



# VLAAMSE RAAD

---

ZITTING 1994-1995

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 4 APRIL 1995

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het fietsbeleid

Interpellatie van mevrouw M.-J. Bauwen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de regeling betreffende de beroepsziekten bij De Lijn

Interpellatie van mevrouw M.-J. Bauwen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de financiële toestand en de toekomst van De Lijn



**Waarnemend voorzitter** : Mevrouw M.-J. Bauwen

— *De interpellatie wordt gehouden om 10.17 uur.*

**Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het fietsbeleid**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Dienderen tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, en de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het fietsbeleid.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen** : Mevrouw de voorzitter, dit is allicht mijn laatste interpellatie in de Vlaamse Raad. Deze interpellatie gaat over het fietsen, een onderwerp dat mij na aan het hart ligt.

**Minister J. Sauwens** : Dat geldt ook voor ons.

**De heer H. Van Dienderen** : Ik hoop dat uit het antwoord van de ministers zal blijken. Dan kan de vreugde niet meer op. Op 14 mei

staat er ons in Antwerpen een grote fietsinvasie te wachten in het kader van de Week van de Fiets. In het vooruitzicht van deze gebeurtenissen lijkt het mij aangewezen terug te blikken op de motie over het fietsbeleid die twee jaar geleden in de Vlaamse Raad is goedgekeurd.

Onlangs is een Fietsersbond opgericht die een 10-puntenprogramma heeft opgesteld. Voor deze interpellatie wil ik mij trouwens baseren op dit 10-puntenprogramma. Heel wat punten van dit programma zijn terug te vinden in de motie die twee jaar geleden is goedgekeurd door de Vlaamse Raad.

De Fietsersbond dringt in de eerste plaats aan op een Totaalplan Fiets, een equivalent voor het Nederlandse Masterplan Fiets. De Bond zegt dat zo'n plan moet aansluiten bij een globaal en duurzaam mobiliteitsbeleid. Een fietsbeleid vereist een integrale aanpak waarbij alle overheidsdiensten worden betrokken. Bij mijn vorige interpellatie heb ik gepleit voor een dienst Fietszaken die voor alle dwarsverbindingen met andere beleidsdomeinen zou zorgen, uiteraard met het openbaar vervoer, met het ruimtelijk beleid, met het federale niveau via de interministeriële conferentie voor Verkeer en Infrastructuur en met de fiscale administratie op het federale niveau. Vorige keer heeft de minister geantwoord dat de Stichting Vlaamse Verkeerskunde een belangrijke opdracht inzake vorming heeft. Beleidsvorming

lijkt mij niet direct de opdracht van die Vlaamse stichting. Er is toen ook verwezen naar de bestaande mobiliteitscel. De vraag is of die voldoende gewapend is om een totaalplan te ontwikkelen en op te volgen. De Fietsersbond heeft ambitieuze doelstellingen voor het Totaalplan. Hij stelt dat tegen het jaar 2005 - misschien maakt de Vlaamse regering daar 2002 van - het aantal fietsverplaatsingen moet worden verdubbeld en het aantal fietsongevallen en fietsdiefstallen moet worden gehalveerd. In verschillende beleidsdomeinen begint de Vlaamse regering met cijfermatige doelstellingen te werken. Voor het fietsbeleid gebeurt dat nog niet, wat ik betreur. De volgende Vlaamse regering moet zeker een Fietsplan ontwikkelen, gekoppeld aan ambitieuze doelstellingen. Bij een vorige gelegenheid is erop gewezen dat 50 tot 60 percent van de verplaatsingen de 5 kilometer niet overschrijdt. Een totaalplan moet erop gericht zijn de verplaatsingen met de auto van minder dan 5 kilometer, te halveren.

In een tweede punt van het 10-puntenprogramma wordt gepleit voor geld en mensen. Ook daar is het plan ambitieus. Het vraagt een vertienvoudiging van de financiële en menselijke middelen. Er wordt gewezen op de voordelen voor de gezondheid en op de financiële besparingen. Een fietsinfrastructuur valt natuurlijk heel wat goedkoper uit dan een infrastructuur voor het spoorverkeer

## Van Dienderen

bijvoorbeeld. Minister Kelchtermans, ik mag u eraan herinneren dat de heer Ansoms, uw partijgenoot, stelt dat de fietsinfrastructuur marginaal behandeld werd. Hij berekende hoelang het nog zou duren voor de 8.000 kilometer gewestwegen allemaal een vrij liggend fietspad zouden hebben.

In het derde punt van het 10-puntenprogramma pleit de Fietsersbond voor inspraak en overleg ter zake. De ministers hebben zich daar al positief over uitgelaten. Zij hebben wel betreurd dat er nog geen representatieve gesprekspartner bestond voor al die fietsers en fietsorganisaties. Nu krijgen we de Fietsersbond die alle lokale verenigingen groepeerd. Heeft de overheid het overleg met de Fietsersbond al opgestart?

In een vierde punt wordt aangedrongen op een fietsvriendelijke wetgeving. Ik weet dat de Vlaamse regering op dit stuk niet meteen maatregelen kan nemen, maar zij kan daar wel aan meehelpen via de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur. De Vlaamse Raad heeft daar overigens al expliciet op aangedrongen. De Fietsersbond denkt daarbij in de eerste plaats aan de omkering van de huidige regelgeving inzake eenrichtingsverkeer. Volgens de Bond zou de algemene regel moeten worden dat fietsers de tegengestelde richting in een eenrichtingsstraat mogen gebruiken. Als dat in welbepaalde gevallen niet kan, moet het met een bord worden aangegeven.

Het vijfde punt uit het 10-puntenprogramma pleit de Bond voor een veralgemening van de zone-30, zonder dat dit aanleiding moet geven tot dure herinrichtingen. Onlangs heb ik hierover in het federale parlement geïnterpelleerd, wat ik in de toekomst nog hoop te kunnen doen. Overigens stel ik een mentaliteitsverandering vast. Meerderheid en oppositie zijn het erover eens dat de federale minister moet zorgen voor

een versoepeling van de bestaande regelgeving inzake de zone-30. Vandaag is die dure inrichting voor vele gemeenten een onoverkomelijke financiële hinderpaal om over te schakelen op veilig weggebruik. De Vlaamse regering kan hier bemiddelend optreden. Overigens is mij vorige keer geantwoord dat het instrument van de convenanten door de Vlaamse regering zal worden gebruikt om het aantal zones-30 te vergroten. Graag had ik meer gegevens over de resultaten van deze convenanten voor de zones-30.

Een zesde punt betreft de fietsnetwerken. Fijnmazige bewegwijzerde fietsnetwerken moeten verblijfsgebieden met centra en diverse bestemmingen en voorzieningen verbinden. Ze moeten comfortabel, aantrekkelijk en sociaal en verkeersveilig zijn en geen omwegen kennen. De fietser die zich met eigen spierkracht voortbeweegt heeft recht op de kortste afstand. Dat is trouwens een element van het Masterplan Fiets van onze noorderburen. Zij gaan ervan uit dat de fietser een concurrentieel tijdvoordeel moet hebben tegenover de auto. Wij hebben dat al eens besproken. Toen is verwezen naar het belang van de provincie die coördinerend moet optreden, en naar het multimodaalplan. De vraag is of dat al wat heeft opgeleverd. Onlangs was ik in Aartselaar met de fiets en ik moest daar spijtig genoeg vaststellen dat een prachtig fietspad doodliep aan de gemeentegrens. Mijnheer de minister, wordt er een inventaris gemaakt van de verschillende tekortkomingen en willen die wegwerken zodat er via het fietspad van de ene gemeente naar de andere kan worden gefietst?

