreffende het stimuleren van rationeel energiegebruik bij gezinnen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 29 april 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.04 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorvorming op het viaduct van Vilvoorde

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Dijck tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de spoorvorming op het viaduct van Vilvoorde.

De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, doorheen de jaren zijn er een aantal problemen ontstaan op het viaduct van Vilvoorde, een niet onbelangrijke schakel van de Brusselse ring. In de loop van 2000 werd begonnen met de vernieuwing van de bovenlagen op de buitenring. In augustus 2001 werd, 10 dagen voor de geplande einddatum, ook de binnenring afgewerkt. Het viaduct kreeg een nieuwe asfaltlaag en een betere vangrailafspanning.

Na de werken verklaarde de overheid optimistisch dat we er weer tegen konden voor 10 jaar. Ik bekijk een jaar in aardse termen, en op deze planeet duurt een jaar 365 dagen. Nauwelijks één jaar later echter, in oktober 2002, werden alweer grote onderhoudswerken uitgevoerd op het viaduct van Vilvoorde. Ik citeer de heer Caesstecker van de AWV in de Gazet van Antwerpen : 'De slijtage vertoont er een abnormale beschadiging door het zware vrachtverkeer. De oorzaak van het loskomen van het materiaal is nog niet gekend, maar het heeft blijkbaar wat te maken met de waterdichtheid van de bovenlaag. Het ziet ernaar uit dat enkele ontbrekende elementen meespelen in het probleem. Er zijn stalen genomen voor onderzoek in het laboratorium. We wachten de resultaten af, maar dat kan nog maanden duren.'

Daarnaast werd via uitgebreide verkeerscontroles heel streng toegezien op de snelheidsbeperking om de spoorvorming binnen de perken te houden.

Nog een anderhalf jaar later rijzen opnieuw grote problemen. Er is sprake van een heel sterke spoorvorming op het eerste baanvak richting Gent, op de buitenring. Dat levert niet enkel groot gevaar op voor aquaplaning bij regenweer omdat het water er blijft staan, maar het is er ook heel gevaarlijk bij windstoten. Daar de windvlagen op het viaduct erg fel kunnen zijn, mogen we spreken van een verdubbeld risico.

In een artikel in Het Laatste Nieuws van eind oktober 2003 las ik dat : 'de Administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant de spoorvorming op het viaduct van Vilvoorde in de richting van Groot-Bijgaarden onderzoekt. Dat heeft Christian Caesstecker van de Administratie Wegen en Verkeer gezegd. 'Er is sprake van spoorvorming op de rechter rijstrook, maar die is niet alarmerend en vormt ook geen gevaar voor de weggebruikers', aldus Christian Caestecker. De spoorvorming op het viaduct dook al eerder op tijdens de zomermaanden.'

Mijnheer de minister, ik ben van mening dat de situatie nochtans opnieuw verergerd is. Bent u op de hoogte van de nieuwe problemen ? Wat is de exacte kostprijs van de opeenvolgende werken aan het viaduct van Vilvoorde ? Wat was de duurzaamheidplanning ? Zijn er ooit afspraken gemaakt over de duurzaamheid van de asfaltlaag ?

Zijn de resultaten van het asfaltonderzoek van september 2002 ondertussen bekend ? Waren er ontbrekende elementen ? Hoe zat het met de water-

Van Dijck

dichtheid van de bovenlaag ? Hoe komt het dat we opnieuw met grote problemen kampen ?

Wat zult u doen om de gevaarlijke situatie te verhelpen ? Gisteren hoorde ik op het radionieuws dat proeven zullen worden gedaan op de E19 tussen Kontich en Wilrijk met verschillende types asfalt om de duurzaamheid ervan te onderzoeken. Staat dit in verband met de situatie op het viaduct van Vilvoorde ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Dijck, om alle verwarring en misverstanden uit de weg te ruimen wil ik even de exacte feiten op een rijtje zetten. De wegenwerken op het viaduct van Vilvoorde vonden plaats in twee fasen. In de maand augustus 2000 werd in een eerste fase het Noorderviaduct of de buitenring gesaneerd voor een bedrag van 5,6 miljoen euro. In de maand augustus 2001 werd in een tweede fase het Zuiderviaduct of de binnenring gesaneerd voor een bedrag van 5 miljoen euro.

Tot op heden ligt de binnenring uit de tweede fase er nog perfect bij. Op de buitenring hebben we echter twee technische problemen vastgesteld. In de aanloopzone naar het viaduct werd bij de herstellingen in 2000 over een gedeelte waar zich een betonnen drager bevindt, een nieuwe waterdichting in hars aangebracht met daarop een verharding in asfalt. In deze zone bleek na de voltooiing van de werken echter dat de verharding zeer gemakkelijk loskwam. De oorzaak is niet helemaal duidelijk. Daarom werden sinds september 2002 op de pechstrook drie proefvakken aangelegd om het probleem verder te onderzoeken en een gepaste oplossing uit te werken. Het laatste proefvak werd vorige maand aangelegd. De resultaten en ontbrekende elementen zullen binnenkort bekend zijn, waarna een definitieve herstelling kan worden uitgevoerd.

Ondertussen werd het probleem wel verholpen door herstellingswerken uit te voeren.

Op het viaduct zelf werd geen hars maar gietasfalt gebruikt als waterdichte onderlaag omdat het een stalen en geen betonnen drager betreft. Uit grondig technisch onderzoek blijkt dat de oorzaak van de spoorvorming op die plaats ligt aan het feit dat de rechtse rijstrook het zware verkeer draagt en dat het linker wielspoor juist boven een stalen kokerprofiel ligt. Zo'n stalen kokerprofiel houdt de warmte langer vast. De combinatie van de hete zomer van 2003, het zware transport op de rechterrijstrook en de ongelukkige ligging van het stalen kokerprofiel onder het linkse wielspoor, maken dat bij zeer warm weer de verharding en waterdichting worden samengedrukt, wat tot plaatselijke spoorvorming leidt.

Over de spoorvorming op het viaduct van Vilvoorde heb ik mijn kabinet met de administratie AWV contact laten nemen op het einde van 2003. De administratie kreeg opdracht om die spoorvorming weg te werken zodra de weersomstandigheden het toelaten. Er werd gepland om die werken in de maand mei uit te voeren. Ze zullen trouwens tijdens één weekend, voornamelijk 's nachts, plaatsvinden om zo weinig mogelijk verkeersoverlast te veroorzaken.

Mijnheer Van Dijck, in tegenstelling tot wat u suggereert, trekt mijn administratie AWV wel degelijk lessen uit technische problemen die zich voordoen. Zo zal bij de herstelling van het viaduct in Merksem tijdens de onderhoudswerken aan de ring in Antwerpen een andere oplossing worden gekozen dan degene die werd gebruikt bij het viaduct van Vilvoorde. Als waterdichting van de brug zal gebruik worden gemaakt van een combinatie van een laagje PC-kristal met daarboven een kationische emulsie. Hier komt tien centimeter asfalt bovenop. Dergelijke waterdichte laag zal geen spoorvorming meer kunnen veroorzaken.

We volgen dit technisch van heel dichtbij op. We experimenteren, en dat is een voortdurende evolutie. Maar u hebt gelijk, mijnheer Van Dijck : het was een dringende zaak en we zijn de exacte oorzaak nog steeds aan het onderzoeken.

De voorzitter : De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck : Mijnheer de minister, ik ben de laatste om geen lessen te trekken uit fouten. U haalt het stalen profiel aan dat onder de linkerrijstrook zit. We moeten daar een gepaste oplossing voor vinden.

Ik begrijp uit uw antwoord dat de problemen op het rechterbaanvak maar over een beperkte afstand gelden en dat de nodige herstellingswerken in de loop van de maand mei zullen gebeuren.

Minister Gilbert Bossuyt : Dat zullen heraanlegwerken zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over eventuele onteigeningen in Deinze

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Gryze tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over eventuele onteigeningen in Deinze.

Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onrust en onwetendheid zijn vandaag nog steeds troef in Deinze voor de mensen die eventueel worden onteigend voor de verbreding van de Gaversesteenweg voor een fietspad.

Ondertussen is het dossier naar de provinciale auditcommissie gestuurd. Eind februari vernam ik dat ook de begeleidingscommissie haar werk moet doen. Ondertussen heeft het actiecomité via een nota van rechtzetting inzake de verkeersveiligheid van de Gaversesteenweg, duidelijk kunnen maken dat de onteigening van de 70 woningen maar voor 0,51 percent minder verkeersslachtoffers zou zorgen in Deinze.

Uit het onderzoek blijkt dat sommige ongevallenmetingen elders op de N35 doelbewust werden verschoven naar het deel van de Gaversesteenweg dat zou worden onteigend. Vorige week berichtte de regionale televisie dat de firma Colle, een zeemlederbedrijf, Deinze verlaat en een zwaar vervuild terrein zal achterlaten. De onteigening zou hen verlossen van een loodzware sanering.

Mijnheer de minister, hebt u reeds een resultaat ontvangen van de provinciale auditcommissie ? Wat wordt bedoeld met het feit dat de begeleidingscommissie zijn werk moet doen ? Moet het dan terug naar de gemeenteraad ? In wiens handen ligt het mobiliteitsplan ? Stimuleren de nieuwe gegevens u nog meer om geen onteigeningen te laten uitvoeren ? Wanneer zullen de mensen ginds eindelijk weten wat hun reële toestand is ? Dergelijke situatie is onhoudbaar voor de betrokkenen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, het dossier van Deinze is me niet onbekend. Ik heb er al meerdere malen uitspraken over gedaan.

Hoe meer ik met dat dossier bezig ben, hoe onbegrijpelijker de houding van de gemeente Deinze overkomt. De gemeente weet dat ze haar onteigeningsslag nooit zal thuishalen, maar toch blijft ze volharden in de boosheid. De dupe hiervan is vooral de bewoner in de Gaversesteenweg, die met de onzekerheid blijft leven.

Het verslag van de Provinciale Auditcommissie van 16 februari 2004 werd bezorgd aan de verschillende actoren. Alhoewel het gaat om de tweede fase van het mobiliteitsplan – de synthesenota –, en de auditor daarover meestal enkel een aantal richtinggevende uitspraken doet, heeft hij dit keer een zeer omstandig verslag geschreven. De auditor heeft de gemeente Deinze zonder meer gebuisd voor haar synthesenota. Hij beveelt aan om een aanvullend onderzoek uit te voeren, zodat alles in een breder perspectief wordt geplaatst en alternatieve scenario's beter worden onderbouwd.

Het uitvoeren van extra onderzoek, conclusies trekken op basis van dit onderzoek en het bijstellen van de scenario's zijn specifieke taken voor de gemeentelijke begeleidingscommissie. Dit wordt bedoeld met de passage 'dat de begeleidingscommissie haar werk moet doen'. Dit betekent niet dat we 'terug naar af' gaan, maar het is wel een verdieping van het reeds gevoerde, oppervlakkige, werk.

Ik had de uitspraak van de auditor niet nodig om te besluiten dat de onteigeningen geen oplossing zijn voor het probleem. Integendeel, daardoor worden andere problemen gecreëerd. Ik ben uiteraard tevreden dat ook de auditor besluit dat de keuze van de gemeente niet kan worden gemaakt op basis van de aanwezige analyse.

Recent heb ik de bewoners van de Gaversesteenweg in Deinze de zekerheid kunnen geven dat deze onteigeningen nooit zullen plaatsvinden. Een onteigeningsdossier van dergelijke omvang kan niet door één minister worden goedgekeurd, maar enkel door de voltallige Vlaamse regering. De sp·a heeft zich uitgesproken tegen de onteigeningen, en ook de liberale coalitiepartner deelt deze mening. Mevrouw De Gryze, ik concludeer uit uw betoog dat ook u niet gelukkig bent met de onteigeningen. Ik veronderstel dat zelfs de CD&V-fractie, de partij van de burgemeester van Deinze, bedenkingen maakt bij 70 onteigeningen om een mobiliteitsprobleem op te lossen. Ik denk dat de mensen, ook

Bossuyt

met een volgende regering, de toekomst met betrekkelijke zekerheid tegemoet kunnen zien.

Het is een belangrijk probleem. Ik ken de situatie, maar er zijn andere goede oplossingen mogelijk zonder 70 woningen te onteigenen, want onteigenen is geen spel. Ik denk dat geen enkele regering dergelijke beslissing zal durven nemen.

De voorzitter : Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat de mensen blij zullen zijn met uw antwoord, maar we zijn nooit zeker voor een dossier is afgewerkt.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik heb de indruk dat u er genoegen in schept.

Mevrouw Niki De Gryze : Ik wil dat de mensen zo vlug mogelijk zekerheid hebben.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik geef de mensen volledige zekerheid, en u blijft zeggen dat er geen zekerheid is.

De burgemeester heeft hier niets over te zeggen. Het is de Vlaamse regering die het voor het zeggen heeft, en die zal niet onteigenen.

Mevrouw Niki De Gryze : Ik zal het zo doorgeven aan de mensen.

Minister Gilbert Bossuyt : De mensen weten dat gelukkig al.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schade aan flitspalen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schade aan flitspalen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, via een schriftelijke vraag heb ik cijfers opgevraagd over de schade aan flitspalen.

Mijnheer de minister, uit uw antwoord blijkt dat de kosten voor herstellingen oplopen tot 300.000 euro. Er waren ongeveer 30 gevallen van vandalisme, en 34 gevallen van onopzettelijke schade. Vandalisme springt het meest in het oog, maar de meeste kosten zijn te wijten aan onopzettelijke beschadigingen. De mensen van de administratie zeggen wel dat het niet altijd duidelijk is of het om onopzettelijk toegebrachte schade gaat.

De woordvoerder van de administratie verklaarde ook dat de ongevallen niet gebeuren omdat de palen op ongelukkige plaatsen staan. De oorzaken zijn vooral de onaangepaste snelheid en het onoordeelkundige gedrag van de bestuurder.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat de kosten miniem zijn in verhouding tot de baten. Als we de baten koppelen aan de superboetes, zal dit zeker juist zijn. In verhouding tot de investering en de baten zijn de kosten misschien relatief beperkt, maar voor 234.232 euro herstellingen van beschadigingen zonder opzet is een aanzienlijk bedrag. Er worden in Vlaanderen nog steeds nieuwe flitspalen geplaatst. Als er niet wordt ingegrepen, zal dit bedrag in de toekomst blijven stijgen.

Mijnheer de minister, er is sprake van 34 onopzettelijke schadegevallen. Kunt u een vergelijking maken met het aantal onopzettelijke schadegevallen voor verlichtingspalen en verkeerslichten aan kruispunten ? Ik heb de indruk dat verkeerslichten, voor aanrijdingen, op meer risicovolle plaatsen staan. Is er een analyse uitgevoerd over de ongelukken met een aanrijding tegen flitspalen ? Op basis van welke criteria worden flitspalen geplaatst ?

De jongste jaren is er meer aandacht voor de obstakels langs de weg die op de gevaarlijke punten zoveel mogelijk moeten worden beperkt in aantal. Ook de beveiliging van de obstakels zelf is een aandachtspunt geworden. Ik denk daarbij aan de zogenaamde kreukelpalen waarover we ook in het verleden al een aantal vragen hebben gesteld. Wordt de inplanting van de flitspalen ook vanuit deze optiek bestudeerd ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik wil er in eerste instantie op wijzen dat er een al-

Bossuyt

gemeen fenomeen van vandalisme bestaat dat in sommige streken meer voorkomt dan in andere.