Een zevende punt van het 10-puntenprogramma betreft "stallen zonder stelen". De Fietsersbond pleit voor veilige en comfortabele stallingen bij belangrijke bestemmingen. Hij wijst erop dat een autoparkeerplaats goed is voor 10 fietsen. Hij pleit ook voor een fietsregistratiesysteem op nationaal niveau. Minister

Sauwens is voorstander van een Vlaams registratiesysteem. Agalev en de Fietsersbond zijn eerder voorstander van een nationale regeling. Als er echter al een regeling op Vlaams niveau, zelfs op provinciaal niveau, kan worden uitgewerkt, dan is dat al een eerste stap en zijn wij daar in principe niet tegen. Op het ogenblik bestaan er in de provincie Antwerpen zeven verschillende fietsregistratiesystemen. Als een fiets gestolen wordt in een gemeente waar hij niet is geregistreerd, dan kan die gemeente als hij wordt teruggevonden, de fiets niet teruggeven omwille van het verschillende registratiesysteem. Zo komt het dat vele gemeenten honderden fietsen staan hebben die ze niet aan de rechtmatige eigenaar kunnen terugbezorgen. Een nationaal fietsregistratiesysteem, desnoods Vlaams systeem, kan dat probleem verhelpen. Mijnheer Sauwens, u wilde daar iets aan doen. Hoever staat het daarmee?

Een achtste punt betreft het openbaar vervoer waarbij het gebruik van de fiets moet aansluiten op voor- en natransport. De Fietsersbond pleit voor veilige stallingen bij stations en bij halten van De Lijn. Nu de verantwoordelijke van De Lijn hier aanwezig is, maak ik van de gelegenheid gebruik om voor kwaliteitsvolle fietsstallingen te pleiten. De Lijn promoot vooral stallingen met wielklemmingen die echter het voorwiel gemakkelijk beschadigen. Een interessanter systeem is dat in U-vorm. De stad Gent heeft een eigen systeem naar Deens voorbeeld ontwikkeld dat heel wat voordelen biedt en ook veilig is.

Ik meen dat deze formule de moeite waard is. Het moet eveneens mogelijk zijn om, naar Nederlands model, fietsreparatiediensten en fietsverhuurdiensten in de stations onder te brengen. Minister Sauwens heeft zich daar twee jaar geleden positief over uitgedrukt, maar sindsdien heeft de NMBS eigenlijk het omgekeerde gedaan. Op dat ogenblik waren er nog iets meer dan zestig

## **Van Dienderen**

stations waar men fietsen kon huren, nu zijn het er nog dertig. In belangrijke steden zoals Brussel en Antwerpen, met tal van toeristische mogelijkheden, kunnen geen fietsen worden gehuurd. In de Zwitserse stad Basel verhuurt men per jaar evenveel fietsen als in de rest van het land. In de stad Wenen organiseert men rondleidingen per fiets, met gidsen van het stadsbestuur. Dat vraagt natuurlijk een wezenlijke verbetering van de infrastructuur, van de stallingen enzovoort. Dat is daar gebeurd. De fiets kan daar bovendien gemakkelijk mee op de metro worden genomen wat mij brengt bij een ander punt dat de fietsersbond na aan het hart ligt.

In België heeft men voor dat laatste reeds een aanzet gegeven met de kusttram, doch slechts op sommige dagen en op sommige trams. Voor de kusttram zou men dit toch moeten veralgemenen. Fietsers die geplaatst worden door een lekke band of die in een onweer terecht komen, zouden met hun fiets op de tram moeten kunnen stappen. Bij de aanschaf van nieuw materieel moet men met dit aspect rekening houden.

Ten negende pleit de Fietsersbond voor sensibilisering en mobiliteitseducatie. Op dat vlak heeft de heer Sauwens reeds een aantal goede initiatieven genomen, bijvoorbeeld de week van de fiets. De bond onderstreept de nood aan een totaalplan fiets en aan dwarsverbindingen naar de minister van Onderwijs. Er is een grote nood aan mobiliteitseducatie in onze basis- en middelbare scholen zodat de jongeren een bewustere keuze kunnen maken tussen de verschillende verplaatsingsmogelijkheden. In veel gevallen zullen ze de voorkeur geven aan de fiets en het openbaar vervoer, in plaats van altijd maar te kiezen voor de eentonige auto. Een Totaalplan Fiets zou voor die dwarsverbindingen naar Onderwijs kunnen zorgen.

Tot slot zegt de Fietsersbond dat meer fietsen moet samengaan met minder autorijden. Dat doet mij als ecologist natuurlijk veel plezier. De Vlaamse regering kan hierop inspelen door meer werk te maken van de voornemens die zij heeft ingeschreven in het regeerakkoord en in het project 2002, namelijk iets doen aan het hoge aantal parkeerplaatsen in onze steden en gemeenten. Op die manier kan men het gebruik van de fiets op een indirecte manier bevorderen.

Men heeft zich daarvoor uitgesproken. Men heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde daarover een advies laten maken, maar voor zover mij bekend is, ligt dat advies nog altijd in de schuif. De Vlaamse regering heeft de omzendbrief die de parkeervoorzieningen bij diverse gebouwen omschrijft en regelt nog altijd niet veranderd, ondanks het besef dat zulks nodig is.

Ik heb dan nog enkele concrete vragen die nog niet aan de orde zijn gekomen. Minister Kelchtermans heeft twee jaar geleden gezegd dat hij "dacht aan normen inzake obstakelvrije loopruimten voor voetgangers, voor de oversteekbaarheid en de beveiliging van opstapplaatsen voor openbaar vervoer." Dat is inderdaad erg belangrijk. Zijn die normen er nu? Wordt daarmee gewerkt?

De minister heeft toen ook de positieve gedachte gelanceerd om de gemeente te helpen bij het aanleggen van fietspaden bij gemeentewegen, in de mate dat een fietspad bij een gemeenteweg een alternatief kan zijn voor een fietspad naast een gewestweg. Is dat goed voornemen gerealiseerd? De convenanten zouden gebruikt worden om het aantal en de kwaliteit van de fietspaden te verhogen en om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wat is de balans daarvoor?

Aan minister Kelchtermans wil ik ook nog uitdrukkelijk vragen hoe het zit met de bovengemeentelijke coördinatie waarvoor hij heeft ge-

pleit en met het ontwikkelen van bovengemeentelijke verkeersplannen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

Minister Sauwens, mijn laatste vraag heeft betrekking op materiële, financiële en andere stimuli om het aantal leerkrachten en ambtenaren dat gebruik maakt van de fiets voor de woon-werkverplaatsing te verhogen. U hebt een aanzet gegeven voor de bedrijfsvervoersplannen. Dat is goed, maar de overheid heeft ook heel wat ambtenaren in dienst. Hoe staat het met de vervoersplannen voor de Vlaamse administratie, voor de gemeentelijke administraties en welke rol speelt de fiets in die plannen?

Mevrouw de voorzitter, tot zover mijn vragen. Ik hoop dat beide ministers boter bij de vis kunnen voegen en in hun antwoorden duidelijk zullen kunnen maken dat de fiets ook hen na aan het hart ligt.

**De voorzitter** : Minister Kelchtermans heeft het woord.

**Minister T. Kelchtermans** : Mevrouw de voorzitter, met genoeg antwoord ik op de laatste interpellatie van de heer Van Dienderen. Ik zal hem ervan trachten te overtuigen dat fietsen en fietspaden mij na aan het hart liggen.

Mijnheer Van Dienderen, u hebt mij vijf vragen gesteld die concreet betrekking hebben op infrastructuur, meer bepaald op de normering die de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers moet verbeteren.

De normen zelf - u kunt dit na de volgende verkiezingen ter harte nemen - zijn nog altijd een federale bevoegdheid, maar het departement Openbare Werken heeft wel een aantal interne richtlijnen opgesteld. Deze kunnen worden toegepast bij het verbeteren van de infrastructuur en bij herinrichtingswerken waarbij men het voetpad beter profileert. Men legt bij de oversteekplaatsen meer nadruk op "het voetpad langs

## **Kelchtermans**

de weg". Ook de oversteeftijd wordt fel ingekort.

Op vele plaatsen in Vlaanderen hebben we - mede op initiatief van de lokale instanties, gemeentebesturen en schooldirecties - aan de scholen een systeem ingevoerd van "B-flashes". Het wordt stilaan een courant gebruik om bij het begin en het einde van de schooluren de automobilisten te waarschuwen voor overstekende schoolkinderen.

Ook oversteekplaatsen voor voetgangers buiten bebouwde kommen worden aangeduid. Ik denk bijvoorbeeld aan kazernes, hospitalen en bejaardentehuizen.

Dit alles wordt geregeld door de interne richtlijnen van het departement.

De tweede vraag had betrekking op de convenanten. Wij hebben voorgesteld om samen met de gemeenten convenanten op te stellen. U verwijst in dit verband naar het Nederlandse Masterplan. U zegt dat fietswegen de kortste afstanden zijn. Als men de gewestwegen volgt, is dat echter niet altijd het geval. Het is wel logisch dat de convenanten worden ingepast in het netwerk van fietspaden dat per provincie wordt uitgetekend. Het afdelingshoofd van de LIM bijvoorbeeld zal de meest rationele fietspaden voorstellen. In een aantal gevallen zijn de convenanten nog in het stadium van de onderhandelingen en in een aantal andere gevallen zijn ze reeds volledig afgerond.

Deze fietspaden op het gemeentelijk territorium worden dan ook gefinancierd door het Vlaamse Gewest. Het onderhoud en het beheer zijn ten laste van de gemeenten. De nodige infrastructuur, bijvoorbeeld verlichting, wordt hen ter beschikking gesteld.

In Antwerpen zijn er 11 convenanten voor fietspaden, in Limburg - u ziet dat wij de objectiviteit respecteren - en in Oost-Vlaanderen zijn er

voorlopig nog geen, in Vlaams-Brabant 3 en in West-Vlaanderen 9. Dat betekent dat het aanbod dat het departement Openbare Werken de gemeenten gedaan heeft, vooral in Antwerpen, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen bijzonder goed aanslaat. Dat is niet uitzonderlijk. Ook voor de convenanten in verband met de doortochten - die eveneens betrekking hebben op de verkeersveiligheid - zijn goed gevolgd. In Antwerpen zijn er 7, in Limburg 2, in Oost-Vlaanderen 2, in Vlaams-Brabant 5 en in West-Vlaanderen 8.

Het afsluiten van deze convenanten - dat is een antwoord op uw vierde vraag - vereist een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan. Het fietspad is daarvan een belangrijk onderdeel.

Bij uw vijfde vraag verwijst u naar de heer Ansoms en naar het Vlaamse Infrastructuurfonds. Ik heb in dat verband telkens gezegd dat de inspanningen die wij doen voor fietspaden niet mogen worden gerelateerd aan de kredieten die uitdrukkelijk zijn ingeschreven voor fietspaden. Fietspaden worden ook aangelegd - ook de afzonderlijke fietspaden die losliggen van het wegdek - bij belangrijke onderhoudswerken, bij doortochtprogramma's of bij het heraanleggen van wegen. Ook de kosten voor deze werken zijn in dit budget ingeschreven.

De inspanningen die door mijn voorganger reeds zijn geleverd - onder meer het algemene fietspadenplan - werden door mij voortgezet. De buitendiensten hebben dit fietspadenplan ter beschikking. Daarop wordt verder gewerkt. De convenanten worden erin verwerkt. Wij moeten ook het initiatiefrecht van de gemeenten stimuleren. De gemeenten die goed werken, mogen door het Vlaamse Gewest worden beloond. Dat zal nog meer stimuleren.

In de periode 1990-1991 werden er in Vlaanderen 218 km nieuwe fietspaden aangelegd. Wij hebben dit zelf systematisch opgedreven. Tijdens ons bewind is dit aantal opgelopen

tot 622 km, met een gemiddelde van 200 km per jaar.

Wij zouden veel meer willen bereiken. Tweehonderd kilometer per jaar betekent, wanneer men rekening houdt met een gemiddelde prijs van tien miljoen frank per kilometer, ongeveer twee miljard frank dat jaarlijks wordt uitgegeven voor de aanleg van fietspaden. Ongeveer veertig percent van onze wegen zijn uitgerust met fietspaden. Vlaanderen beschikt echter over 8.000 kilometer wegen. Wij zullen dus nog wel enkele jaren werk hebben.

**De heer H. Van Dienderen** : Nog veertig jaar.

**Minister T. Kelchtermans** : Mijnheer Van Dienderen, ik ga met u akkoord dat wij dat nog zouden moeten kunnen opdrijven. Het is echter een kwestie van middelen en dus van prioriteiten. Wij hebben die prioriteiten gelegd en besloten geen nieuwe wegen meer aan te leggen, maar de bestaande goed te onderhouden. Er zijn ook infrastructuurwerken die maar half zijn voltooid en die de burgers erg op de zenuwen werken. Ik denk hier aan verschillende projecten die grensoverschrijdend zijn tussen Wallonië en Vlaanderen. Het protocol in verband met de N58 en de A17 werd ondertekend. Daarin werd overeengekomen deze verbinding zo snel mogelijk te realiseren. Dat vraagt echter extra geld. Er is de verbinding A18 met de Franse grens, die ook een oud zeer is. Ingevolge de opening van de tunnel onder het kanaal moeten al de dorpen in die streek veel verkeer slikken. Trouwens, de minister van Economie, de heer Van den Brande, is daar financieel tussengekomen omdat wordt erkend dat die projecten economisch zo belangrijk zijn dat ervoor economische budgetten kunnen worden aangesproken.

**De heer H. Van Dienderen**: Maar er zijn ook fietspaden die eindigen aan de gemeentegrenzen, net zoals dat het geval is met infrastructuurwerken tussen Vlaanderen en Wallonië.

## Van Dienderen

Dat ergert natuurlijk ook heel veel mensen en dat remt het mogelijke fietsgebruik ernstig af. Met minder middelen kan op dat gebied meer worden gedaan.

**Minister T. Kelchtermans** : Dat ergert mij evenzeer als u, maar daar ligt de verantwoordelijkheid bij een ander. Wanneer een gewest fietspaden aanlegt langsheen gewestwegen botst het soms op infrastructuurproblemen zoals bijvoorbeeld rioleringen die ten laste van de gemeente moeten worden aangelegd. Wanneer die weigert de investeringen te doen of zegt dat zij er de middelen niet voor heeft, dan blokkeert zij de aanleg van de fietspaden. De onteigening speelt trouwens ook een grote rol. Men heeft mij niet gevolgd toen ik voorstelde om wegens veiligheidsoverwegingen tot snelle onteigeningen over te gaan om aldus spoedig dijken te kunnen aanleggen. Het gaat toch over veiligheid waarbij men dus niet kan wachten tot eindeloze onteigeningsprocedures achter de rug zijn. De Raad van State heeft echter opmerkingen bij het dijken-decreet. Wij willen ook voor de fietspaden het argument van de veiligheid inroepen, maar hier heeft de Raad van State nog meer bedenkingen. Wij zouden snel willen onteigenen en achteraf de vergoedingen waarop de betrokkenen aanspraak kunnen maken regelen volgens de huidige procedure. Ondertussen kunnen wij de fietspaden aanleggen, anders moeten wij soms tot twee jaar wachten vooraleer wij iets kunnen doen.