Mijnheer Decaluwe, u hebt zelf opgemerkt dat de kosten ten gevolge van de beschadigingen relatief beperkt zijn ten opzichte van de investeringen en de baten van deze onbemande camera's.

Het aantal schadegevallen aan onbemande camera's is percentueel van dezelfde grootteorde als het aantal schadegevallen aan verkeerslichten. Dat aantal bedroeg in dezelfde periode tussen de 3,5 en 4 percent op een totaal van 13.000. Het aantal schadegevallen aan verlichtingspalen die worden beheerd door het Vlaams Gewest bedroeg ongeveer 1 percent op een totaal van 80.000 gevallen.

Het is normaal dat palen ter hoogte van kruispunten, met name verkeerslichten en onbemande camera's, gevoeliger zijn voor schade omdat er bij kruispunten veel meer manoeuvres gebeuren door auto's en vrachtwagens en ook omdat de nutsmaatschappijen er regelmatig werken uitvoeren.

De analyse van ongevallen met aanrijding tegen flitspalen gebeurt op analoge wijze als die van de ongevallen tegen andere weguitrustingen. Er wordt bij het NIS geen onderscheid gemaakt tussen de soorten weguitrustingen.

De plaatsing van onbemande camera's is gebaseerd op objectieve criteria, in het bijzonder het aantal ongevallen in de zone en de categorie van de weg. De plaatsing gebeurt op vraag van de gemeente en van de plaatselijke politie.

Wat de exacte plaatsing betreft, moeten er roodlichtcamera's worden opgesteld in de onmiddellijke omgeving van de verkeerslichten waardoor de opstellingsmogelijkheden beperkt zijn. Bovendien vereisen de normen van de dienst Meteorologie van de FOD Economie bepaalde te respecteren afstanden en schikkingen om geldig overtredingen te kunnen vaststellen.

Bij de plaatsing van onbemande camera's wordt net zoals voor de plaatsing van andere weguitrustingen zoveel mogelijk rekening gehouden met het beschermen van de installatie, zodat die geen obstakel vormt voor de weggebruiker – automobilist, voetganger of fietser.

Ik heb niet de indruk dat men het specifiek op flitspalen heeft gemunt, op een paar uitzonderingen na. In de strijd tegen het vandalisme trachten we de schade zo snel mogelijk te herstellen. Blijkbaar is dat de beste manier om die strijd te winnen. Dat geldt dan zowel voor flitspalen als voor verkeerslichten, verlichtingspalen, beeldhouwwerken, enzovoort.

Intussen is het debat over de flitspalen een beetje gerelativeerd. Het is immers duidelijk dat de overheid niet de intentie heeft om de mensen te pesten. Alle voorlopige steekproeven wijzen op een drastische vermindering van het aantal ongevallen op de plaatsen waar die flitspalen staan. Dat is onze enige bedoeling.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kredietovereenkomst aangegaan door De Lijn op 29 december 2003

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de kredietovereenkomst aangegaan door De Lijn op 29 december 2003.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, op 9 maart 2004 heb ik een gelijkaardige vraag gesteld. Uw antwoord voldeed toen niet. We stelden toen vast dat De Lijn slechts een beperkt deel van haar dotatie had gekregen voor het jaar 2003. Het gevolg was dat De Lijn een vrij grote lening moest aangaan om haar kassituatie in evenwicht te brengen. Om in de toekomst dergelijke zaken te vermijden, wil ik u dan ook een aantal vragen stellen.

Mijnheer de minister, bestaan er delegatiebevoegdheden die door de raad van bestuur zijn toegekend aan de directie van De Lijn ? Wat houden deze bevoegdheden precies in ? Wie heeft op 29 december 2003 namens De Lijn de kredietovereenkomst met de bank voor ongeveer 230 miljoen euro ondertekend ? Het Rekenhof stelt in zijn briefwisseling vast dat de kredietovereenkomst namens de VVM werd ondertekend door een in de overeenkomst zelf niet nader geïdentificeerd persoon. Ik vraag me dus af wie die kredietovereenkomst met de bank heeft ondertekend. Is die persoon bevoegd om die overeenkomst te ondertekenen ? Werd

Decaluwe

deze beslissing ondertussen geregulariseerd door een beslissing van de raad van bestuur van De Lijn ? Indien dat het geval is, kunt u dan zeggen wanneer dat is gebeurd ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de VVM stelt in artikel 18, paragraaf 1 : 'De directeur-generaal voert de beslissingen genomen door de raad van bestuur uit en heeft de dagelijkse leiding van de Maatschappij.' In artikel 18, paragraaf 2 van datzelfde decreet staat : 'De adjunct-directeur-generaal vervangt de directeur-generaal bij diens afwezigheid.' In artikel 19, punt 11 van de statuten van de VVM staat dat de raad van bestuur de leningen en aanvragen voor kredietopneming machtigt.

Voor de straight loan heeft de adjunct-directeur-generaal voor de handtekening gezorgd.

De heer Carl Decaluwe : Wie heeft zijn handtekening geplaatst ?

Minister Gilbert Bossuyt : De adjunct-directeur-generaal. Dat is geen geheim. Is dat een geheim ?

De heer Carl Decaluwe : Ik luister naar uw antwoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Voor de straight loan die werd aangegaan op 29 december 2003, gebeurde de machtiging door een unanieme beslissing van de raad van bestuur van 10 maart 2004. De raad van bestuur verklaarde zich te scharen achter de directie 'die haar verantwoordelijkheid heeft opgenomen om de continuïteit van de bedrijfsvoering te waarborgen.'

De Vlaamse regering heeft bij monde van haar commissaris het standpunt ingenomen dat door een technische samenloop van omstandigheden de noodzaak bestond om iets bijzonders te doen wat anders binnen het CFO, het cash-poolingsysteem van de Vlaamse overheid, wordt geregeld. In het antwoord op uw vraag van 2 maart 2004 stond vermeld dat De Lijn eind 2003 tijdelijk uit het CFO is gelicht.

De concrete gegevens in verband met het definitief niet doorstorten van dotaties en straight loans werden De Lijn pas bekend op 24 december 2003. Op die dag heeft het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een kredietinstelling gemeld dat de geplande middelen pas op 16 januari 2004 ter beschikking van De Lijn zouden worden gesteld. Op die manier was de duur van de bijzondere financieringsbehoefte van De Lijn vastgelegd.

Een machtiging tot kredietopneming van de raad van bestuur op 17 december 2003 was dus niet nodig. De vergadering van de raad van bestuur op 21 januari 2004 kwam te laat om via een voorafgaande machtiging de continuïteit van de openbare dienstverlening en de betaling van leveranciers en lonen te kunnen verzekeren.

Gezien de hoogdringendheid heeft De Lijn haar verantwoordelijkheid genomen. Het opnemen van de straight loan had overigens geen enkel financieel gevolg voor De Lijn.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u bent bijzonder slecht geïnformeerd. Ik heb aandachtig naar uw antwoord geluisterd. Het is merkwaardig dat u één artikel uit de statuten van De Lijn niet hebt vermeld. Het gaat om artikel 26, waarnaar het Rekenhof verwijst. Het is een cruciaal artikel dat bepaalt dat De Lijn 'voor alle handelingen van de maatschappij, buiten die welke tot het dagelijks bestuur behoren, geldig tegenover derden is gebonden door de gezamenlijke handtekening van de voorzitter of de ondervoorzitter van de raad van bestuur of van de directeur-generaal en eventueel de adjunct-directeur-generaal.' Dergelijke leningen konden niet door één persoon worden ondertekend. Uw regeringscommissaris heeft daarover geen enkele opmerking gemaakt.

U zegt dat de adjunct-directeur-generaal, de heer Minnaert, het document heeft ondertekend. Dat is niet juist, want mevrouw Lieten heeft het ondertekend. Dat valt niet op te maken uit het document zelf, maar door handtekeningen te vergelijken, heb ik mevrouw Lieten geïdentificeerd.

Het gaat hier over een grote som geld. Daarom moet over deze aangelegenheid duidelijkheid worden gecreëerd binnen De Lijn. Volgens artikel 26 vereist een dergelijk hoog bedrag twee handtekeningen, maar er staat er maar één. De minister stelt dat de adjunct heeft getekend, en zo is dat ook in de pers verschenen. Het blijkt echter mevrouw Lieten te zijn die heeft getekend.

We bevinden ons op het einde van de legislatuur. Onze mogelijkheden tot parlementaire controle zijn beperkt, maar ik laat het hier niet bij. De raad

Decaluwe

van bestuur werd blijkbaar in het ootje genomen door de dagelijkse leiding van De Lijn.

Mijnheer de minister, het kan niet anders of mensen van De Lijn hebben u geholpen bij de voorbereiding van uw antwoord. U noemt de heer Minnaert, maar die heeft niet getekend, tenzij hij de handtekening van mevrouw Lieten heeft nagemaakt.

Mevrouw de voorzitter, u hebt ervaring met financiële transacties. Over de inhoud en methodiek heeft de heer Van den Brande al uitvoering gedebatteerd met minister Van Mechelen. Dat is echter een andere kwestie.

Mijnheer de minister, blijkbaar werd u evenmin goed ingelicht. Ik geloof u op uw woord dat u probeert om in eer en geweten te antwoorden, maar het gaat over een enorm bedrag, namelijk 230 miljoen euro. De transactie gebeurde op een oncorrecte wijze. Als zoiets kan op vraag van de regering omwille van een bepaalde situatie, dan heb ik mijn twijfels, want dan kunnen nog veel documenten worden getekend zonder dat iemand er weet van heeft.

Hoe kunnen we deze zaak aanpakken ? Ik herhaal dat ik het hier niet bij laat. Het dossier is te zwaarwichtig en blijkbaar werd u niet goed ingelicht. Dat is een belangrijk precedent. Onze parlementaire bevoegdheden zijn nogal beperkt tot 13 juni, maar ook het Rekenhof verwijst naar deze zaak. Ik bezit de ondertekende stukken en kan ze aan de secretaris overhandigen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik heb geen verkeerde informatie ontvangen, want ik heb de naam zelf genoemd zonder goed van de zaak op de hoogte te zijn. Niemand heeft me verteld dat het om de adjunct-directeur-generaal zou gaan. Ik ben daar van uitgegaan omdat in het antwoord dat door De Lijn verstrekt werd, wordt verwezen naar het artikel uit de statuten. De naam is trouwens niet essentieel in deze fase.

Wat wel essentieel is, is de eerste beoordeling of er iets is gebeurd. Ik herhaal dat de machtiging is gebeurd, weliswaar na datum. De volledige uitleg werd gegeven in de raad van bestuur. Iedereen weet goed wat er is gebeurd. Op het einde van de maand december werd De Lijn plots geconfronteerd met een beslissing van de Vlaamse regering. Omdat de lonen en wedden dienden te worden betaald, moest worden gehandeld. De verantwoordelijken van De Lijn hebben hun verantwoordelijkheid genomen. Hun beslissing werd achteraf gedekt door een beslissing van de raad van beheer. In dat licht moeten de zaken worden bekeken. Natuurlijk is dit geen voorbeeld van een goede gang van zaken, maar als een directie plots verneemt dat de kredietlijn over een paar dagen wordt afgesneden, dan moeten beslissingen worden genomen. Ik dek daarom de handelingen van de verantwoordelijken van De Lijn op voorwaarde dat ze transparant zijn en dat de raad van beheer erachter staat.

Ik geef u dit antwoord in eer en geweten. Inzake de andere opmerkingen die u hebt gemaakt, moet ik u doorverwijzen naar de verantwoordelijke minister.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik kan uw redenering voor een stuk volgen. Op een bepaald ogenblik werden de betrokkenen voor een voldongen feit geplaatst en moest snel worden gehandeld.

Er was echter op voorhand geweten wat er op komst was. Ik heb alle dossiers opgevraagd en goed gelezen. Ik til er erg zwaar aan dat pas nadat de vragen hier in het parlement werden aangekondigd, de raad van bestuur de zaak heeft geregulariseerd. Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van januari is niets gebeurd. Als het dagelijks bestuur van De Lijn correct had gehandeld, dan zou de regularisatie zijn aangevraagd tijdens de eerstvolgende bijeenkomst van de raad van bestuur. In dat geval zou het dagelijks bestuur open kaart hebben gespeeld. Dat is echter niet gebeurd. Ik herhaal dat de regularisatie pas werd aangevraagd nadat parlementaire vragen werden aangekondigd.

Ik heb mijn bronnen bij de raad van bestuur. Op de vergadering werd blijkbaar gezegd dat de heer Minnaert had getekend. Het kan natuurlijk dat de handtekening van de heer Minnaert identiek is aan die van mevrouw Lieten.

Mijnheer de minister, dit is een slecht dossier. Ik keur het niet goed, maar ik heb er begrip voor dat het deels om een opdracht ging. Ik heb er echter geen begrip voor dat niet eens de moeite werd gedaan om de raad van bestuur op een open en transparantie manier in te lichten. Als ik geen vragen had gesteld, dan was de hele zaak nooit geregulariseerd. Dat is de harde realiteit. Zelfs al ging het over een opdracht van de Vlaamse regering, toch vind ik dat u, indien u wilt vermijden dat het ver-

Decaluwe

trouwen in een aantal mensen verdwijnt, het dagelijks bestuur, bestaande uit de voorzitter, de directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal, minstens op uw kabinet moet roepen om het een goede tik op de vingers te geven.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Decaluwe, dat is ondertussen gebeurd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Mijnheer Decaluwe, nu het incident gesloten is, wil ik erop wijzen dat het parlement niet ontbonden is. Voor een zwaarwichtig feit kan de openbare vergadering of een commissie op elk ogenblik worden samengeroepen. Het Bureau oordeelt over het al dan niet zwaarwichtig zijn van een zaak.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietspaden en de schoolomgevingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de fietspaden en de schoolomgevingen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit item kwam tijdens deze legislatuur met de regelmaat van de klok aan bod. Vlak voor het einde van de legislatuur is het een geschikt moment om even stil te staan bij de concrete realisaties in het licht van modules 10 en 13.

Tijdens de besprekingen van de begroting 2004 hebben we diverse keren gepeild naar de concrete realisaties. U hebt toen een wat vaag antwoord gegeven. U verklaarde uw administratie opdracht te hebben gegeven een grote inventaris te maken om concretere cijfers te krijgen voor het Vlaams Gewest. Dat was in november 2003. Dat FFEU werd beschouwd als het middel bij uitstek om de aanleg van fietspaden te versnellen. Dat was een uitvinding van de heer Stevaert, uw voorganger. In 2001 werd in 45,4 miljoen euro voorzien voor de aanleg van fietspaden. Op 1 januari 2004 bleef hiervan nog 45,3 miljoen euro ongebruikt, dus vrijwel alles. Voor 2004 werd voorzien in het vastleggen van fietspadenprojecten voor een bedrag van 1,8 miljoen euro. Dat betekent nog niet dat ze daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Daarom zouden we van u graag een actueel overzicht hebben van de daadwerkelijke realisatie ter plaatse, dus van de fietspaden die reeds worden gebruikt. Dan heb ik het ook over de realisatie qua schoolomgevingen.