Wij hebben de voorbije drie jaar in de lijn van wat vroeger reeds werd opgestart, de inspanningen opgedreven. In de grote regionale projecten zal de aanleg van meer fietspaden worden opgenomen. Het is niet de eerste maal dat ik zeg dat wij tot een ander systeem van financiering moeten komen. Wanneer alle werken met een groot budget moeten worden gefinancierd dan lijden de vriendelijke, kleinschalige initiatieven

daaronder. De grootschalige, economisch belangrijke initiatieven zoals dokwerken, infrastructuurverbeteringen en onderhoud dreigen steeds voorrang te zullen krijgen. Het financieringssysteem moet worden gesplitst zodat wij meer onze aandacht kunnen richten op de belangrijke en vol te houden inspanningen op het vlak van de kleine infrastructuurwerken voor de zwakke weggebruikers.

Mijnheer Van Dienderen, ik meen dat wij, vooraleer u het parlement verlaat, elkaar recht in de ogen kunnen kijken. U hebt uw best gedaan om ons geregeld nuttige vragen te stellen. Wij hebben ons best gedaan om nuttige antwoorden te geven en om op het terrein nuttige beslissingen te nemen.

**De voorzitter** : Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mevrouw de voorzitter, ik wil mij aansluiten bij de laatste woorden van minister Kelchtermans. Tijdens deze en ook de vorige regeerperiode greep een enorme mentaliteitsverandering plaats in het verkeer- en infrastructuurdenken. Dat heeft in het parlement vorm gekregen in het samenspel tussen meerderheid en oppositie via vragen, interpellaties, ontwerpen en voorstellen van decreet. Naast de heren Ansoms, De Mol en Van Hooland meen ik dat de heer Van Dienderen daarin ook een zeer belangrijke rol heeft gespeeld. De mentaliteitswijziging komt vanuit de basis. Via de parlementsleden, minister Kelchtermans en ikzelf, heeft die mentaliteitswijziging vorm gekregen op het terrein.

Mijnheer de voorzitter, ik wil nu antwoorden op enkele zeer precieze vragen. Er werd een vraag gesteld over de meer accurate gegevens. In april 1993 gaven wij een studieopdracht waarvan nu de eerste resultaten bekend zijn. Daaruit blijkt dat tussen 1987 en 1994 het aantal verplaatsingen per fiets per persoon en per dag ongeveer gelijk is gebleven. Ik zal u de cijfers meedelen. Het

aantal kilometers fietsverplaatsing is daarentegen lichtjes gestegen. Dat blijkt vooral te wijten te zijn aan het meer recreatief fietsen. Volgens de cijfers van de volkstelling zijn de fiets en de motor in het woon-werkverkeer in 1970 gebruikt voor 18 percent, in 1981 voor 16 percent en in 1991 voor 18,8 percent. Er wordt bij de woon-werkverplaatsing meer gefietst dan men dacht. Volgens de volkstelling blijkt dat in 1981 de fiets werd gebruikt voor 23 percent door leerlingen uit het lager onderwijs en voor 44 percent door leerlingen uit het secundair onderwijs. De verdere gegevens worden momenteel onderzocht en in de maand september worden de volledige resultaten verwacht. Een opvolging van de enquête is gepland voor de periode eind 1995 en 1996. In de programmatie van de bedrijfsvervoerplannen worden er nog eens 10.000 enquêtes verricht naar het verplaatsingsgedrag. Ook deze gegevens zullen gaan over het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

Betreffende de zone-30 moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik ben niet in het bezit van de juiste cijfergegevens over het aantal deelnemende gemeenten. Men deelt mij mee dat momenteel meer dan één vierde van de gemeenten over een zone-30 beschikt. Ik heb de gegevens opgevraagd bij de federale minister. Ik zal ze schriftelijk bezorgen in de loop van de volgende dagen.

Inzake het rollend materieel bestaat er een duidelijke keuze. Wij kiezen voor de uitbating van lagevloerrijtuigen in de steden, maar niet op het platteland. Die lagevloerrijtuigen hebben tal van voordelen. Een van de positieve kenmerken is het feit dat het fietsenvervoer mogelijk wordt. Het toelaten van de fiets op de voertuigen van De Lijn zal echter steeds beperkt blijven tot bepaalde rijtuigen en projecten, wat ook het geval is bij de buitenlandse stads- en streekvervoermaatschappijen. De fiets neemt ruimte in en het voortdurend toelaten van de fiets op de

## Sauwens

voertuigen brengt tijdverlies mee. Het systeem zal dus worden beperkt tot een aantal rijtuigen.

In verband met het experiment van de fietstram aan de kust kan ik het volgende zeggen. Met de fietstram kunnen dertig fietsen worden vervoerd. In 1993 maakten 711 reizigers er gebruik van, in 1994 343. Door de verdere capaciteitsuitbreiding van de kusttram door de aanbouw van tussenkasten, zullen er in 1995, alle dagen tijdens de daluren, een tiental trams gedurende de maanden juli en augustus worden ingezet zodat er een grotere meer gespreide mogelijkheid zal zijn om de fiets op de tram te zetten. Men kan nu dus alle dagen van deze fietstram gebruik maken.

In het kader van de verbetering van de halte-accomodatie voorzien het Vlaamse Gewest en De Lijn in een ruime subsidiëring van fietsstallingen. De gemeenten kunnen fietsstallingen aankopen aan de helft van de kostprijs. U hebt verwezen naar bepaalde types die minder gunstig zijn. Er is echter een ruime keuze. Er is het enkelzijdige type, het dubbelzijdige type, het mountainbiketype en het antidiefstaltype. De gemeenten kunnen, aangepast aan het terrein, hun keuze maken. In een periode van zes jaar worden er in plaatsen voorzien voor 18.000 stallingen aan de halten. In het handboek Op 1 Lijn en in de campagnekrant voor de gemeenten wordt de Fiets + Reis als variëteit van Parkeer + Reis van de auto, sterk benadrukt. Het blijkt dat van goede stallingen gebruik wordt gemaakt, zeker omdat de fietsen duurder worden. Veilige en zuivere fietsstallingen blijken een zeer belangrijk element te zijn. Ik verwijs trouwens naar een initiatief van het provinciebestuur Antwerpen waar de gemeenten uit de Rupelstreek samen met De Lijn en de Provinciale Administratie van Wegen en Verkeer van het Vlaamse ministerie en

de eigen provinciale diensten samenwerken. Dat soort initiatieven moet inderdaad worden aangemoedigd.

U hebt verwezen naar de Fietzersbond. Die zal officieel in de maand mei 1995 worden opgericht naar aanleiding van de week van de fiets. Het overleg met onze diensten heeft plaatsgevonden. Dat is positief. Trouwens het Fietsoverleg Vlaanderen werd reeds betrokken bij de opmaak van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen dat in december werd uitgebracht. Daarbij werd zeer ruime aandacht besteed aan de fietsproblematiek.

Tijdens de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur van dinsdag 5 oktober 1993 werd de risico-aansprakelijkheid ten opzichte van de zwakke weggebruiker besproken in aanwezigheid van minister Kelchtermans en mezelf. Daarbij werd beslist dat het voorstel van het Vlaamse Gewest door een interdepartementale werkgroep zal worden onderzocht. Wij ondersteunen een nationale commissie voor het wegverkeer. U weet dat sedert januari 1995 de gewijzigde wet op de schuldaansprakelijkheid van kracht is. De wisselwerking tussen het gewestelijke en federale niveau leidt gelukkig soms tot positieve resultaten.

Tijdens de vergadering van 7 juli 1994 van de ICVI, die ongeveer een maal per jaar bijeenkomt, hebben wij gewezen op het afremmend effect dat de fietsdiefstallen hebben op het fietsgebruik. Gezien de hoge cijfers van diefstallen in een aantal steden is het nodig dat maatregelen worden genomen. In heb voorgesteld over het hele land een uniforme fietsregistratie uit te werken. Daaromtrent werden in de Kamer twee wetsvoorstellen ingediend. Er werd besloten de resultaten van dit onderzoek af te wachten en tijdens de volgende interministeriële conferentie deze materie opnieuw te bespreken.

— *De heer M. Didden treedt als voorzitter op.*

Ondanks mijn herhaald aandringen heeft de federale minister van Verkeer geen nieuwe vergadering meer belegd. In de volgende regeerperiode moet dit werk worden voortgezet.

In het kader van het Verkeers- en Vervoersplan wordt op dit ogenblik het fietsbeleidsplan uitgewerkt. Dit plan zal in de loop van de week van de fiets in de vorm van een brochure worden voorgesteld. De problematiek wordt niet alleen bekeken vanuit het standpunt van de Vlaamse overheid, maar ook vanuit het standpunt van de fietser. Dit plan is opgebouwd rond drie centrale thema's. In de eerste plaats wordt de gewenste rol van de fiets in de mobiliteit geschetst, met een onderscheid tussen de economische rol van de fiets in de woon-werk- en de woon-schoolverplaatsing, enerzijds en de recreatieve functie van de fiets, anderzijds.

Ten tweede worden er krachtlijnen uitgezet voor een grotere fietsmobiliteit met de nadruk op de relatie fiets-product, fiets-service en fietsgebruik. Hierbij worden ook de concurrentiefactoren aangehaald, de beperking van de automobilitéit en de omgevingsfactoren, zoals de fietsvriendelijke verkeersreglementering.

Ten slotte vermeld ik nog de organisatie, de coördinatie en het management van de projecten en acties.

Op dit ogenblik loopt in Gent een pilootproject met betrekking tot een schoolvervoerplan. Hierbij is een groot aantal lagere en middelbare scholen in het centrum betrokken. Dit project heeft tot doel een zo groot mogelijke substitutie van de auto door alternatieve vervoerwijzen te realiseren. Hierbij wordt vooral gedacht aan de fiets.

Deze maand zijn in de verschillende Vlaamse provincies de zogenaamde mobiliteitsbureaus geïnstalleerd. Onder leiding van een vervoerscoördinator zullen ze instaan voor een structurele aanpak van het woon-



## Sauwens

werkverkeer. Terloops wijs ik erop dat wij in onze eigen administratie met de bedrijfsvervoerplannen zijn gestart. Uit het onderzoek bleek dat 75 percent van de ongeveer 1.200 ambtenaren die in het WTC werken, gebruik maken van het openbaar vervoer. Gezien de specifieke Brusselse verkeerssituatie is het gebruik van de fiets tot een enkele uitzondering beperkt. In het Brussels hoofdstedelijk gebied worden momenteel inspanningen gedaan om aan deze moeilijke situatie te verhelpen.

Samen met de heer Van Dienderen ben ik ervan overtuigd dat de fiets aan een revival toe is. In het nieuwe verkeers- en omgevingsdenken zal de fiets in de jaren 90 steeds meer in het straatbeeld verschijnen dankzij de inspanning van de nieuwe Vlaamse gemeentebesturen en van de Vlaamse regering.

**De voorzitter:** De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen :** Mijnheer de voorzitter, dit was een vriendelijk antwoord op een vriendelijke interpellatie. Ik geef toe dat de toestand erop vooruitgaat. Ik ben blij dat er een fietsbeleidsplan wordt aangekondigd. Ik hoop dat dit plan de aanzet zal vormen tot een totaalplan voor de fiets, waarop door de Fietzersbond wordt aangedrongen. Dit plan zou in het beleidsplan van een volgende Vlaamse regering kunnen worden opgenomen en zou kunnen worden gepreciseerd door alle componenten van het beleid, die wij nu hebben besproken, operationeel en functioneel te maken ten einde het huidige fietsgebruik te verdubbelen. Hierdoor kan een grote bijdrage worden geleverd aan de verhoging van de veiligheid en van de leefbaarheid in onze steden en gemeenten.

Op 14 mei aanstaande wordt er een fietsinvasie in Antwerpen gepland, niet enkel vanuit de Antwerpse rand, maar ook vanuit andere ste-

den. De organisatoren van deze actie hebben de NMBS gevraagd om fietsers uit andere steden naar Antwerpen te brengen. Naar verluidt werden hierop veel bezwaren geuit en bleek er weinig sprake te zijn van goodwill vanwege de NMBS.

Is de Vlaamse regering, die zich hier zeer positief heeft uitgesproken ten aanzien van het fietsgebruik, bereid bij de NMBS aan te dringen op een soepele dienstverlening aan de fietsers die vanuit andere steden en gemeenten in Vlaanderen willen deelnemen aan de invasie van Antwerpen ?

— *Het incident wordt gesloten om 11.07 uur.*

---

— *De interpellatie wordt gehouden om 11.08 uur.*

**Interpellatie van mevrouw M.-J. Bauwen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de regeling betreffende de beroepsziekten bij De Lijn**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Bauwen tot de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de regeling betreffende de beroepsziekten bij De Lijn.

Mevrouw Bauwen heeft het woord.

**Mevrouw M.-J. Bauwen :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit zijn ook voor mij de laatste interpellaties die ik in de Vlaamse Raad zal houden. Ik hoop immers in de Kamer in het gezelschap van de heer Van Dienderen te kunnen vertoeven.

Zowel het openbaar vervoer als de sociale problematiek interesseren mij ten zeerste. Daarom zal ik twee interpellaties houden over De Lijn, de eerste over de beroepsziekten bij

de Lijn en de tweede over de toekomst van dit bedrijf, dat mij na aan het hart ligt.

Mijnheer de minister, de regeling voor de beroepsziekten bij De Lijn is nog steeds een probleemgeval. Dit werd u door mijn collega, de heer Van Dienderen, op 16 februari 1992 gesignaleerd.

De vroegere NMVB beriep zich steeds op de wet van 3 juli 1967 inzake de regeling voor de beroepsziekten voor het personeel van de openbare diensten. Hierbij was de NMVB eigen verzekeraar. Enkel de medische dienst van de Administratieve Gezondheidsdienst is bevoegd voor de erkenningsprocedure, zowel voor de privé-sector als voor de openbare sector. Wat deze procedure betreft, verwijs ik naar het koninklijk besluit van 5 januari 1971 en naar het reglement van de Administratieve Gezondheidsdienst. Minister Van den Bossche heeft in die zin geantwoord op een schriftelijke vraag van mijn collega in december 1992.

Tot 1979 werden alle gevallen door deze dienst goedgekeurd en door de toenmalige NMVB uitbetaald.

Vanaf midden 1979 werden er geen uitbetalingen meer gedaan en op 16 december 1992 waren er nog 101 dossiers waaraan geen gevolg was gegeven. Deze dossiers waren nochtans erkend door de medische dienst van de Administratieve Gezondheidsdienst.

In de privé-sector zijn geen weigeringen en procedures gekend waarbij de beslissingen van de medische dienst van de Administratieve Gezondheidsdienst in twijfel worden getrokken. Alle erkende beroepsziekten van buschauffeurs in privé-dienst werden en worden dan ook vergoed door het Fonds voor Beroepsziekten.

De NMVB trekt alle dossiers van beroepsziekten voor rugletsels vanaf 1979 evenwel in twijfel. Iedereen die van de medische dienst van de Ad-

## Bauwen

ministratieve Gezondheidsdienst een erkenning kreeg, moet een procedureslag leveren met de huidige Lijn om zijn rechten te verdedigen. Een gerechtsdokter bij de Arbeidsrechtbank moet de beslissende uitspraak vellen.

Bovendien baseert De Lijn zich op een schrijven van het Fonds voor Beroepsziekten van 10 december 1986 aan de directie van de NMVB. Het Fonds voor Beroepsziekten is van mening dat de trillingslast die een autobuschauffeur na 1970 onderging, behalve in uitzonderlijke gevallen, lager is dan de drempel van blootstelling die toelaat de oorsprong van een been- en gewrichtsziekte te erkennen als beroepsziekte.