Iedereen erkent dat de aandacht voor de fietsproblematiek de voorbije jaren enorm is toegenomen. Dat is positief. In dat verband denk ik aan het Vademecum Fietsvoorzieningen en het Vlaams Totaalplan Fiets. Er werd ook voorzien in de nodige budgetverhogingen. Dat alles is positief, maar eerlijkheidshalve moeten we daaraan toevoegen dat een groot deel van dat werk werd toebedeeld aan de gemeenten. De Vlaamse regering hoopte zo de zaken te versnellen, maar 4 jaar na de invoering van module 13 lijkt het erop dat die versnelling er niet is gekomen, of toch niet in die mate zoals men vaak probeert voor te stellen, tenzij de door mij gevraagde gegevens dit zouden weerleggen. Mijnheer de minister, werd het gebruik van deze module 13 geëvalueerd ?

Uw voorganger was nog geen 4 dagen minister van Openbare Werken en Mobiliteit of hij had al vastgesteld dat het goed was om zelf geld vast te leggen voor goede ideeën. Maar er was en is de problematiek van de onteigeningen, die federale materie zijn. Toenmalig minister Stevaert verklaarde toen dat hij, naar analogie met de polders en wateringen, dit zou laten regionaliseren, want dat zou de zaken veel sneller doen verlopen. Sindsdien hebben we daar echter niet veel van gehoord. Mijnheer de minister, werden terzake al politieke stappen gezet ? Is er al concrete vooruitgang geboekt ? Hoe ziet u dit de komende maanden evolueren ? Er wordt immers een Forum met betrekking tot de staatshervorming aangekondigd na de verkiezingen van 13 juni.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, voor de Vlaamse regering is de zachte weggebruiker een topprioriteit. Er worden grote inspanningen geleverd om het gebruik van de fiets te stimuleren door de aanleg van kwalitatieve fietspaden, en om de verkeersveiligheid te verhogen door het wegwerken van knelpunten voor de fietser en het verbeteren van schoolomgevingen. Hiertoe werden de modules 10, voor de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen, 12, voor de subsi-

Bossuyt

diëring van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen, en 13, voor de subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen, ontworpen. Die geven de gemeenten de mogelijkheid om zelf een gewenst project, dat ook past in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan, te realiseren. Dat is immers ook het belang van deze methode.

Ik weet niet waar u de cijfers in uw uiteenzetting heeft gehaald, maar ze stroken niet met de realiteit. Ik wil u graag de exacte cijfers meedelen, waarna u zult moeten toegeven dat er de voorbije jaren zeer veel inspanningen zijn geleverd voor de zwakke weggebruiker, tenzij u van kwade wil zou zijn, maar daar verdenk ik u niet van. U weet echter dat ik af en toe eens lieg. *(Gelach)*

Van 1999 tot 2004 werden de budgetten vastgelegd voor de aanleg van zomaar eventjes 1.354 kilometer fietspaden. Hiervan zijn 847 kilometer fietspaden gerealiseerd, dus nieuw aangelegd of volledig vernieuwd om een kwalitatief niveau te bereiken. Daarnaast staan nog eens 457 kilometer fietspaden op stapel. Het gaat over 129 modules 13 en 4 modules 12. Ook heb ik binnen mijn bevoegdheidsdomein van de waterwegen nog eens meer dan 50 kilometer fietspaden aangelegd langs de Vlaamse jaagpaden, die, zoals u weet, heel intens worden gebruikt.

Het gaat hier niet over loze beloften of voorziene investeringen op rollende meerjarenprogramma's. Neen, het geld werd door mijn voorganger Stevaert en mezelf nu reeds vastgelegd tijdens deze zittingsperiode. De vastgelegde middelen voor investeringen in fietspaden zijn een veelvoud van wat er eind jaren tachtig, begin jaren negentig werd vastgelegd. Verder heeft de administratie Wegen en Verkeer in de periode in kwestie ook fietstunnels en fietsbruggen heeft aangelegd. Er werden 16 dergelijke kunstwerken aangelegd. Dit zijn dure investeringen, maar een absolute noodzaak om de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker op gevaarlijke punten te verhogen. Bovendien werden de voorbije jaren tientallen verkeerslichten aangepast en oversteekplaatsen beveiligd, naar aanleiding van de behandeling van dossiers in de Provinciale Commissies voor Verkeersveiligheid.

Ook de modules 10 voor de herinrichting van schoolomgevingen kennen een steeds stijgend succes. Dat zult u niet ontkennen. Tot op heden zijn er 46 modules 10 vastgelegd, voor een totaalbedrag van 12 miljoen euro. Door de bijdrage van de lokale overheden wordt dit bedrag nog met minstens de helft vermeerderd.

Heel wat van deze modules zullen in de loop van 2004 effectief op het terrein worden verwezenlijkt. Dat zal in crescendo gaan naarmate steeds meer gemeenten een mobiliteitsconvenant hebben afgesloten. U vergat immers te vermelden als een mogelijke oorzaak van vertraging, mijnheer Decaluwe, dat men tegelijk ook aan het onderhandelen was over mobiliteitsconvenants. Een groot deel van deze werken moet immers passen in het bestek van die convenants. Dat is ook normaal. We wisten dat we dit beleid niet meteen konden uitvoeren vanaf het ogenblik dat de beslissing viel. Dit had wat tijd nodig. Ik vind het belangrijk om op die manier wat geordend te werk te gaan.

Ook het feit dat steeds meer scholen momenteel werken aan de opmaak van een schoolvervoersplan, laat het beste verhopen. Naast de aanleg van veilige fietspaden en schoolomgevingen komt ook het versnelde wegwerken van de gevaarlijke punten in Vlaanderen de verkeersveiligheid voor de zachte weggebruiker ten goede. De gebruikersverenigingen, zoals de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging, worden hier trouwens nauw bij betrokken.

We moeten trouwens ook vermelden dat er in deze zittingsperiode ook tientallen projecten werden gerealiseerd langs de waterwegen. Zo denken we bijvoorbeeld aan fiets- en voetgangersbruggen en aan de realisatie van nieuwe jaagpaden. Ook dit is een gegeven dat mee in ogenschouw moet worden genomen, gezien het feit dat ook door investeringen voor de zachte weggebruiker de fietsroutenetwerken langs de waterwegen verder kunnen worden vervolledigd. Deze netwerken komen volop in ontwikkeling, wat dan weer aanleiding zal geven tot concrete werken – die tevoren deels werden uitgesteld – voor de aanleg of heraanleg van fietspaden. We spreken hier over meer dan 50 kilometer kwalitatieve fietsvoorzieningen, die bovenop de reeds kwalitatieve jaagpaden zelf komen.

Belangrijk is dat tijdens deze zittingsperiode ook een Vademecum Fietsvoorzieningen en een Vlaams Totaalplan Fiets werd gerealiseerd. Het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft onder meer richtlijnen over de wijze waarop de fietspaden het best worden aangelegd en onderhouden. Dit brengt met zich mee dat de fietspaden op een kwalitatieve manier worden aangelegd. De periode waarin een fietspad via een eenvoudige markering van aanliggende stroken werd gerealiseerd, ligt gelukkig achter ons. Er is in Vlaanderen ook regelmatig overleg

Bossuyt

met bijvoorbeeld de Fietsersbond en de Vlaamse provincies in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Ook in de toekomst blijft een dergelijk structureel overleg noodzakelijk om de opgestarte dynamiek met betrekking tot de realisatie van fietsvoorzieningen voort te zetten. De fietsdynamiek mag niet stilvallen. Er zullen zich ongetwijfeld nieuwe initiatieven blijven aandienen, waar het Vlaams Gewest uiteraard aandacht voor moet hebben. Ik ben er me ook van bewust dat er nog verfijningen kunnen worden aangebracht met betrekking tot de werking van de verschillende modules van het mobiliteitsconvenantsbeleid. Mijn administratie heeft dit trouwens concreet opgenomen in haar jaarlijkse doelstelling.

De wettelijke procedures in het kader van ruimtelijke ordening en leefmilieu moeten uiteraard ook worden gevolgd bij de aanleg van fietspaden. Ik moet u niet uitleggen welke effecten dit heeft op de doorlooptijden van een project. De meeste van de module-13-dossiers gaan ook gepaard met onteigeningen. U merkte dit reeds op. Dit is trouwens een van de voornaamste redenen waarom de lokale overheden als voortrekker in de module 13 werden aangewezen. Ze staan immers het dichtst bij de mensen en kunnen het best in overleg treden met de omwonenden om de redenen van een onteigening uit te leggen.

We merken dat dit overleg trouwens erg positief verloopt in vele gemeenten. Daarnet werd een vraag gesteld over een betreurenswaardige uitzondering op dat vlak, maar we hebben een hele procedure opgezet opdat er bij onteigeningen een voldoende groot maatschappelijk draagvlak zou zijn. Onteigenen betekent immers dat we ingrijpen in het leven van de mensen. Bij het afwegen van de belangen mag daar toch wel enig respect voor zijn.

We moeten wel vaststellen dat de aankoopcomités op het federale niveau op dit ogenblik zeer veel werk hebben om ook andere onteigeningen voor de verschillende overheden en administraties uit te voeren. Ik heb ondertussen dan ook reeds enkele initiatieven genomen om de onteigeningen vlotter te laten verlopen. Zo werd een aanpassing aan de subsidieregeling ingevoerd, die de lokale besturen toelaat de kosten van die onteigeningen in schijven te recupereren. Tevens werd er, in het kader van het project inzake de gevaarlijke punten, in samenwerking met de onteigeningscomités een werkwijze uitgewerkt die moet toelaten dat men sneller tot onteigening kan overgaan. Deze procedure zal ook worden toegepast voor de module-13-projecten.

Ik heb me steeds een voorstander getoond van meer Vlaamse bevoegdheden op het vlak van mobiliteit. Ik denk hierbij aan de snelheidsproblematiek, maar verder inderdaad ook aan de problematiek van de onteigeningen. Indien het Vlaams Gewest meer bevoegdheden zou hebben op het vlak van onteigeningen, zou terzake een echt Vlaams beleid kunnen worden gevoerd. Het doel moet zijn dat Vlaanderen zelf bevoegd wordt voor het realiseren van onteigeningen. Ik ben ervan overtuigd dat dan ook de realisatie van de fietspaden op het terrein sneller zal gebeuren. Die onteigeningen zijn immers een objectief gegeven dat zorgt voor vertragingen.

Ook zijn de normen waaraan fietspaden moeten voldoen federale normen. Die zijn vrij ruim. We zouden graag zelf onze normen bepalen. Mochten we dat kunnen, dan zouden we soepeler kunnen werken en meer rekening kunnen houden met het feit dat ons gewest veeleer een stadsgewest is. We zouden dus meer rekening kunnen houden met de situatie op het terrein. Als we nu de normen zoals ze vandaag bestaan automatisch hanteren, dan levert dit bij een aantal projecten zeer zware problemen op. Ik hoop dus dat men ook oog heeft voor onze situatie.

Het Forum met betrekking tot de staatshervorming is zeker een plaats waar specifieke vragen van het Vlaams Gewest aan bod zullen komen om meer bevoegdheden te bekomen op het vlak van mobiliteit. Zoals u heeft kunnen afleiden uit mijn uiteenzetting, is de problematiek van de zwakke weggebruiker een prioriteit voor ons. U hebt kunnen merken dat we dit in ons beleid ook zo hebben behandeld. We hebben heel wat gerealiseerd op het terrein, en er blijft heel wat te realiseren. Voor heel wat van deze projecten zijn de financiële middelen echter vastgelegd. Wie ook de volgende minister van Mobiliteit wordt, hij of zij zal heel wat van deze mogelijkheden in de schoot geworpen krijgen en dit gewoon maar moeten uitwerken.

Ik ben daar heel tevreden over, maar men kan ons enerzijds niet verwijten dat we in te weinig middelen voorzien voor doelstellingen die we hebben vooropgesteld, en ons dan anderzijds verwijten, zoals hier, dat we in te veel geld voorzien voor onze ambitieuze doelstellingen. Het is zeker niet onze keuze geweest dat we geen realisatiegraad van 100 percent kunnen voorleggen, integendeel, maar er zijn praktische bezwaren die een en ander verhinderen.

Bossuyt

Dit heeft ook een lange aanloopperiode gekend. Een en ander verhinderde dat we nog sneller zouden gaan, maar de budgetten zijn vastgelegd. De aandacht is hierop gevestigd, de procedure is er. Wie na ons komt, zal daar de vruchten van plukken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Hauthem tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verdere plannen voor de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u op 7 oktober 2003 ondervraagd over uw plannen met de herinrichting van de N8 Brussel-Ninove. U antwoordde dat het, naast het aanleggen van fietspaden en een middenberm, de bedoeling is de weg van 2 maal 2 rijstroken te halveren tot een rijweg van 2 maal 1 rijstrook voor het autoverkeer met aparte busbanen. Ik was gebelgd omdat bleek dat de tijdswinst tijdens de spitsuren op een traject van 25 tot 30 kilometer amper 8 minuten bedroeg van Ninove naar Brussel, en 6 minuten van Brussel naar Ninove. Ik vond dat merkwaardig. Ik heb niets tegen het promoten van het openbaar vervoer, maar blijkbaar is dat niet de goede oplossing voor die weg. Er zullen ellenlange files en sluipverkeer worden gecreëerd voor een minimale tijdswinst.

De plannen hebben in die regio voor nogal wat commotie gezorgd. Het gemeentebestuur van Lennik sprak zich uit voor de busbanen, de gemeentebesturen van Roosdaal en Ternat spraken zich negatief uit. Ook het gemeentebestuur van de gemeente Dilbeek sprak zich na lang aarzelen uit tegen het halveren van het aantal rijstroken voor voertuigen. De burgemeester van Dilbeek sprak zich eind vorig jaar op de regionale zender Ring TV uit tegen de busbanen, vanwege de minimale tijdswinst, de files en het mogelijke sluipverkeer. Hij voegde eraan toe dat de idee van busbanen werd opgeschort.

Mijnheer de minister, klopt de verklaring van de Dilbeekse burgemeester dat de plannen om het aantal rijstroken te halveren voor onbepaalde tijd zijn opgeschort ? Zo ja, tot wanneer ?

Kunt u meedelen welke onderdelen van het oorspronkelijke plan wel worden uitgevoerd ? Kunt u meedelen of er fietspaden komen, of de bestaande middenberm wordt doorgetrokken zoals gepland, en waar er op het traject eventueel terugkeerpunten komen ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik probeer onbevooroordeeld en met een open geest naar dat soort zaken te kijken, en uit te gaan van de doelstellingen.

Het is juist dat de werken voor herinrichting van de N8 op het grondgebied van de gemeente Dilbeek werden opgeschort tot een bijkomende studie uitgewezen heeft wat de exacte gevolgen zijn voor het sluipverkeer in de omliggende gemeenten. Nadat de plannen voor de herinrichting bekend werden, spraken drie van de vier gemeentebesturen zich negatief uit over het ontwerp. Ook van de gewone mensen kwamen nogal wat reacties binnen.