Nochtans bleven op heel wat plaatsen nog na 1970 oudere bustypes rijden, die wel zware trillingslast veroorzaakten. Tevens heeft iedere buschauffeur het recht te laten onderzoeken of het opgelopen rugletsel te wijten is aan de trillingslast die hij nog enkele jaren na 1970 kan hebben opgelopen.

Met welk recht weigerden de NMVB en de huidige Lijn de aanvragen van personeelsleden die na 1970 in dienst zijn getreden ?

Op een vraag van de heer Van Dierden antwoordde u dat De Lijn haar eigen controlegeneesheer heeft. Deze controlegeneesheer is echter niet bevoegd om dergelijke onderzoeken uit te voeren. Op basis van een uitspraak van de controlegeneesheer mag geen dossier worden geweigerd door de medische dienst van de Administratieve Gezondheidsdienst.

Er is mij zelfs een geval bekend van een persoon die volgens de controle-dokter van De Lijn niet in aanmerking kwam voor het indienen van een aanvraag bij de Administratieve Gezondheidsdienst en die vervolgens een aanvraag indiende via de medisch adviseur - dus via het privé-stelsel. De medische dienst van de

Administratieve Gezondheidsdienst kende deze persoon een invaliditeit toe van 10 procent.

Ik vraag mij dan ook af met welk recht een eigen controledokter kan oordelen of iemand al dan niet in aanmerking komt om een medisch onderzoek te ondergaan bij de medische dienst van het Administratief Gezondheidscentrum.

Mijnheer de minister, u hebt toen beloofd dit probleem te zullen onderzoeken. Tot nu toe is er echter geen enkele verandering in de situatie opgetreden.

Er is geen enkel probleem voor de autobuschauffeurs in de privé-sector, noch voor die van ex-MIVG en MIVA, daar deze maatschappijen vóór de oprichting van De Lijn onder het stelsel van de privé-sector vielen en daar alle oude bussen sedert geruime tijd vervangen zijn en trillingslast waarschijnlijk niet meer voorkomt.

Voorts moet worden opgemerkt dat door De Lijn een bedrag van 196,4 miljoen frank aan de RSZ werd betaald voor de regeling inzake de sectoren arbeidsongevallen en beroepsziekten in het stelsel van de privé-sector omdat het stelsel voor de overheidssector nog niet bij koninklijk besluit toepasselijk was gemaakt op het personeel van De Lijn.

In 1991 heeft De Lijn het stelsel voor de overheidssector echter verder toegepast voor de gewezen personeelsleden van de NMVB en vanaf 1992 voor alle personeelsleden, ook die van de MIVG en MIVA, die in het verleden onder het stelsel van de privé-sector vielen. Vanaf die datum is voor de arbeidsongevallenrisico's een verzekeringsovereenkomst afgesloten met OMOB.

Pas op 13 december 1993 werd de arbeidsongevallenreglementering voor de overheidssector toepasselijk gemaakt op de WM. Dit kostte De Lijn 196,4 miljoen frank. Dit bedrag kan waarschijnlijk niet meer worden gerecupereerd.

Wie draagt de verantwoordelijkheid voor deze verliespost ?

Kan hier niet worden gesproken van slecht beheer ? De VVM reageerde immers pas op 24 juni 1993 op het verzoek van 16 oktober 1991 vanwege het ministerie van Openbaar Ambt. Door het koninklijk besluit van 13 december 1993 werd de arbeidsongevallenreglementering - ook voor de beroepsziekten - voor de overheidssector uiteindelijk toepasselijk gemaakt op De Lijn. Derhalve zal de VVM de gestorte bedragen waarschijnlijk niet kunnen terugvorderen bij de VVM, hoewel de minister op 14 februari en op 11 maart 1994 beloofde stappen te doen om dit koninklijk besluit terugwerkende kracht te verlenen.

Het Rekenhof achtte de niet-retroactiviteit van het koninklijk besluit nochtans juridisch verantwoord omdat dit geen afbreuk doet aan het principe dat ten grondslag ligt aan de wet van 3 juli 1967 die de regeling voor de privé-sector toepasselijk maakt op de overheidssector.

Dit bedrag, dat waarschijnlijk als verloren moet worden beschouwd, was ruimschoots toereikend om alle erkende beroepsziektegevallen te vereffenen.

Hoe staan de zaken met betrekking tot deze verliespost ?

Tevens stellen wij vast dat op 31 december 1992 van het bedrag voor beroepsziekten een bedrag van 112.364.980 frank volledig terug werd opgenomen via de uitzonderlijke opbrengsten. Hierbij gaat de VVM ervan uit dat de 98 nog hangende schadeëisen van de ex-NMVB-werknemers met betrekking tot de erkenning van beroepsziekten wegens blijvende ongeschiktheid - sommige aanvragers zijn intussen overleden - in haar voordeel zullen worden uitgesproken. Zelfs een minimum risico van 43 miljoen frank werd niet behouden.

De SRWT, de Waalse zustermaatschappij van De Lijn, heeft voor

## **Bauwen**

haar regeling beroepsziekten nochtans wel een voorziening van 55 procent van de mogelijke kosten aangehouden.

Het Rekenhof repliceert in haar verslag over de Vlaamse Vervoermaatschappij ook dat bij het opstellen van de rekeningen nog geen vaste rechtspraak bestond en dat het bovendien niet evident is dat alle hangende geschillen een ontwikkeling zullen kennen die voordelig is voor de VVM. Het Rekenhof vindt een volledige terugname van de voorziening geenszins verantwoord.

In het dossier beroepsziekte is duidelijk sprake van discriminatie van werknemers van de ex-NMVB van wie erkend is dat zij een beroepsziekte hebben tegenover alle andere erkende buschauffeurs met een erkende beroepsziekte.

Graag vernam ik van de minister of hij zal tussenkomen bij de directie van De Lijn om alle toekenningen door de medische dienst van de Administratieve Gezondheidsdienst te erkennen en de rechten van de ex-NMVB-personeelsleden te beschermen.

Zal de minister de directie van De Lijn erop wijzen dat het ongeoorloofd wèren van aanvragen van deze personeelsleden, hetzij op basis van hun aanwerving na 1970, hetzij via de tussenkomst van een controle-dokter, moet worden stopgezet ?

Zal de minister tussenkomen bij de directie van De Lijn ten einde het opnieuw invoeren van de nodige voorzieningen voor de uitbetaling van beroepsziekten te waarborgen ?

**De voorzitter** : Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bauwen heeft een aantal precieze vragen gesteld. Ik wil die graag beantwoorden met de nodige reserve. Zoals u weet heeft de Vlaamse Raad de Vlaamse Vervoermaatschappij als autonoom

overheidsbedrijf opgericht. De problematiek die mevrouw Bauwen heeft aangekaart moet in de eerste plaats besproken worden in de Vlaamse Vervoermaatschappij in overleg met de vakbonden. Ik heb als voogdijminister geen enkele reden om in deze materie tussenbeide te komen, zeker niet wanneer het individuele personeelsdossiers betreft. Bovendien gaat het hier om een zeer complexe materie die ahangig is gemaakt bij de Arbeidsrechtbank.

Het antwoord dat ik vandaag zal geven, is voorbereid door de diensten van De Lijn en mijn eigen juridische dienst.

De toenmalige NMVB was, zoals thans ook de Vlaamse Vervoermaatschappij, voor beroepsziekten onderworpen aan de wet van 3 juli 1967 houdende schadeloosstelling van de schade ten gevolge van arbeidsongevallen, ongevallen op de weg van en naar het werk en van beroepsziekten in de openbare sector.