We moeten openstaan voor signalen die op democratische wijze worden geuit. Het feit dat er zoveel vragen over dit project kwamen, betekende voor mij dat het noodzakelijk draagvlak voor zo'n ingrijpende maatregel er nog niet is. Dit betekent niet dat ik niet achter het project sta. Het werd echter tot op heden niet voldoende onderbouwd en voor het belangrijke aspect van sluipverkeer werden onvoldoende maatregelen uitgewerkt.

Ik heb de administratie AWV dan ook opgedragen om het project grondiger te motiveren en om een bijkomend verkeersonderzoek te starten naar de gevolgen van het sluipverkeer. De resultaten van die bijkomende studie moeten leiden tot acties die gelijktijdig zullen worden uitgevoerd met de maatregelen voor de bevordering van het openbaar vervoer op de N8. Als de resultaten hiervan bekend

Bossuyt

zijn, moet de administratie ook beter communiceren en overleggen met alle betrokkenen. De keuzes en de redenen moeten worden uitgelegd. Ik ben ervan overtuigd dat het project een goed project is in het licht van de mobiliteit en leefbaarheid in de regio. Door een te beperkte communicatie kregen de mensen echter niet de juiste argumenten om een mening te vormen.

De verhoogde openbaarvervoercapaciteit op deze as zal ook budgettair een belangrijke besparing betekenen voor de VVM, omdat de rittijden kunnen worden ingekort. Het aantal reizigers dat zal kunnen genieten van een grotere stiptheid en een eventueel kortere reistijd op deze as, is aanzienlijk. Momenteel maken op de lijn Ninove-Brussel reeds meer dan 1,8 miljoen reizigers gebruik van de openbaarvervoersas. Mijnheer Van Hauthem, toen we een antwoord op uw vraag voorbereidden, had ik ook vragen bij de tijdswinst van 6 tot 8 minuten, maar het is vooral belangrijk dat de reizigerscapaciteit per uur met 1.250 reizigers toeneemt.

We kunnen niet zomaar kritiek formuleren op het feit dat er files zijn, maar er niks aan doen. Ik ben blij dat er, samen met de spoorwegen, vooruitgang wordt geboekt voor het GEN-project. Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat we, als we erin slagen het aanbod van het openbaar vervoer rond Brussel goed te organiseren, het fileprobleem in belangrijke mate kunnen verlichten. Ik spreek niet over oplossen, want ik ben niet naïef.

Als we het verkeer naar Brussel, dat erbij komt vanaf Aalst, met het openbaar vervoer op korte tijd naar het centrum van Brussel kunnen brengen, zetten we een stap vooruit. Hier moet het beleid verder aan werken. Ook andere lijnen maken gebruik van de N8, voor het verbinden van de Vlaamse Rand met Brussel. Het gaat over meer dan 5,5 miljoen reizigers per jaar.

De resultaten van de bijkomende studie worden eind dit jaar verwacht. Het is geen studie om de zaak uit- of af te stellen, maar om het belangrijke probleem van het sluipverkeer op te lossen. Het is niet opportuun om nu reeds beperktere ingrepen door te voeren, die het totale project kunnen hypothekeren. Er zijn ook rioleringswerken gepland. Om de hinder tijdens de werken voor de weggebruikers te minimaliseren, verkies ik de uitvoering van een totaalproject.

We doen ervaring op met grote werken. Als de lopende projecten slagen, kunnen we dit ook in de toekomst doen in redelijk aanvaardbare omstandigheden. Ik wacht op de voorstellen. In het najaar zal de nieuwe minister van Mobiliteit het dossier opnieuw moeten behandelen. Na een open dialoog met alle betrokkenen moet dan een beslissing worden genomen.

Het gaat nu om uitstel om bijkomende onderzoeken te voeren. Zeker voor het sluipverkeer is dit nodig. Met een goede communicatie willen we dit project inbrengen in het geheel van het GEN, maar we wachten af tot we de resultaten kennen.

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb wel nog enkele bedenkingen.

Er wordt een bijkomende studie uitgevoerd over het sluipverkeer, die eind dit jaar klaar moet zijn. Dat is een goede zaak.

Ik heb ook zitting in de gemeenteraad van Lennik. Toen ik dit dossier aankaartte, was de gemeente voorstander van het project om het aantal rijstroken te halveren. De gemeente voert een verkeersbeleid om het verkeer van het Pajottenland richting Brussel zoveel mogelijk uit het centrum van de gemeente te houden. Onder meer aan de N282 wordt gewerkt. De filosofie wordt gehanteerd dat het verkeer naar Brussel de grote verkeersassen moet gebruiken. Ik sta achter deze visie, maar als een grote verkeersas wordt gehalveerd, ontstaat een contradictie.

Minister Gilbert Bossuyt : Het is belangrijk dat er overleg en coördinatie is, want de gemeenten kunnen niet zelfstandig beslissen. Dergelijke toestanden moeten we goed bespreken.

De heer Joris Van Hauthem : Deze gemeente was voorstander van het halveren van de capaciteit. In de eigen gemeente wordt de doortocht door het centrum ontmoedigd, en het verkeer afgeleid naar de grote verkeersassen.

Mijnheer de minister, u zegt dat dit project deel uitmaakt van het GEN. Ook de provincie Vlaams-Brabant had een ‘alternatief’ plan om de mobiliteit in de rand rond Brussel te stimuleren, maar dat werd niet uitgevoerd.

U zei dat de werken voor de herinrichting van de N8 op het grondgebied van Dilbeek werden opgeschort.

Minister Gilbert Bossuyt : Het project waarover u vragen hebt gesteld, is uitgesteld. Dat is duidelijk. Ik heb er geen belang bij om te zeggen dat het nu in Dilbeek is of elders.

De heer Joris Van Hauthem : Ik vraag dit om duidelijkheid te hebben.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerstellingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeerstellingen.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, De Standaard meldde op 8 maart dat er voor het eerst in 20 jaar minder verkeer is. Mijnheer de minister, uw persbericht koppelde, bijna euforisch, de afname van het verkeer aan de recordcijfers van De Lijn. De rapporteurs hebben, naast de zwakke economische omstandigheden, gewezen op een mogelijk effect van het stijgend gebruik van het openbaar vervoer.

Volgens het rapport over de verkeerstellingen van 2003 is het verkeer op de Vlaamse gewestwegen voor het eerst in 20 jaar gedaald. Het aantal voertuigen op de gewestwegen daalde met 0,3 percent, terwijl het sinds 1985 elk jaar was blijven groeien. De gewestwegen nemen ongeveer 40 percent van de verkeersstromen voor hun rekening.

Op de Vlaamse snelwegen werd in 2003 een stijging van 0,5 percent genoteerd. Dit is de op een na laagste groei ooit. Dit is goed nieuws. Helaas komen deze cijfers niet overeen met de heersende perceptie. Het doorslaggevende element in politieke discussies is de perceptie. Wel, de perceptie is dat het steeds drukker wordt, zeker ook op de gewestwegen.

Uiteraard wordt niet elke wagen op de weg geteld. De tellingen zijn eigenlijk een steekproef. Op de gewestwegen wordt het verkeer op 630 plaatsen geteld. Omdat het om een steekproef gaat, spreken de rapporteurs over een stabilisatie, en niet over een afname van het verkeer. Dat is een nuanceverschil met het persbericht van de minister. Het is opmerkelijk dat het verkeer op de gewestwegen in Oost-Vlaanderen nog toenam, waarschijnlijk ten gevolge van werken op de E17. In het verlengde daarvan mogen we voor dit en volgend jaar wellicht een stijging verwachten in de ruime omgeving van Antwerpen. In de analyse voor Oost-Vlaanderen moet hier rekening mee worden gehouden.

De relatie die wordt gelegd tussen de resultaten van de verkeerstellingen en het aantal reizigers van De Lijn lijkt ons al te simplistisch. De toename van het aantal reizigers van De Lijn zegt helemaal niets over een verschuiving van vervoer per auto naar het openbaar vervoer. Hiervoor moet de zogenaamde modal shift worden onderzocht. Dé studie die dergelijke overstap naar andere vervoersmodi onderzoekt, is het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. In 2002 bleek volgens dat onderzoek dat er geen verschuiving was van het vervoer per auto naar het openbaar vervoer. Er werd bij de bespreking destijds gewezen op het feit dat de verschillende meetinstrumenten nopen om de resultaten te nuanceren. Het is al te voorbarig om nu wél de relatie te leggen. Verkeerstellingen ramen het aantal voertuigen op de weg en de afgelegde voertuigkilometers. Verkeerstellingen meten het weggebruik, zeg maar de drukte op onze wegen. Deze metingen zeggen weinig of niets over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen en helemaal niets over verschuivingen van het vervoer per auto naar het openbaar vervoer.

We moeten ook even blijven stilstaan bij de methodiek van de verkeerstellingen. Op veel plaatsen zijn er tellussen. De gegevens worden verzameld en doorgegeven aan het Vlaams Verkeerscentrum. Er bestaan ook cameradetectiesystemen die tellingen kunnen doen en gecentraliseerd worden in het Verkeerscentrum. De provinciale afdelingen beschikken eveneens over mobiele telapparatuur en kunnen zelf tellingen uitvoeren, op basis van vragen binnen de afdeling, en meestal na vaststelling van bepaalde knelpunten. Als de wegen zodanig vol zitten dat een file ontstaat, passeren er minder wagens per uur langs de telpost, en wordt het verkeer mogelijk verspreid over omliggende, lokale wegeninfrastructuur. Een voertuig wordt pas geregistreerd bij een snelheid van minimum 30 kilometer per uur. Hoe worden file-effecten op de tellingen verwerkt in de gegevens ?

Hetzelfde kan worden gezegd over wegenwerken. Als een zwart punt wordt aangepakt of een weg wordt heraangelegd, zorgt dit voor een wijziging

Caluwé

van de verkeersstromen. Indien op het traject een telpost is gelegen, heeft dit uiteraard gevolgen voor de verkeerstellingen. Worden die gevolgen uit de cijfers weggewerkt ? In het noorden van Antwerpen zijn twee tellussen, op de N17 in Maria-ter-Heide en op de N11 in Kapellen. Het afgelopen jaar zijn op die plaatsen of in de onmiddellijke omgeving ervan wegenwerken uitgevoerd, en daarom was er veel minder verkeer. Worden deze cijfers gecorrigeerd ?

Wat is het aandeel in het geheel van vaste telposten en van mobiele telposten ? Wat zijn de criteria om mobiele telposten te installeren op een welbepaald wegvak ? Is de daling met 0,3 percent statistisch relevant in de steekproef van de verkeerstellingen ? Hoe kunt u uit de stijging van het aantal reizigers van De Lijn besluiten dat het autoverkeer daalt ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Caluwé, deze vraag verrast me. U zult zich herinneren dat de technische aspecten van dit probleem in deze commissie uitvoerig zijn besproken met deskundigen. Het zou nogal erg zijn mocht men in wetenschappelijk verantwoorde verkeerstellingen rekening houden met wegenwerken. Ik wil die bespreking hier niet overdoen. De Standaard heeft bericht over onze verkeerstellingen, maar onze mededeling was niet euforisch. Wel hebben we gesteld dat voor het eerst de daling niet alleen te wijten is aan werken, deskundigen zeggen ons dat er een knik in de curve zit.

Eerst en vooral wil ik opmerken dat er onjuistheden in uw uiteenzetting zijn geslopen. De afdeling Verkeerskunde, cel Verkeerstellingen, voert de tellingen met mobiele telapparatuur uit. Deze tellingen worden verwerkt in een centrale databank, en dat geldt ook voor de uurwaarden van de continue telposten. Al deze gegevens worden nadien gecontroleerd, gevalideerd en bestudeerd. Het Verkeerscentrum staat in voor de interpretatie, minuut per minuut, van de data, terwijl de cel Verkeerstellingen zich vooral over de langetermijntendens buigt. Daarnaast voert de cel Verkeerstellingen ook nog tellingen uit in het kader van de behoefteanalyse, en ook in het kader van projecten en op verzoek.

Ik wil er ook op wijzen dat in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2000 wordt gesteld dat er geen verschuiving van vervoer per auto naar het openbaar vervoer kan worden vastgesteld, wegens de methodologische verschillen met een onderzoek uit 1995. In de cijfers van 1995 lag het accent op busverplaatsingen. Daarom zijn ook het bedrijfsvervoer en de verplaatsingen met een touringcar als busverplaatsingen geregistreerd. In 2000 is de definitie van busverplaatsing beperkt tot een verplaatsing met het openbaar busvervoer. Het aandeel van het privé-vervoer per bus is bijgevolg uit de cijfers verdwenen.

Een correcte telling met de continue telposten kan pas gebeuren bij een snelheid groter dan 25 tot 30 kilometer per uur. Files kunnen dus een invloed hebben, maar dan vooral op de indeling van het verkeer en minder op de intensiteit ervan. De mobiele verkeerstelapparaten kunnen een correcte meting uitvoeren als de snelheid groter is dan 18 tot 20 kilometer per uur. Als de fout te groot is, zal de automatische validatieprocedure ervoor zorgen dat deze waarden worden verwijderd uit de historische databank. Deze foutieve data worden in de studies en berekeningen dus niet in rekening gebracht.

Daarnaast gebeurt er ook nog steeds een manuele controle van elke dagtelling. Zowel de uurwaarden als de verdeling over een normale werkdag, het weekeinde en bij gekende manifestaties wordt gecontroleerd, om na te gaan of de installatie wel degelijk betrouwbare resultaten oplevert. Als dat niet het geval is, worden de data manueel uit de databank verwijderd. Bij de berekening van de evolutiecijfers worden alle locaties met correcte data maar met een afwijking van meer dan 10 percent, zowel in de negatieve als in de positieve richting, niet in aanmerking genomen. Hierdoor worden de meeste locaties met wegenwerken en omleidingen automatisch niet opgenomen in de vergelijkingen.

De berekeningen ter bepaling van de evolutiecoëfficiënten gebeuren enkel op basis van de continue telposten. De mobiele telinstallaties worden gebruikt om controles uit te voeren bij twijfels over de correcte werking van de vaste telposten. Daarnaast worden met de mobiele verkeerstellers, verspreid over geheel Vlaanderen, periodieke metingen uitgevoerd als controle. Als beide evolutiecoëfficiënten te sterk afwijken, duidt dit op problemen met de steekproef.

Het aantal verreden voertuigkilometers wordt jaar na jaar volgens dezelfde werkwijze berekend. Dat aantal vertoont over een periode van meerdere jaren een algemeen afnemende groei. Bij een voortzetting van deze trend zal men onvermijdelijk op een bepaald ogenblik tot een daling van het aantal verreden voertuigkilometers komen. Het

Bossuyt

ogenblik waarop de verkeersevolutie, die steeds op dezelfde manier wordt berekend, overgaat van een positieve naar een negatieve waarde, heeft of had een belangrijke symbolische betekenis. Het is minder significant of de overgang van een lichte stijging naar een lichte daling op jaarbasis zich in een bepaald jaar, dan wel een jaar vroeger of later voordoet. Het is ook minder belangrijk om te weten of deze eerste daling al dan niet statistisch relevant is. De algemene trend is belangrijk en significant.

De verkeersevolutie wordt beïnvloed door een hele reeks factoren. De economische activiteit is een erg belangrijke factor. Toch mag de impact hiervan bij de huidige stagnatie en zelfs bij een lichte daling op de gewestwegen daar niet volledig aan worden toegeschreven. Sinds 1985 hebben economische stagnaties immers nooit tot een dergelijke evolutie van het wegverkeer geleid. Er spelen dus ook andere factoren.