Op het einde van de jaren zeventig werd bij de NMVB plots een ware stortvloed van aangiften van beroepsziekten wegens rugklachten ingediend, eerst in Wallonië en later - en in mindere mate - ook in Vlaanderen. Tot nu toe waren er dat in Vlaanderen een honderdtal. Tot dan toe kwamen aangiften van beroepsziekte slechts uiterst sporadisch voor. Ingevolge het toenemend aantal klachten en de financiële implicaties ervan besliste de raad van bestuur van de NMVB op 17 juli 1980 de vergoeding voor beroepsziekten wegens rugklachten stop te zetten. De NMVB was, zoals thans ook de Vlaamse vervoermaatschappij, haar eigen verzekeraar inzake beroepsziekten.

Mevrouw Bauwen, het is onjuist te stellen dat enkel de Administratieve Gezondheidsdienst bevoegd is voor de erkenningsprocedure. Het koninklijk besluit

van 5 januari 1971 betreffende de schadevergoeding voor beroepsziekten in de overheidssector bepaalt terzake duidelijk dat onder "de geneeskundige dienst" moet worden verstaan "de Administratieve Gezondheidsdienst of dienst welke deze vervangt". De toenmalige NMVB heeft in 1989 haar eigen gezondheidsdienst georganiseerd. Eenzelfde systeem bestaat thans bij de Vlaamse Vervoermaatschappij .

De beslissing van de raad van bestuur van de NMVB uit 1980 om de vergoedingen in geval van rugklachten stop te zetten, werd geenszins willekeurig genomen. Het was de overtuiging van de NMVB, en nog steeds van de Vlaamse Vervoermaatschappij, dat haar personeelsleden niet blootgesteld waren aan het risico van beroepsziekte wegens rugklachten.

Volgens de criteria voor blootstelling aan het risico van beroepsziekte wegens rugklachten, van het Fonds voor Beroepsziekten, moeten volgende voorwaarden vervuld zijn.

Ten eerste moet het gaan om personen tewerkgesteld in beroepen met een regelmatige blootstelling aan mechanische trillingen doorgegeven via de zetel in zithouding, in het frequentieprogramma voornamelijk begrepen tussen 1 en 20 hertz (Hz).

Ten tweede moet het trillingsniveau de tolerantiegrenzen die bepaald werden in de internationale norm ISO 2631-1978, overschrijden.

Ten derde, voor zover dat wegens technische redenen enkel de verticale trillingen gemeten worden, moet de versnelling ten minste 1m/sec bereiken in de frequenties 4-8 Hz gedurende een tijdspanne van 4 uur per dag, of ongeveer 1.000 werkuren per jaar.

Ten vierde worden eveneens beschouwd als blootgesteld : de personen die tewerkgesteld zijn in beroepen waarbij de trillingen via de voeten doorgegeven worden naar het staande lichaam en waarbij zich re-

## Sauwens

gelmatig en dagelijks piekversnellingen voordoen die 1 g of meer bereiken in het frequentieprogramma tussen 1 en 20 Hz.

Ten vijfde moet de blootstelling aan deze mechanische trillingen ten minste vijf jaar bereiken.

Dit standpunt van de NMVB, en de VVM, dat geen van haar personeelsleden blootgesteld was aan het risico werd bevestigd door een technisch expertiseverslag van AIB-Vinçotte in een nog hangende rechtszaak tussen een ex-personeelslid van de NMVB en de Waalse rechtsopvolger van de NMVB.

Een 24-tal ex-personeelsleden van de NMVB/VVM hebben de maatschappij gedagvaard voor de arbeidsrechtbank. Al deze zaken zijn thans nog hangende, en het spreekt voor zich dat het verloop van de procedure dient te worden afgewacht.

In twee van deze zaken werd bij tussenvonnissen een medisch-technische expertise gelast. In beide zaken is intussen het expertiseverslag neergelegd, en is de gerechtsdeskundige de stelling van de Vlaamse Vervoermaatschappij bijgevallen, en heeft hij besloten dat er geen sprake is van beroepsziekte.

De Vlaamse Vervoermaatschappij wil in deze aangelegenheid haar verantwoordelijkheid niet ontlopen, maar kan ook niet gehouden zijn tot vergoeding van een gezondheidstoestand wegens rugklachten die aan een andere oorzaak te wijten is dan het professionele verleden bij de maatschappij. Ze zal niet overgaan tot vergoeding tenzij onomstotelijk wordt bewezen dat er sprake is van een ziekte, die het rechtstreekse gevolg is van de beroepsactiviteit bij de maatschappij. Een medisch-technische expertise kan bij betwisting voor elk geval uitsluitend geven. In de gedingen behoudt de VVM zich alleszins het recht voor desgevallend alle rechtsmiddelen uit te putten die haar ter beschikking staan.

Wat de terugbetaling van de gestorte RSZ-bijdragen betreft, heeft het koninklijk besluit van 31 december 1993 het stelsel van de arbeidsongevallen en beroepsziekten van de overheidssector toepasselijk gemaakt op de Vlaamse Vervoermaatschappij, en dit vanaf de datum van inwerkingtreding van dit besluit op 22 januari 1994.

De RSZ volgt de beschikkingen van het koninklijk besluit van 23 december 1993 en stelt dat de bijdrage met betrekking tot de sectoren voor arbeidsongevallen en beroepsziekten, om praktische redenen, vanaf 1 januari 1994 niet meer verschuldigd is.

Zij weigert evenwel de terugbetaling van de RSZ-bijdragen voor de periode van 1 januari 1991 tot 31 december 1993 aangezien het koninklijk besluit in geen terugwerkende kracht tot op de datum van oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij voorziet.

Dit leidt tot de situatie dat de Vlaamse Vervoermaatschappij enerzijds vanaf het jaar 1994 vrijstelling geniet van betaling, maar anderzijds de bijdragen verschuldigd blijft voor de daaraan voorafgaande periode, niettegenstaande de VVM zoals die werd opgericht in 1991 inzake rechtspositie dezelfde is als de maatschappij zoals die momenteel in 1994 bestaat.

Voor de toepassing van de regeling van de overheidssector op de personeelsleden van de Vlaamse VVM dient evenwel te worden teruggegaan tot de oprichting van de VVM op 1 januari 1991. Op 1 januari 1991 werd de VVM opgericht als de rechtsopvolger van het aan Vlaanderen overgedragen gedeelte van de NMVB, van de MIVA en van de MIVG.

De toenmalige NMVB trad op als eigen verzekeraar in het stelsel van de overheidssector. De toenmalige MIVA en MIVG hadden voor hun personeelsleden een verzekeringsovereenkomst afgesloten tot dekking

van de arbeidsongevallenrisico's in het kader van de regeling van de privé-sector.

In het jaar 1991 bleven, in afwachting van de definitieve goedkeuring van het personeelsstatuut van de VVM door de Vlaamse regering, de personeelsleden van de VVM het stelsel behouden zoals dat werd toegepast binnen de maatschappij waartoe zij vóór de oprichting van de VVM behoorden.

Het naast mekaar bestaan van beide systemen neemt evenwel niet weg dat de wet van 1967 wel degelijk van toepassing was.

Bij de oprichting waren er zowel personeelsleden op wie het stelsel van de overheidssector van toepassing was, als personeelsleden voor wie het stelsel van de privé-sector gold. In dit verband past het te verwijzen naar de voorbereidende werkzaamheden van de wet van 3 juli 1967. In het aanvullende Senaatsverslag van de heer Van Cauwenberghe lezen wij hieromtrent: "Het is niet wenselijk in eenzelfde bestuur of overheidsorgaan twee categorieën ambtenaren te hebben, zij die onderworpen zijn aan de arbeidsongevallenwetgeving en zij die onder de regeling van de wet van 1967 vallen".