Een van die andere beïnvloedende factoren is de manier waarop mensen hun mobiliteit realiseren over korte, middellange en lange afstanden : te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de wagen, al dan niet met carpooling. Een combinatie van meerdere verplaatsingswijzen is natuurlijk ook mogelijk.

Het is niet eenvoudig om de juiste invloed van elke factor te berekenen. Zo worden wagenverplaatsingen in de regel uitgedrukt in voertuigkilometers, terwijl voor het openbaar vervoer veeleer het aantal vervoerde reizigers wordt geteld. Een omrekening tussen beide is dus niet vanzelfsprekend.

De meest opvallende evolutie bij de andere vervoersvormen dan het klassieke autoverkeer was ongetwijfeld de spectaculaire stijging van het aantal reizigers dat De Lijn heeft vervoerd. Dit duidt in elk geval op een verplaatsingsnood waar klaarblijkelijk het best aan kan worden voldaan door deze vorm van openbaar vervoer. Verder wil ik er ook op wijzen dat het gebruik van het openbaar vervoer van de NMBS de jongste jaren toeneemt.

Er zijn ook talrijke voorbeelden, zowel in het binnenland als in het buitenland, waarbij wetenschappelijk werd aangetoond dat een beter openbaar vervoer ook gevolgen heeft voor de mate waarin de wagen wordt gebruikt. Het lijkt dan ook plausibel te veronderstellen dat er een verband is tussen stagnerende verkeersintensiteit en een sterk stijgend gebruik van het openbaar vervoer. Het is daarom plausibel dat in het rapport 'Verkeerstellingen 2003' van de AWV naast een beperkte economische groei ook wordt verwezen naar de sterke prestaties van het openbaar vervoer als verklaring voor de stagnerende verkeersvolumes op gewesten autosnelwegen. Dat verband, de koppeling waarnaar u hebt verwezen, heb ik echter uitdrukkelijk niet gelegd in het artikel in kwestie. Ik heb wel gewezen op de sterke prestaties van De Lijn gedurende de voorbije jaren en op de rol die een goed georganiseerd en betaalbaar openbaar vervoer speelt in het totale mobiliteitsgebeuren. Ik heb ook gewezen op de behoefte aan openbaar vervoer die bij de bevolking leeft.

Noch mijn voorgangers, noch ikzelf hebben ooit beweerd dat een toenemend gebruik van het stads- en streekvervoer de files op de autosnelwegen zou doen verdwijnen. Een modal shift in het langeafstandsverkeer op autosnelwegen realiseren is trouwens veeleer een taak voor het spoor, een federale bevoegdheid en wat vrachtvervoer betreft ook voor de binnenvaart. Ik kan alleen maar vaststellen dat de binnenvaart weer in de lift zit. Sinds 1996 is er een groei van ongeveer 50 percent vastgesteld. Sinds dat jaar wordt er 1,5 miljard tonkilometer per jaar meer verscheept.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Blijkbaar verschilt onze perceptie van euforie. Uw persbericht begon met de volgende woorden : 'Dit is geen toeval meer. 2003 was een recordjaar voor De Lijn. 2003 is het eerste jaar sinds 1985 dat het verkeer afneemt op de gewestwegen.' Dat is toch tamelijk euforisch, althans volgens mijn definitie en perceptie van euforie.

Minister Gilbert Bossuyt : De heer Sauwens heeft hier op een bepaald ogenblik de cijfers van De Lijn betwist. Wanneer we met stijgingen als deze worden geconfronteerd, is dat niet het gevolg van verkeerde tellingen.

De tellingen gebeuren al gedurende een aantal jaren. De cijfers zijn dus niet gemanipuleerd. Voor de eerste keer wordt een daling van het autoverkeer beschreven. Dat is betekenisvol.

We voeren een beleid dat over jaren moet worden gespreid. Voor het eerst sinds jaren krijgen we een positief signaal. Daar mogen we toch een bepaalde betekenis aan geven. We moeten natuurlijk niet beweren dat alles in orde is. We hebben nog veel werk.

De heer Ludwig Caluwé : U hebt een en ander verklaard in verband met de wegenwerken. Het probleem dat files op gewestwegen niet worden geteld, blijft natuurlijk bestaan. Bij een snelheid van minder dan 18 kilometer per uur is er geen registratie mogelijk.

Ik vraag me af of de mensen in een perceptieonderzoek ook vinden dat het verkeer is afgenomen. Ik denk dat ze uw conclusie niet zullen delen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik leg nu al meer dan 25 jaar dezelfde weg af. Ik heb de toestand zien evolueren. Ik heb de tijd gekend dat het mogelijk was om vanuit mijn woonplaats op 1 uur tot in Brussel te rijden. Nu is daar meer tijd voor nodig. Ik heb ook een periode gekend waarin we regelmatig stilstonden op de autosnelweg.

Nu is het verkeer zeer druk. Het aantal vrachtwagens is bovendien enorm toegenomen. Ik kan me voorstellen dat mensen die niet echt gewoon zijn om met de auto te rijden, bepaalde gevoelens hebben als ze op onze autosnelwegen rijden. Dat is perceptie.

De politiek moet zorgen dat er inderdaad een aanbod is, want de alternatieven om een vlot verloop van het verkeer te waarborgen, zijn niet zo uitgebreid. We hebben echter nog een mentaal proces voor de boeg, dat niets met politiek te maken heeft. We zullen de mensen niet verbieden om met de wagen te rijden, maar we moeten ze wel overtuigen van de noodzaak om bewuster hun vervoersituatie te bekijken. We moeten de mensen dus op de bus krijgen.

Dat meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, is een gunstige evolutie. Dat zijn niet allemaal mensen die gratis mogen rijden. Het aantal abonnementen onder de actieve mensen is immers ook gestegen. 70 percent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer zijn abonnementsverplaatsingen. Daar houden we rekening mee, want het zou jammer zijn een beleid te voeren en investeringen te doen, terwijl we de evoluties niet kennen. We moeten dat winnen.

Het dagdagelijks beleid maakt vanzelfsprekend het voorwerp uit van discussies in het parlement, maar het feit dat de partijen in het parlement voor die fundamentele doelstellingen nog geen gemeenschappelijke basis hebben gevonden, maakt me bezorgd. Over bepaalde thema's zou er meer overeenstemming moeten zijn, althans naar mijn persoonlijke mening.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de minister zei zonet dat Antwerpen een proefkonijn is. Uit de wijze waarop deze grote werken worden aangepakt, denkt hij te leren met het oog op de werken in de rest van Vlaanderen. Ik stel dus een aantal vragen over het proefproject. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Voor het einde van de huidige zittingsperiode lijkt het ons aangewezen nog eenmaal een stand van zaken op te maken van de onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring. Momenteel worden de voorbereidende werken in het kader van de minderhindermaatregelen in sneltreinvaart uitgevoerd.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in het algemeen ? Zitten alle werken en voorbereidingen nog op schema ? Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van de aanpassingen van de wegeninfrastructuur. Ik denk dan vooral aan de Singel, maar bijvoorbeeld ook aan carpoolparkings, infrastructuur zoals busstroken en extra rollend materieel voor De Lijn. Nadat mijn vraag was ingediend, kondigde u nog een aantal extra maatregelen aan, bijvoorbeeld voor de NMBS, zoals parkings, havenbediening en de inzet van extra rollend materieel, maar ook fietsinfrastructuur en maatregelen voor de binnenvaart.

Zijn de vergunningen voor alle werken reeds in orde, zowel de bouw- als de milieuvergunningen ? Zitten de procedures op schema ? Hoeveel bedrijven hebben ondertussen reeds maatregelen genomen om de verkeershinder op te vangen ?

Intussen werd bekendgemaakt dat de Liefkenshoektoltunnel niet gratis zal worden opengesteld

Caluwé

tijdens de werken, behoudens bij ernstige calamiteiten. Wel zal er een korting worden toegestaan voor trouwe klanten. Kunt u deze beslissing iets gedetailleerder toelichten ?

De opvallendste werken betreffen uiteraard de tijdelijke bruggen op de Singel. Reeds vroeger was het duidelijk dat dit een wedren zou worden tegen de tijd, en dat elke onverwachte hindernis ertoe zou kunnen leiden dat de deadline van 18 juni niet wordt gehaald. Intussen stootte men bij de werken op belangrijke archeologische vondsten. Naar verluidt zouden de opgravingen voor deze historisch erg betekenisvolle restanten tot gevolg hebben dat de werken op het betreffende kruispunt 6 maanden vertraging oplopen. Wat zijn hiervan de gevolgen voor het Minder-Hinderplan ? Zullen de bruggen of de overige bruggen tijdig klaar zijn ?

Volgens de vooraf verspreide verkeersinformatie werden de weggebruikers tijdens deze periode opgeroepen de Singel te vermijden en de Ring zo veel mogelijk te gebruiken. Ook wie niet uit de omgeving van Antwerpen is, heeft de voorbije weken evenwel kunnen vaststellen dat de files op de Ring erg talrijk waren, omwille van voorbereidende werken op de Ring zelf. Is er hier sprake van een gebrekkige coördinatie van de minder-hinderwerken, waardoor deze extra hinder creëren ? Een betere planning was mogelijk geweest als men er eerder aan was begonnen.

Tegelijkertijd met de werken die nodig zijn om de hinder zo veel mogelijk te beperken, en die nu plaatsvinden op de Ring zelf, kan het alternatief voor het doorgaand verkeer, namelijk het omrijden langs de Liefkenshoektunnel, niet worden aangeprezen omdat er op dat tracé eveneens werken bezig zijn, die vermoedelijk ook op 18 juni klaar moeten zijn. Op sommige stukken van de omleiding langs de Liefkenshoektunnel moet over één rijstrook worden gereden, zodat die route geen alternatief is om de werken voorbij het viaduct van Merksem te vermijden. Indien de overheid er eerder aan was begonnen, dan hadden de werken meer gefaseerd kunnen gebeuren. Dan hadden eerst de werken voorbij de Liefkenshoektunnel uitgevoerd kunnen worden, en pas dan de werken aan de Ring.

Volgens omwonenden zouden er bij de aanleg van de carpoolparking in Grobbendonk verlichtingspalen, die daar al enige tijd opgeslagen liggen, vermalen worden om als onderlaag voor de parking gebruikt te worden. Volgens sommigen zouden deze palen asbest bevatten, maar ook zonder dat aspect rijst de vraag of dit een juiste wijze van hergebruik is.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de voorbereidingen voor de onderhoudswerken zitten nog altijd op schema. Vooral de aflevering van de vergunningen is bepalend voor het respecteren van de planning. Voor een reeks voorbereidende werkzaamheden zijn immers bouw- en milieuvergunningen noodzakelijk. Dit kan gaan van vergunningen voor grote ingrepen, zoals de bouw van de tijdelijke bruggen ter hoogte van de Singel, tot vergunningen voor kleine ingrepen, zoals beperkte kruispuntaanpassingen.

De aannemers die deze ingrepen realiseren, werden al eerder gecontracteerd en kunnen dus onmiddellijk de werken uitvoeren van zodra een bepaalde vergunning wordt afgeleverd. Het zou ons te ver leiden om in detail in te gaan op elke vergunningsaanvraag, want het zijn er een vijftigtal. In het algemeen kan ik stellen dat de meeste vergunningen reeds afgeleverd zijn of zeer binnenkort zullen worden afgeleverd.

Die vlotte gang van zaken is de verdienste van een bijzondere task force Vergunningen die speciaal hiervoor werd opgericht en persoonlijk wordt voorgezeten door de heer Desmyter, secretaris-generaal van het departement LIN. Ik wil hem hier uitdrukkelijk mee feliciteren. Deze task force Vergunningen blijft ook de komende dagen en weken de voortgang van de voorbereidende werkzaamheden verder volgen.

Ik kan u verzekeren dat de werken aan de Singel vlot verlopen. Daar zijn helemaal geen archeologische vondsten gedaan. Blijkbaar hebben sommigen zich laten misleiden door deze aprilgrap. De laatste brug wordt hoe dan ook begin juni geplaatst. Ook het programma voor de park-and-rideparkings en de snelbussen loopt vlot en zal tijdig klaar zijn. Hetzelfde geldt voor de missing links in de fietspaden. Ook de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer en de minder-hindermaatregelen van de NMBS zullen tijdig klaar zijn.

Dit is een zeer gecompliceerd werk, waar bijzonder veel mensen aan werken op een geïntegreerde manier. Ik vraag daar het nodige respect voor. Al te vaak zijn er oprispingen te horen die veeleer thuishoren aan de toog en behoorlijk frustrerend zijn voor de tientallen mensen die hieraan werken. Ik ben daar eerlijk gezegd verontwaardigd over.

Bossuyt

Volgens de resultaten van een enquête die in september 2003 werd uitgevoerd door VOKA, een organisatie die destijds toch ook niet echt warm liep voor de werken, had 34 percent van de bedrijven op dat ogenblik eigen interne maatregelen uitgewerkt. VOKA zal eerstdaags een nieuwe enquête organiseren om te peilen naar de evolutie op dit vlak. Uit de twee grote ondernemersfora, met telkens meer dan 800 aanwezigen en evenveel aanvragers voor het opsturen van informatie, blijkt dat de ondernemerswereld goed tot zeer goed op de hoogte is van de mogelijke problemen. Ze hebben op het ondernemersforum ook de kans gekregen om kennis te nemen van heel wat waardevolle initiatieven om de problemen te vermijden of te ontwijken.

Heel wat ondernemers die ik heb ontmoet, waren verbaasd, verrast en gelukkig met een veelheid aan zaken die bezig zijn. Het gaat over telewerk, carpooling, collectief vervoer, delocalisatievergaderingen en -magazijnen, het gebruik van de binnenvaart en in-land NMBS-terminals. Via de website www.ondernemersnet.net beantwoorden mobiliteitsexperts regelmatig specifieke vragen van ongeveer 600 geregistreerde bedrijven. Voor de infoflash van VOKA hebben bijna 2.300 bedrijven zich geregistreerd. Ook de bereikbaarheidsmanager beantwoordt regelmatig vragen van bedrijven. Er zijn dus voldoende signalen die aantonen dat de bedrijfswereld zich aan het voorbereiden is om de werken zo goed mogelijk door te komen.

Ik geef toe dat er nu reeds verkeershinder is ten gevolge van de geleverde inspanningen om tijdig klaar te zijn met alle voorbereidende werken. Dat is de prijs die nu moet worden betaald om het tijdens de hoofdperiodes gemakkelijker te hebben. Dat heeft niets te maken met een gebrek aan coördinatie. De coördinatie van de werken wordt gegarandeerd door wekelijkse overlegvergaderingen, waarop alle relevante instanties zitting hebben.

Onvoorziene omstandigheden worden door dergelijk overleg echter nooit uitgesloten. Dat is gewoon de dagelijkse bouwrealiteit. Om de verkeershinder voor de weggebruikers ten gevolge van onvoorziene omstandigheden te beperken, heb ik mijn administratie ondertussen de opdracht gegeven om een 72-uren regel toe te passen. Dat betekent concreet dat er bij elke onvoorziene omstandigheid minstens 72 uren moeten verlopen tussen een beslissingsmoment en de uitvoering van de beslissing op het terrein. Zo is er voldoende tijd beschikbaar om de beslissing aan iedereen, met inbegrip van de weggebruiker, mee te delen. Alleen bij onvoorziene werfomstandigheden die bijzondere veiligheidsrisico's inhouden, mag er nog onmiddellijk worden ingegrepen. Enkel in deze uitzonderlijke gevallen kunnen de weggebruikers nog worden geconfronteerd met onvoorspelbare verkeershinder.

Over de tariefmaatregelen voor de Liefkenshoektunnel, kan ik u mededelen dat de Vlaamse regering op 23 april 2004 haar goedkeuring heeft gegeven aan een verminderde tariefstructuur voor het gebruik van de Liefkenshoektunnel tijdens de onderhoudswerken van de ring. Het principe van deze regeling betreft een korting van 15 percent voor het vrachtverkeer gedurende de volledige duur van de onderhoudswerken. Tijdens de maanden juli 2004 en juli 2005, wanneer het vrachtverkeer verplicht gebruik moet maken van de Liefkenshoektunnel, geldt er nog een bijkomende tariefvermindering voor het gebruik van de Liefkenshoektunnel die nadien via een creditnota aan de abonnees zal worden terugbetaald. Alle inkomsten die worden gegenereerd door het toegenomen gebruik van de Liefkenshoektunnel tijdens de julimaanden, worden dus aan de abonnees uitgekeerd. Deze specifieke werkwijze voor de julimaanden geldt niet alleen voor het vrachtverkeer, maar ook voor het personenverkeer.

De verlichtingspalen van zogenaamd 'gemalen beton' te Grobbendonk bevatten geen asbest. Ze werden destijds verwijderd omdat ze onder meer door de invloed van strooizout en vocht onstabiel waren geworden. Geruchten kloppen dus niet altijd.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik herhaal dat we het grootste respect hebben voor het moeilijke werk dat door de ambtenaren, dikwijls in kleine groep, wordt verricht. Ze doen hard hun best en spannen zich bovenmatig in om alles in goede banen te leiden.

Het klopt dat de bedrijven hun best doen om de problemen zo goed mogelijk op te vangen. We hebben dat altijd aangemoedigd. Als kleine ondernemer ben ook ik geabonneerd op al die flashes. Ik beaam dat ik dagelijks berichten ontvang over de stand van zaken van de werken en over de nieuwe evolutie.

Ik herhaal dat een betere spreiding en een langere voorbereidingstijd hadden kunnen vermijden dat we tijdens bepaalde periodes reeds van 's ochtends

Caluwé

vroeg tot 's avonds laat kampen met een file tussen de Kennedytunnel en het viaduct van Merksem. Uiteraard is dat geen gezonde economische situatie.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het kanaal Dessel-Schoten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het kanaal Dessel-Schoten.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het kanaal Dessel-Schoten lijkt het kneusje te zijn onder de Kempense kanalen. Het is een lelijk eendje naast het statige Albertkanaal.

Van alle Kempense kanalen is het het slechts bevaarbaar. Nochtans beschikt het over heel wat potentieel voor de binnenvaart, maar het kampt met veel moeilijkheden. De gegarandeerde diepgang is slechts 1,90 meter. Schippers mogen op eigen risico tot 2,1 meter gaan, maar dat is niet langer mogelijk door de aanslibbing van de zijkanten. Kempenaars – dat zijn schepen die, zoals de naam het zegt, normaal voor de Kempense kanalen bedoeld zijn – kunnen hierdoor maar half geladen worden. Daardoor zijn heel wat mogelijke vaarten commercieel niet meer interessant. Het wordt dan immers interessanter om acht vrachtwagens te laten rijden in plaats van één schip te laten varen. Mocht men het schip volledig kunnen laden, dan spaarde men 16 vrachtwagenritten uit. De sluizen moeten nog worden bediend met een zwengel. Vuil raakt regelmatig tussen de deuren, waardoor duikers moeten worden opgeroepen.

In september 2001 heeft de heer Malcorps de problemen van het kanaal in een uitvoerige interpellatie onder de aandacht gebracht. In zijn antwoord stelde uw voorganger, minister Stevaert, dat er voorafgaand onderzoek voor baggerwerken plaatsvond. Hoe ver staat het hiermee ondertussen ? Minister Stevaert stelde ook in het vooruitzicht dat de Dienst voor Scheepvaart het voortouw zou nemen voor het opstellen van een ontwikkelingsplan voor dit kanaal. Het initiatief werd ondertussen echter overgenomen door de provincie. Mij lijkt het echter dat er niet op de resultaten van deze studie moet worden gewacht om te baggeren en het kanaal op diverse punten te moderniseren. Het Vlaams Gewest heeft ook diverse kades langs dit kanaal meegefinancierd. Hoe ver staat het met de uitvoering hiervan ? Leidt dit effectief in alle gevallen tot een toename van het goederenverkeer via het kanaal ? Of is er sprake van boeteclausules omdat er minder goederen worden vervoerd dan was afgesproken bij de aanleg van de kades ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, men kan natuurlijk moeilijk het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten vergelijken met het Albertkanaal. Het Albertkanaal is met een vervoerd tonnage van bijna 40 miljoen ton in 2003 de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Het kanaal verbindt de Antwerpse haven met industriegebieden in de Antwerpse Kempen, Limburg en het Luikse industriebekken. Het Albertkanaal is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een economisch netwerk op Vlaams niveau.

Het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten heeft inzake goederenvervoer een veeleer lokale functie en zal dit steeds hebben, wat niet wil zeggen dat deze functie mag worden onderschat, daar er via dit kanaal per jaar toch meer dan 1 miljoen ton goederen worden vervoerd. De toegelaten diepgang op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is beperkt tot 2,10 meter, wat ook vroeger altijd zo geweest is.

De heer Ludwig Caluwé : Het probleem is dat het maar 1,90 meter is in de praktijk.

Minister Gilbert Bossuyt : Schepen van het type Kempenaar, met een maximale diepgang van 2,50 meter, kunnen dus maar worden afgeladen tot 2,10 meter, wat een rendementsbeperking van 16 percent betekent.

De Dienst voor de Scheepvaart erkent het probleem van aanslibbing, waardoor de bevaarbaarheid in de toekomst in het gedrang kan komen. De dienst liet analyses van de onderwaterbodem uitvoeren, en op basis van de resultaten van deze analyses wordt momenteel gezocht naar een locatie voor hergebruik of een bergingsmogelijkheid voor de vrijkomende grondspecie, om een veel duurdere afvoer naar een afvalverwerkingsinstallatie te ver-

Bossuyt

mijden. Als immers wordt gesproken over baggeren, dan luidt de eerste vraag waar men met dat slib blijft. Daar moet u ook rekening mee houden. Het zoeken naar een dergelijke bergingslocatie is echter geen eenvoudige zaak. Dat zult u ook wel beseffen. De dienst verzekert me alleszins dat al het nodige zal worden gedaan om de bestaande vaardiepte op het kanaal te garanderen. In het reserveprogramma 2004 is trouwens een bedrag van 2 miljoen euro opgenomen zodat, indien een bergingslocatie gevonden is, de aanbestedingsprocedure voor het baggeren kan worden ingezet.

In het kader van de regeling inzake publiek-private samenwerking voor het bouwen van kaaimuren heeft de Dienst voor de Scheepvaart op dit ogenblik met vier bedrijven langs het kanaal overeenkomsten afgesloten voor het bouwen van een kaaimuur. Eén van de projecten is al sinds enkele jaren in bedrijf en de oorspronkelijk vooropgestelde overslaghoeveelheden waartoe men zich had verbonden, worden ruimschoots gehaald. Dat is eigenlijk overal het geval waar we dergelijke projecten hebben. Er is dus geen enkel probleem. De bedrijven moeten er zich toe verbinden een bepaalde hoeveelheid via de waterweg te vervoeren. In alle gevallen van PPS wordt dat heel gemakkelijk gehaald.

Voor twee andere bedrijven is de studie van de aan te leggen infrastructuur nagenoeg afgerond, waarna tot een openbare aanbesteding zal worden overgegaan. Voor het vierde project zoekt het bedrijf nog naar een geschikte vestigingsmogelijkheid. Als al deze projecten operationeel zullen zijn, zal jaarlijks ongeveer 200.000 ton extra via de waterweg worden aan- of afgevoerd. Met enkele andere bedrijven worden de mogelijkheden van de binnenvaart nog verder onderzocht. Er is dus sprake van een actieve rondgang ter plaatse. Het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is economisch dus zeker nog niet afgeschreven.

In het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen is als taakstelling voor de provincie Antwerpen opgenomen dat een multifunctioneel ontwikkelingsperspectief en een strategisch beleidsplan voor het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten moeten worden opgesteld. Gelet op de bevoegdheid van de Dienst voor de Scheepvaart voor het kanaal kwamen de dienst en de provincie Antwerpen overeen om een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten voor het uitvoeren van deze opdracht. U verwees daarnet naar die rol van de provincie. Die rol past dus wel in een duidelijk perspectief.

De studie voor het opstellen van het multifunctioneel ontwikkelingsperspectief en het strategisch beleidsplan is ondertussen opgestart. Op 8 december 2003 vond in Malle een workshop met ongeveer 70 deelnemers plaats waarop met de sectoren economie, recreatie, natuur, landschap, mobiliteit en infrastructuur, uitvoerig van gedachten werd gewisseld over hun verwachtingen ten aanzien van het op te stellen ontwikkelingsperspectief voor het kanaal.

De workshop resulteerde vanuit de diverse sectoren in een verwachtingspatroon, een opsomming van mogelijke knelpunten en veel suggesties. Dit alles vormt een belangrijke input voor de verdere uitwerking. Op 29 maart 2004 werd in het provinciehuis de voorstudie gepresenteerd aan vertegenwoordigers van de verschillende betrokken gemeentebesturen.

Rekening houdend met hun opmerkingen zal nu in verschillende stappen – schetsontwerp, voorontwerp, ontwerp – het ontwikkelingsperspectief en strategisch beleidsplan tegen eind 2004 vorm krijgen. Er wordt dus gewerkt om de activiteit in het kanaal te laten plaatsvinden en zelfs nog uit te breiden. Ik maak me sterk dat we een geïntegreerd pakket van voorstellen zullen krijgen waarin het economische, het ecologische en het mobiliteitsaspect hun weerslag zullen vinden. Ik kijk er met belangstelling naar uit.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, uw antwoord brengt enige klaarheid in de duisternis. Ik dring toch aan op meer vaart achter de baggerwerkzaamheden. Dan zal er wel een bergingsprobleem zijn. Ik vrees dat de bestaande plannen in twijfel worden getrokken omdat er misschien onvoldoende slib zou worden aangevoerd. Er is nochtans voldoende slib op onze rivierbodems.

Mijnheer de minister, het is niet van deze tijd dat de versassing nog handmatig gebeurt en dat er maar één hydraulisch sas is. Ik dring aan op enige haast, voor het een nieuw Bokrijk wordt.

Minister Gilbert Bossuyt : In de mate dat de ontwikkeling voortschrijdt, zullen de nodige maatregelen worden genomen. Het baggeren is niet het probleem, de juiste locatie vinden wel. Dat probleem hebben we niet alleen daar. Als het is opgelost, kunnen we morgen beginnen. Er zijn alternatieve

Bossuyt

oplossingen, maar die zijn heel duur. Een verantwoordelijk bestuur moet daar ook rekening mee houden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbreding van de Oostendse havengeul en de aanleg van een groeistrand

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verougstraete tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verbreding van de Oostendse havengeul en de aanleg van een groeistrand.

De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, om het zeegoederentrafiek in de haven van Oostende te verdubbelen van meer dan 7 miljoen ton, volgens cijfers van het jaar 2003, naar 14 miljoen ton, moeten uitgebreide verdiepingswerken worden uitgevoerd en moet de havengeul worden verbreed door de bouw van nieuwe oostelijke en westelijk havendammen. Na die werken zouden schepen tot 200 meter lang vlot de haven kunnen in- en uitvaren. Ferryways en Transeuropa Ferries zouden grotere roro-vrachters kunnen inzetten, terwijl grotere cruiseschepen probleemloos aan de cruisekaai van de voorhaven zouden kunnen aanmeren.

De aanvang van het project wordt tegengehouden wegens het ontbreken van de nodige MER's. Er zou reeds een MER afgeleverd zijn vanaf de landzijde, doch er ontbreekt een MER vanaf de zeezijde. Er zou ook een plan-MER moeten worden afgeleverd en natuurcompensaties verleend. De verbreding en verdieping van de haventoegang worden gekoppeld aan de geplande werkzaamheden van de versterking van de kustwering tussen het Casino-Kursaal en het Klein Strand te Oostende. Deze strook vormt de zwakste schakel in de kustverdediging ter beveiliging tegen overstromingsgevaar.

De plannen voor de aanleg van een groeistrand veroorzaken in Oostende een hevige polemiek tussen voor- en tegenstanders. De tegenstanders hebben zich verenigd in het comité 'Stad & Zee', dat ijvert voor het behoud van de bestaande site, waarbij de zee tot tegen de zeedijk komt en een toeristische meerwaarde aan de stad geeft.

De uitvoering van dit groeistrand werd tot op heden tegengehouden door diverse procedures bij de Raad van State die werden ingeleid door leden van het comité 'Stad & Zee'. Aangezien de uitvoering van beide werken wordt beschouwd als een totaalproject, komt er geen schot in de verbreding van de Oostendse haven.

Midden april werd op initiatief van de afdeling Waterwegen Kust gestart met de aanleg van een noodstrand, om de golfslag tegen de zeedijk te verminderen en de kustverdediging te verbeteren. Dit noodstrand zorgt, door het opspuiten van grind en zand, voor een verhoging van het strand met 4 meter, over een lengte van 300 meter. Het wordt dus een nat strand dat bij hoogtij wordt overspoeld, maar waardoor het water minder inslaat op de zeedijk.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken voor de MER-procedures ? Moet voor de uitvoering van de werken rekening worden gehouden met het Structuurplan Noordzee ? Zijn er contacten geweest tussen het Comité Stad en Zee en de afdeling Waterwegen Kust, om tot een compromisoplossing te komen ? Hebben deze contacten resultaten opgeleverd ? Komt er al dan niet een groeistrand, of wordt geopteerd voor de versterking van de bestaande zeedijk ? Zijn beide werken aan elkaar gekoppeld ? Wanneer zullen de verdiepings- en verbredingswerken aan de Oostende haventoegang worden aangevat ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : De aanbesteding voor de opstelling van het plan-MER en de diverse MER-projecten vond plaats op 18 maart 2004. De verschillende offertes worden nu geëvalueerd. Het aanvangsbevel voor de start van deze opdracht zal zo snel mogelijk worden gegeven door mijn administratie.

De opmaak van het plan-MER gebeurt overeenkomstig de federale wetgeving, meer bepaald de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België.

In het kader van het plan-MER gebeurt ook een onderzoek van mogelijke alternatieven. Het alter-

Bossuyt

natief dat door het Comité Stad en Zee wordt voorgesteld, zal bij het opstellen van het plan-MER worden onderzocht. Uit dit onderzoek zal moeten blijken wat de beste oplossing is om de kustverdediging van Oostende-centrum op een internationaal veiligheidsniveau te brengen. Er kan, voorafgaand aan de opmaak van een plan-MER, geen definitieve oplossing worden vastgelegd. Dus kan ik hierover ook niet worden ondervraagd.

In het plan-MER wordt een plan onderzocht dat vier deelprojecten omvat : de verhoging van de veiligheid van de kustverdediging van Oostende-centrum, de beveiliging tegen overstromingen langs de haven, de verbetering van de toegang tot de haven van Oostende en een project van geïntegreerd kustzonebeheer op de oosteroever, namelijk de aanleg van de oostelijke beschermingsdam en de uitvoering van een strandsuppletie.

Deze aanpak moet ervoor zorgen dat geen hypotheek wordt gelegd op de kustverdedigingswerken en de werken voor de verbetering van de haventoegang. Integendeel, er wordt gezocht naar synergie tussen de verschillende projecten.

Rekening houdend met de noodzakelijke procedures, kunnen de werken voor de verbetering van de toegang van de haven van Oostende worden aangevat in de tweede helft van 2007.

De voorzitter : De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete : Mijnheer de minister, ik heb nog een informatieve vraag. Er wordt nu een noodstrand aangelegd. Ik veronderstel dat dit gebeurt omwille van de nodige beveiliging tegen overstromingen. Is het mogelijk dat, na de aanleg van het noodstrand, de zeedijk wordt gerenoveerd, met behoud van de huidige situatie, maar met de mogelijkheid, zoals de stad Oostende wil, om ondergrondse garages te bouwen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Daarover wil ik me nog niet uitspreken. Ik wacht op projecten en voorstellen van onder meer de stad Oostende.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gebruik, door blinden en slechtzienden, van de nieuw in te zetten trams van De Lijn in Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gebruik, door blinden en slechtzienden, van de nieuw in te zetten trams van De Lijn in Antwerpen.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een korte vraag over de nieuwe trams van De Lijn die in Antwerpen worden ingezet.

Als mijn informatie correct is, gaat het om trams zonder opstapmogelijkheid vooraan in de tram. Voor blinden en slechtzienden is het dan niet meer mogelijk contact te hebben met de trambestuurder, bijvoorbeeld om informatie te vragen. Ook ouderen en mensen met een kinder- of rolwagen stellen zich vragen.

Mijnheer de minister, u zei dat in Brussel, om de veiligheid te verbeteren en het zwartrijden tegen te gaan, trams worden ingezet met een opstapmogelijkheid vooraan in de tram.

Is de informatie over de trams in Antwerpen correct ? Zijn dit andere trams dan in Brussel ? Hoe kunnen we dit euvel verhelpen ?

Deze problematiek werd al meerdere keren aangekaart bij De Lijn, maar zonder antwoord. De mensen werden gewoon wandelen gestuurd.

Dit is belangrijk in het kader van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap. We moeten bekijken of we de zaken kunnen corrigeren.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Uitgerekend vandaag hebben we het opstapplan voor vijf steden in het Vlaamse land voorgesteld. In elke provincie is er zo één stad. Ik ben een beetje verwonderd dat deze vraag hier wordt gesteld, want we organiseren een permanent, gestructureerd overleg met alle belang-

Bossuyt

hebbende verenigingen. De opmerkingen van die verenigingen worden met de technische commissie en de directie van De Lijn doorgesproken. Zo'n aanpak gaat sneller dan wanneer we de problemen via parlementaire vragen in kaart proberen te brengen en op te lossen. We hebben met de VZW Toegankelijkheidsbureau een overeenkomst afgesloten. Die VZW heeft een bundel met normen samengesteld. Die bundel wordt voortdurend geëvalueerd en aangepast.

Er is inderdaad een probleem met de Hermelijntrams. In overleg proberen we oplossingen uit te werken voor de bestaande toestellen. Deze ochtend nog heeft de VZW Licht en Liefde op de problemen gewezen. De trams die binnenkort in dienst worden genomen, zijn al geproduceerd. Daarbij is rekening gehouden met de veiligheid en het comfort van de werknemers van De Lijn. Dat leidt wel tot problemen voor anderen. Daarover zal op een gestructureerde wijze worden overlegd, zodat een oplossing uit de bus komt.

Voor nieuwe trams twijfelt men nog of men zal kiezen om de deur naar achteren te verschuiven, dan wel of er een aangepast communicatiesysteem moet komen. In elk geval moet er voor de nieuwe trams een structurele oplossing komen. Mindervaliden kunnen nu al de bestuurders en chauffeurs verwittigen. Het personeel heeft trouwens de opdracht om mensen met een witte of gele stok te helpen. Ze moeten actief optreden en uitzoeken welke hulp ze nodig hebben en waar ze moeten afstappen. Dat is opgenomen in de opleiding die wordt verstrekt in samenwerking met de VZW Toegankelijkheidsbureau.

Ik hoop dat er zo vlug mogelijk een oplossing uit de bus komt. We kunnen natuurlijk niet alles doen. De directie bekommert zich zeer over dit probleem. We hopen dat de techniek voor oplossingen kan zorgen. Als dat niet kan, moeten er andere oplossingen worden gevonden.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Ik ben blij dat het probleem gekend is, en dat men aan oplossingen werkt. Ik begrijp niet waarom de minister zegt dat een parlementaire vraag het uitwerken van oplossingen zou vertragen.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik verwijt u niets. Ik wil er enkel op wijzen dat een gestructureerd overleg met de belanghebbende verenigingen wordt georganiseerd om dat soort van problemen aan te pakken. Toegankelijkheid is een prioriteit voor de directie, zoals in een resolutie van het Vlaams parlement ook is bepaald.

De heer Koen Helsen : Ik ben aangesproken door mensen die niet onmiddellijk een antwoord op hun vragen hebben ontvangen. Ik dank de minister in elk geval voor zijn antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Helsen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van Touring Mobilis

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Helsen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de subsidiëring van Touring Mobilis.

De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb een vraag over de subsidiëring van Touring Mobilis. Touring Mobilis is een dienstverlening van Automobielclub Touring, de VRT in Vlaanderen en Bel-RTL in Wallonië. Deze dienstverlening bestaat sinds 1995, en levert met goede verkeersinformatie een goede bijdrage aan de verkeersveiligheid en -mobiliteit.

Het systeem is erg eenvoudig. Verkeershinder wordt via de gsm onmiddellijk doorgetelefoneerd. Via de VRT en Bel-RTL komt de informatie terecht bij radiozenders als Studio Brussel, Radio 1, Radio 2, Radio Donna en RTL. De informatie wordt ook op de website van Touring geplaatst.

Er is een vast telefoonnummer. Mensen kunnen ook bellen naar een verkort Proximus-nummer, namelijk 6262. Wie belt, moet de gegevens vermelden die op zijn lidkaart staan, evenals de weg waarop hij zich bevindt en de rijrichting. Uiteraard moet hij ook het probleem melden. De beller kan bovendien melding maken van de weersituatie en van de evolutie van de verkeersproblemen.

Touring investeert in nieuwe technologie om de werking nog te verbeteren. Ik denk daarbij aan i-mode en WAP. Bovendien worden er twee mobiele

Helsen

diensten via SMS aangeboden, namelijk SMS 'Push' en SMS 'Pull'. Die diensten zijn voor iedereen toegankelijk. Touring Mobilis speelt ook informatie door naar de verkeersdispatching van de federale politie en naar de verkeerscentra van de gewesten.

Sinds 1995 is Touring Mobilis blijven groeien. Elke maand komen er 200 nieuwe correspondenten bij. Per jaar bereiken ongeveer 150.000 oproepen het callcenter. Het callcenter operationeel houden kost 750.000 euro. Die kosten worden volledig gedragen door Touring.

Op dit ogenblik heeft Touring Mobilis geen inkomsten uit ruilovereenkomsten met betrekking tot commerciële publiciteit op de radiostations. De inkomsten uit de WAP-, SMS- en i-mode-diensten zijn miniem. Op 8 jaar tijd heeft Touring al meer dan 200 miljoen frank geïnvesteerd.

Mijnheer de minister, is er in het verleden al gesproken over de mogelijkheid tot subsidiëring ? Het is toch een goed initiatief met een grote maatschappelijke waarde. Bovendien is Touring op dit ogenblik alleen om de kosten te dragen. Er is al meermaals om een tussenkomst gevraagd. Touring is blijkbaar in een benarde situatie terechtgekomen en overweegt om de dienstverlening stop te zetten. De kosten blijken te hoog op te lopen. Hoe heeft de overheid daarop gereageerd ? Hoe ziet u een betere samenwerking tussen maatschappijen als Touring en het Vlaams Verkeerscentrum ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, collega's, de Vlaamse overheid heeft een implementatieplan voor het Vlaams dynamisch verkeersbeheersysteem opgesteld. Dit plan voorziet voor heel Vlaanderen in slechts één bron van verkeersinformatie. Dat is noodzakelijk om erover te kunnen waken dat alle mogelijke meldingssystemen op dezelfde manier worden beoordeeld en om een snelle controle van meldingen mogelijk te maken. Op die manier kan accurate verkeersinformatie worden opgesteld die vervolgens kan worden aangeboden via radio, internet, televisie, en dergelijke.

Daartoe wordt een platform uitgebouwd binnen het Vlaams Verkeerscentrum te Antwerpen. Op dit ogenblik zijn het merendeel van de geautomatiseerde bronnen, zoals camerabeelden, incidentdetecties en telgegevens, daar al op aangesloten, terwijl bijkomende meldingen van politie of eigen contactpersonen manueel worden toegevoegd.

Er is wel degelijk interesse om gegevens die bijvoorbeeld worden aangereikt via Touring Mobilis, te integreren en te gebruiken voor het optimaliseren van de dienst. Een effectieve samenwerking wordt echter ernstig bemoeilijkt door bestaande commerciële afspraken binnen het consortium Touring Mobilis, met name tussen Touring NV en de VRT. Er is immers een soort exclusiviteitsafspraak tussen Touring NV en de VRT voor het gebruik van deze informatie. Een dienst die door de Vlaamse overheid wordt ondersteund, mag geen exclusiviteit inhouden. Er is in dit verband nog geen aanvaardbare oplossing uit de bus gekomen.

De stopzetting van het initiatief op korte termijn zou spijtig zijn. Toch mag de waarde ervan niet worden overschat. Het merendeel van de gemelde incidenten kan doorgaans ook via andere bronnen worden vastgesteld. Veel van de meldingen via Touring Mobilis worden trouwens niet gecontroleerd voor ze de ether worden ingestuurd.

In verband met een mogelijke samenwerking met privé-partijen moet worden opgemerkt dat het Vlaams Verkeerscentrum alle mogelijkheden onderzoekt. Er mag echter absoluut geen afbreuk worden gedaan aan het principe dat er minstens één basisdienstverlening met betrekking tot verkeersinformatie zonder enige vorm van beperking voor een zo ruim mogelijk publiek moet kunnen worden gerealiseerd.

De voorzitter : De heer Helsen heeft het woord.

De heer Koen Helsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat er interesse is om een en ander nader te bekijken. Ik hoop dat het Vlaams Verkeerscentrum een formule vindt waarin iedereen zijn rol kan spelen. Ik vind het niet kunnen dat berichten zonder controle de ether worden ingestuurd. Daar is immers gevaar aan verbonden.

Welke timing wordt er gehanteerd ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Helsen, ik ga mij niet vastpinnen op een timing. Het probleem ligt niet bij ons. We zijn niet bereid om om het even welke prijs te betalen. Er zijn op dit ogenblik nog moeilijkheden met het exclusiviteitscontract tussen de VRT en Touring. Er zijn voorstellen gedaan en er worden gesprekken gevoerd, maar alles moet op een normale manier verlopen. Men mag geen ge-

Bossuyt

bruik maken van andere middelen om invloed uit te oefenen.

De problematiek is echter alvast aangekaart. We moeten dit immers aanpakken, en net daardoor heeft de zaak nu wat vertraging opgelopen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de resolutie betreffende het stimuleren van rationeel energiegebruik bij gezinnen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de resolutie betreffende het stimuleren van rationeel energiegebruik bij gezinnen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zit enigszins met een déjà-vugevoel, want de allereerste vraag die ik 5 jaar geleden in deze commissie stelde, verliep op ongeveer dezelfde manier.

Ook toen stond mijn vraag op het einde van de agenda geprogrammeerd. Ik was wat zenuwachtig en zat voortdurend in mijn papieren te kijken, terwijl de andere werkzaamheden verder gingen. Toen het mijn beurt was, zei ik : 'Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's' en hoorde toen gelach. Er bleken namelijk geen collega's meer aanwezig te zijn. Het is misschien geen constante, maar gewoonlijk is er voor het thema energie toch weinig interesse. Dat maakt het mij natuurlijk gemakkelijk, want als ik er twee zinnen over lees, word ik hier meteen als expert beschouwd.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Glorieux, als gewezen – en hopelijk ook toekomstig – parlementslid, zou ik hier graag op antwoorden dat parlementsleden zich wat moeten onthouden van commentaar op andere parlementsleden. Van belang is dat u uw vraag kunt stellen op een democratisch forum. De jongste tijd wordt voor alles en nog wat naar collega's gewezen – dit echter geheel terzijde.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik heb dat niet zo bedoeld. Ik wilde absoluut geen enkele collega met de vinger wijzen. Als het toch zo is overgekomen, dan bied ik daarvoor mijn excuses aan. Ik hoop dat u even ad rem als u nu deze opmerking maakt, zult antwoorden op mijn vraag.

Op 27 februari 2002 keurde het parlement unaniem het voorstel van resolutie goed betreffende het stimuleren van rationeel energiegebruik bij gezinnen. Daarin werd de Vlaamse regering opgedragen er in het kader van de openbaredienstverplichtingen voor te zorgen dat de gezinnen financieel worden gestimuleerd om REG-maatregelen te treffen. Dat zou moeten gebeuren door middel van een programma waarbij ieder gezinslid in Vlaanderen een energiebon krijgt. Deze energiebon kunnen de gezinnen inruilen voor een kwaliteitsvolle spaarlamp, spaardouchekop of energiemeter.

Daarnaast wordt in de resolutie gevraagd dat de distributienetbeheerders een permanente educatieve campagne zouden opzetten om het rationeel energiegebruik bij gezinnen aan te moedigen en een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen. Ten slotte werd de Vlaamse regering ook gevraagd tegelijk met de uitreiking van de energiebonnen een flankerende informatiecampagne te voeren om duidelijk te maken welke voordelen er aan het gebruik van de gekregen spaarlamp, spaardouchekop of energiemeter verbonden zijn en tevens uit te leggen hoe deze apparaten op de meest efficiënte wijze worden gebruikt.

Na een positief advies van de Raad van State besliste de regering op 26 september van vorig jaar de resolutie gefaseerd uit te voeren. De kostprijs voor de distributienetbeheerder zou over meerdere jaren worden gespreid. De regeringsbeslissing houdt in dat tussen 1 februari en 30 april 2004 ieder gezinshoofd een energiebon zal ontvangen die kan worden ingeruild voor een spaardouchekop, een spaarlamp of een energiemeter. Vervolgens, in een tweede fase, ontvangt ieder ander gezinslid in 2006 ook een energiebon die enkel voor een spaarlamp kan worden ingeruild.

Ik juich de beslissing toe van de Vlaamse regering om op deze wijze uitvoering te geven aan de resolutie. De realisatie van dit eenvoudig initiatief alleen al verdubbelt reeds de energiebesparingsdoelstelling die de regering de distributienetbeheerders had opgelegd. De kostprijs voor de distributienetbeheerders is in relatie tot de gerealiseerde ener-

Voorzitter

giebesparing en de gunstige sociale effecten dan ook minimaal. Voor hetzelfde profijt voor de gezinnen kost deze maatregel de netbeheerders dus acht tot tien keer minder dan de dienstverplichting tot het geven van gratis stroom. Nu de Elia-heffing uitsluitend door de gezinnen moet worden betaald, zijn zulke maatregelen om de gezinnen te helpen hun energiefactuur op structurele wijze te drukken, geen overbodige luxe.

De periode waarin deze energiebonnen volgens de beslissing van de regering aan de gezinshoofden moeten worden overgemaakt, is ondertussen bijna verstreken. Begin februari heb ik bij Gedis navraag gedaan naar de verspreiding van de energiebons en de uitvoering van de resolutie. Tot mijn grote verbazing kreeg ik het antwoord dat ze er nog lang niet mee bezig waren. Ze waren nog maar aan het onderzoeken hoe ze het zouden doen, terwijl de regeringsbeslissing toch al dateert van september van vorig jaar.

Bovendien zou de bepaling om verschillende types spaarlampen ter beschikking te stellen, niet worden uitgevoerd. Men zou zich tot één type beperken. Ook de mogelijkheid om de energiebon voor een energiemeter te ruilen, werd geschrapt, hoewel dit bij amendement door minister Stevaert zelf was toegevoegd aan de resolutie. Het voordeel van het initiatief was precies onder meer mensen kennis te laten maken met een kwaliteitsvol gamma aan spaarlampen, in de hoop hen aan te moedigen er zelf nog bij te kopen. Daarom was het wel van belang meerdere types ter beschikking te stellen.

De Europese aanbesteding voor de algemene aankoop van spaarlampen en spaardouchekoppen zou, volgens de persoon die ik bij Gedis aan de lijn had, pas tegen half februari worden uitgeschreven. Hij vertelde dat het absoluut een illusie was om te denken dat de energiebons zullen worden verspreid binnen de vooraf bepaalde termijn, namelijk tussen 1 februari en 30 april. Het risico bestaat zelfs dat het tijdens of na de vakantie zal gebeuren. Door het niet respecteren van de vooropgestelde termijn voor de verspreiding van de energiebons, zal het aanboren van het energiebesparingspotentieel bij de gezinnen eens te meer op de lange baan worden geschoven.

Mijnheer de minister, wat is de reden voor dit uitstel of afstel ? Er was nochtans een heel precieze timing gegeven. Welke maatregelen zult u nemen om de resolutie toch nog zo snel mogelijk uit te voeren ?

Hoe zult u de bevolking informeren over het uitstel ? Zowel in de persmededelingen, op de website van de netbeheerders, door de VREG als in het sp·a-blad Spots werd immers aangekondigd dat de eerste bons tussen 1 februari en 30 april zouden worden verspreid. Wanneer zullen de gezinnen hun eerste energiebon ontvangen ?

Blijft de mogelijkheid behouden om de energiebon in te ruilen voor een type spaarlamp naar keuze, zoals in de regeringsbeslissing werd bepaald, of kan slechts worden geopteerd voor één standaardtype ? Blijft de keuzemogelijkheid behouden om de energiebon in te ruilen voor een spaarlamp, een spaardouchekop of een energiemeter ? De energiemeter werd aan het lijstje toegevoegd via een amendement van voormalig minister Stevaert, maar zou ondertussen weer zijn geschrapt. Hoe zal de verdeling van de energiebons en het inruilen ervan voor een spaarlamp, spaardouchekop of energiemeter worden georganiseerd ?

In de resolutie die aan de oorsprong lag van de energiebons, werd de regering tevens gevraagd om tegelijkertijd met de verspreiding van de energiebons een flankerende informatiecampagne te voeren. Welke initiatieven werden terzake genomen ?

Volgens het tweede deel van de regeringsbeslissing die de resolutie van het Vlaams Parlement ten uitvoer moet brengen, zouden in de loop van 2006 alle gezinsleden min één op hun beurt een energiebon ontvangen die ze kunnen inruilen voor een spaarlamp. Welke garantie hebben de gezinnen dat ook dat hoofdstuk van de resolutie niet wordt uitgehold, vertraagd of afgesteld ?

Mijnheer de minister, u hebt me daarnet ten onrechte verweten dat ik geen respect zou hebben voor mijn collega-parlementsleden. Het zou van een minimum aan respect van een minister tegenover de parlementsleden getuigen als u zou luisteren als een vraag wordt gesteld.

Ik vat voor alle duidelijkheid mijn vraag nog eens samen. De resolutie werd twee jaar geleden eenparig goedgekeurd. Na lang overleg, met de nodige compromissen en met duidelijke afspraken over zowel de timing als de procedure, gaf de regering in september haar goedkeuring aan de uitvoering ervan. Morgen loopt de periode af waarin normaal de eerste energiebons hadden moeten zijn verspreid. Er is echter nog niets verspreid. Hoe komt dat ? Wat zult u eraan doen om de resolutie alsnog zo correct mogelijk uit te voeren ?

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Mijnheer Glorieux, de minister en ik waren inderdaad aan het overleggen. We deden dat omdat ik gisterenochtend een brief heb ontvangen van mijn distributeur, Iveka. Volgens de brief heb ik het recht op een spaarlamp of een spaardouchekop. Ik laat de brief brengen, want ik heb nog geen tijd gehad om hem goed te lezen.

Mijnheer de minister, misschien is er sprake van enige vertraging ?

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Glorieux, ik beaam dat mijn gesprek met de voorzitter wel degelijk over het onderwerp van uw vraag ging. Blijkbaar komt er van alle kanten andere informatie. Ook ik zou graag van Gedis vernemen hoe de vork aan de steel zit. Toen ik minister werd, heb ik de resolutie overgenomen. Ik heb die als belangrijk beschouwd en heb steeds verklaard dat ik de campagne zou steunen.

In de jongste informatie waarover ik beschik, is er sprake van een vertraging. De zuivere intercommunales waren klaar, maar de gemengde intercommunales kampten met een probleem van nazorg.

Mijnheer Glorieux, tot mijn grote verbazing hoor ik u verklaren dat ze bijlange nog niet klaar zijn en tegelijk hoor ik van de voorzitter dat ze gisteren een brief ontvangen heeft. U begrijpt dat we daar even over hebben gepraat. Ik hoop dat we de juiste stand van zaken zo snel mogelijk zullen vernemen.

In elk geval doen wij er alles aan opdat de termijn kan worden gerespecteerd. Nog deze week zullen de zuivere intercommunales dit aankondigen op de website en folders verspreiden. Ik moet eerlijk zijn : wat de gemengde intercommunales betreft, betwijfel ik welk antwoord ik moet geven. Gelieve mij daarvoor te verontschuldigen : ook een minister beschikt niet altijd over de informatie waarover hij zou moeten beschikken. Ik betreur dat. Ik ging u meedelen dat er bij de gemengde intercommunales een vertraging is.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Ik citeer uit de brief : ‘Omdat de bedeling van 2 miljoen spaarlampen door de gemengde distributienetbeheerders in Vlaanderen wel even tijd vraagt, kunnen we vandaag nog niet zeggen wanneer ze bij u thuis zullen worden afgeleverd, maar het zal in ieder geval tussen 1 juni 2004 en 30 april 2005 zijn. In ieder geval krijgt u van ons een volgend bericht, enkele dagen voor de bedeling in uw wijk van start gaat. U krijgt dan tegelijk meer informatie over onze grote besparingsactie.’

Minister Gilbert Bossuyt : Dit geeft ook een aanduiding, mijnheer Glorieux, hoe moeilijk het is om op dit terrein vooruitgang te boeken. Dat zal u echter niet onbekend zijn.

De zuivere intercommunales wachtten dus op wat er in de gemengde zou gebeuren, om gezamenlijk van start te kunnen gaan. Men wilde dit immers doen met de nodige media-aandacht.

Nu net bereikt me nieuwe informatie hierover. De brief waarin deze actie werd aangekondigd is inderdaad verstuurd in de week waarin dit moest. Dat was de afspraak. Ze werd dus ook verspreid in het werkingsgebied van de gemengde intercommunales. Wat de distributie zelf betreft, is er echter nog een discussie over de mogelijke problemen inzake de nazorg, mochten er klachten zijn van mensen die dingen niet hebben gekregen. Het gaat met name over de vraag wie dit moet doen : de postdiensten of de distributiedienst.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter : Ik las deze ochtend : ‘U hebt recht op een gratis spaarlamp of een gratis spaardouchekop. Dat is alvast een goede start om zuinig om te gaan met energie, want samen sparen we energie.’ Ik vroeg me af hoe ik nu kan laten weten wat ik verkies : een spaarlamp of een spaardouchekop ?

Minister Gilbert Bossuyt : Hier staat ook aangekondigd dat het vanaf 1 juni zou zijn. Dit zal echter pas kunnen gebeuren vanaf september.

Verleden week hadden we ook al heel wat problemen terzake. Dat verklaart enigszins onze verwarring. We hadden gehoord dat er vertraging was opgetreden bij de gemengde intercommunales, maar niet bij de zuivere. Die vertraging is ook te wijten aan de keuze die moet worden gemaakt over de vraag wie de distributie moet verzorgen. We leggen de nadruk op een distributie waarbij de mensen die dit kunnen ontvangen naderhand ook nog ergens terechtkunnen. We willen iets doen waar de mensen beter van worden, maar ze moeten nadien ook nog ergens terechtkunnen.

Om eerlijk te zijn hebben we uw vraag maar heel laat opgemerkt, mijnheer Glorieux. Gelieve mij daarvoor te verontschuldigen. Maar nog voor we deze vraag lazen, hadden we al de opdracht gegeven om de zuivere intercommunales vrij te laten. De andere moeten maar beslissen. We vragen wel dat ze er bij hun keuze voor zouden zorgen dat er

Bossuyt

voldoende nazorg is en dat ze moeten zorgen voor de bedeling, desnoods vanaf september.

Ik ben blij te merken dat de intercommunales dit initiatief al hebben genomen, maar ik hoop dat ze er geen potje van zullen maken. We zullen dit dus zeer nauwlettend volgen en erover waken dat dit iets positiefs wordt, dat de mensen ertoe aanzet meer gebruik te maken van spaarlampen en spaardouchekoppen.

Daarom hebben we ervoor gekozen om niet alle mogelijkheden aan te bieden. Er zijn er immers nogal wat. Het verheugt me te melden dat die sector, misschien ook naar aanleiding van dit soort activiteiten, vooruitgang boekt. Vroeger waren er problemen met spaarlampen, wat zorgde voor minder populariteit. Die problemen worden echter opgelost. We hebben er dus voor gekozen om de klassieke spaarlamp aan te bieden, ook al uit praktische overwegingen, voornamelijk wat voorraadbeheer betreft. Dit is immers een omvangrijke operatie, en we moeten trachten die zo eenvoudig mogelijk te houden.

Zoals is bepaald in het besluit, kan de energiebon worden omgeruild voor een spaarlamp, spaardouchekop of energiemeter. Om praktische redenen kozen de meeste netbeheerders ervoor om in eerste instantie een spaarlamp aan te bieden, die de klanten vervolgens in een omruilpunt of klantenkantoor kunnen inruilen tegen een spaardouchekop.

Voor energiemeters kozen deze netbeheerders ervoor om meer gesofisticeerde meters aan te kopen dan oorspronkelijk gepland. Die meters kunnen gratis voor een bepaalde periode worden uitgeleend aan de huishoudens die dit wensen. Het uitlenen gebeurt gratis, maar in een aantal gevallen wordt een waarborg gevraagd. Als het gezinshoofd erop staat om zelf een energiemeter te ontvangen, wordt alsnog een minder gesofisticeerde meter aangeboden. Enkel IVEG heeft ervoor geopteerd onmiddellijk de keuze te laten tussen de verschillende producten.

De bedeling van de energiebons zal worden gecombineerd met een informatiebrochure, waarin wordt uitgelegd wat de actie inhoudt en hoe ze zal verlopen. Er wordt daarnaast ook aandacht besteed aan energiebesparende tips en voordelen van energiebesparende maatregelen.

De gemengde netbeheerders werken met een brief waarin de actie en de praktische aanpak worden uitgelegd. Er worden ook algemene rationele energiegebruiktips gegeven en uitleg over spaarlampen, spaardouchekoppen en energiemeters. Naast die brieven maken de netbeheerders de actie ook bekend via een website. Een aantal netbeheerders organiseert ook een persconferentie waarin de actie wordt toegelicht.

De netbeheerders zijn verplicht om in de periode 2006-2007 aan alle gezinnen in hun distributiegebied bonnen aan te bieden, die kunnen worden omgeruild voor een gratis spaarlamp. De bonnen moeten worden verstuurd tussen 1 februari en 30 april 2006. Het aantal bonnen is gelijk aan het aantal leden van het gezin, verminderd met één. Bovendien werd de besparingsdoelstelling voor laagspanningsafnemers door die actieverplichting verhoogd van 1 tot 2,2 percent in de beide jaren.

De volgende actie zal waarschijnlijk minder praktische problemen ondervinden omdat de netbeheerders dan al de nodige ervaring hebben opgebouwd met het opzetten van zo'n grootschalige actie, en omdat het aanbieden van verschillende producten geen problemen meer zal opleveren. Zo zullen we op voorhand weten hoeveel spaarlampen we moeten aankopen. Dit is voor de eerste energiebonactie niet mogelijk omdat we de keuze laten tussen drie producten.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Als ik het goed begrijp, krijgt elk gezin deze week een brief waarin wordt aangekondigd dat ze vanaf september een spaarlamp of een spaardouchekop ontvangen. Klopt dat ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Glorieux, we zijn daarover zelf nog steeds in verwarring. We zullen ons in ieder geval informeren. We hebben aangedrongen dat de zuivere intercommunales zouden doen wat ze kunnen en dat de gemengde intercommunales zo snel mogelijk een beslissing nemen die rekening houdt met de nazorg.

We zijn niet gebaat met een al te snelle actie. Het zou beter zijn de actie een beetje uit te stellen, als we de nazorg maar goed organiseren. Dat is belangrijker dan de mystieke datum van eind april. Dat mag evenwel niet leiden tot afstel tot in het oneindige. We moeten zo snel mogelijk de juiste keuze maken, want ik wil dat de operatie slaagt.

De heer Eloi Glorieux : Dat is inderdaad de bedoeling. Bepaalde gemaakte afspraken zijn echter niet helemaal nagekomen. Een periode van zeven maanden moet toch voldoende zijn om de voorbereiding van zo'n actie te organiseren. De netbeheerders zijn daar niet in geslaagd. Ik hoop net als u dat dit alsnog en op de meest doeltreffende manier zal gebeuren.

De voorzitter : Collega's, ik wens u allen een goede campagne. Ik wil ook mijn dank betuigen aan de medewerkers die ons altijd hebben ondersteund.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik wens u ook de nodige kracht om het beste te maken van uw verdere leven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.05 uur.*