Daarom werd door de wetgever volgend standpunt ingenomen: "is er in eenzelfde bestuur of overheidsorgaan minstens één ambtenaar tewerkgesteld, die aan een publiekrechtelijk statuut onderworpen is, dan zullen alle ambtenaren van dit bestuur onder toepassing vallen van het koninklijk besluit van 12 juni 1970."

Hieruit kan worden afgeleid dat bij de oprichting van de VVM op 1 januari 1991 het stelsel van de publieke sector op alle personeelsleden van toepassing was, daar de personeelsleden van de vroegere NMVB de bescherming van de wet van 3 juli 1967 genoten.

De Vlaamse VVM als publiekrechtelijke vereniging met rechtspersoon-

## Sauwens

lijkheid moet worden beschouwd als vallend onder de wet van 3 juli 1967.

Niettegenstaande de theorie van de rechtsopvolging, de studie van de voorbereidende werkzaamheden van de wet van 1967 en het behoud van de rechtspositie in de periode 1991-1994 het mogelijk maken deze wetgeving zonder meer op de Vlaamse Vervoermaatschappij toe te passen, werd in het koninklijk besluit van 31 december 1993 in geen terugwerken de kracht voorzien tot de datum van oprichting van de maatschappij.

De VVM heeft sinds 1 januari 1991 werkgeversbijdragen betaald voor de sectoren arbeidsongevallen en beroepsziekten in het stelsel van de privé-sector gelijk aan 0,30 percent van de loonmassa voor arbeidsongevallen en 1,10 percent van de loonmassa voor beroepsziekten. Dit maakt 1,48 percent met inbegrip van de loonmatiging.

Het totaal bedrag van deze stortingen voor de periode van 1991 tot 1993 beloopt 196.940.615 frank.

De Vlaamse Vervoermaatschappij heeft deze bijdragen gestort ingevolge de verplichting daartoe opgelegd door de RSZ en ten einde onnodige juridische problemen met deze instelling te vermijden.

Aldus heeft de Vlaamse Vervoermaatschappij, alhoewel zij als eigen verzekeraar heeft gehandeld, bijdragen gestort aan het Fonds voor Arbeidsongevallen zonder evenwel enig voordeel te kunnen genieten, wat in feite neerkomt op een dubbele last die voor de maatschappij niet draaglijk is.

De bijdragen die aan de RSZ werden betaald, bezwaren in belangrijke mate de begroting van de VVM zonder dat hiervoor in een overeenkomstige overheidstoelage werd voorzien. Er dient dus een regeling te worden getroffen ten einde de sedert

1 januari 1991 door de VVM gestorte bijdragen te kunnen recupereren.

Een eventuele regularisering voor een voorafgaande periode kan enkel gebeuren bij wet, op voordracht van de minister van Sociale Zaken.

Een briefwisseling tussen de VVM en het ministerie van Sociale Zaken in juli 1994 leidde tot een loutere bevestiging door het ministerie van het standpunt van de RSZ. Op 10 februari 1995 heeft de VVM opnieuw contact opgenomen met het ministerie Sociale Zaken waarbij ze voorgaande bijkomende argumenten heeft meegedeeld. Tot op heden kreeg ze echter nog geen antwoord. Deze zaak is dus nog hangende en dient in de loop van de volgende maanden te worden opgelost.

De beslissing tot terugname van de voorziening voor beroepsziekten is niet willekeurig genomen. Ik noem u de redenen.

Ten eerste is er het geringe aantal Vlaamse dossiers dat hangende is voor de arbeidsrechtbanken. De vergelijking met Wallonië gaat hier niet op : de SRWT heeft op dit ogenblik ongeveer driehonderd dossiers, waarvan er een zestigtal hangende zijn voor de arbeidsrechtbanken.

Ten tweede is er de trage evolutie van de zaken die hangende zijn voor de arbeidsrechtbanken.

Ten derde is er de recente, voor het standpunt van de Vlaamse Vervoermaatschappij gunstige evolutie in een aantal hangende zaken. Verwezen kan worden naar het hierbovenvermelde verslag van de door de rechtbank aangestelde deskundige in twee zaken.

Tot zover een uitvoerig antwoord op een aantal specifieke vragen met het nodige voorbehoud dat ik in het begin van mijn antwoord heb geformuleerd, namelijk dat dit probleem intern moet worden geregeld, na uitspraak door de daartoe bevoegde rechtbank.

**De voorzitter** : Mevrouw Bauwen heeft het woord.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. Voor enkele zaken kan ik zijn redenering echter niet goed volgen.

De minister zegt dat De Lijn haar eigen gezondheidsdienst mag hebben. Wij hebben deze vraag uitdrukkelijk gesteld aan minister Van den Bossche. Hij antwoordt ons het volgende : "In de regeling voor de overheidssector geven dezelfde beroepsziekten aanleiding tot vergoeding als in de regeling voor de privé-sector. De erkenningsprocedure verloopt analoog met dien verstande dat in de overheidssector ook de Administratieve Gezondheidsdienst een rol speelt. Voor de uitvoering van zijn opdracht moet deze dienst evenwel een beroep doen op de geneeskundige medewerking van het Fonds voor Beroepsziekten dat in de particuliere sector eveneens als enige verplichte instelling optreedt. Voor de concrete zaak wordt geacht lid verwezen naar het genoemde koninklijk besluit van 5 januari 1971 en naar het reglement van de Administratieve Gezondheidsdienst."

Mijnheer de minister, uw redenering klopt niet helemaal. Ik heb ook nog geen enkele andere instelling gevonden waar een eigen gezondheidsdienst bevoegd zou zijn om in die materie op te treden.

Ten opzichte van de personeelsleden is de toestand toch wel erg onrechtvaardig. In de privé-sector worden de klachten in verband met de trillingslast voor de rug door het trillen en schokken van bussen, wel verwezen. Daar zijn volgens mij geen procedures lopende. Een maatschappij waarvan geweten is dat zij toch een tamelijk sociaal personeelsbeleid voert, trekt al deze klachten systematisch in twijfel. Dat is een schrijnende toestand.

In het verslag van het Rekenhof wordt in verband met de argumenta-

## **Bauwen**

tie voor het terugnemen van de voorzieningen voor beroepsziekten, verwezen naar het verslag van de gerechtsgeneesheer. Mag ik er u op wijzen dat dit verslag is gebaseerd op een dossier waarvoor de rechtbank nog geen uitspraak heeft gedaan? Dit kan niet.

Ik betreur deze hele gang van zaken. De Lijn moet deze zaken op een andere manier evalueren. In 1981 dreigden de vakbonden op een bepaalde vergadering zelfs met een staking. Ondertussen wordt er bij de rechtbanken een procedureslag geleverd. Dat stemt de personeelsleden en de vakbonden vrij ongelukkig. Ik pleit er nogmaals voor in die zaken op een rechtvaardige manier te handelen.

**De voorzitter** : De minister heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, ik kan alleen maar bevestigen wat ik al gezegd heb. De Lijn wenst inderdaad een sociaal beleid te voeren. Zij hecht het grootste belang aan gemotiveerd personeel.

Het overheidsstatuut dat hier van toepassing is, heeft voordelen, maar wellicht ook enkele nadelen. Ik wens mij hierin niet te mengen. Ik heb enkele elementen uit het dossier gehaald die niet overeenstemmen met wat mevrouw Bauwen heeft verklaard. Ik meen dat ik dit mag doen.

De maatschappij moet de definitieve uitspraak van de rechtbank afwachten alvorens nieuwe standpunten te kunnen innemen.

— *Het incident wordt gesloten om 11.30 uur.*

— *De interpellatie wordt gehouden om 11.31 uur.*

## **Interpellatie van mevrouw M.-J. Bauwen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de financiële toestand en de toekomst van De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Bauwen tot de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de financiële toestand en de toekomst van De Lijn.

Mevrouw Bauwen heeft het woord.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, ook de toekomst van De Lijn ligt mij na aan het hart. Ik heb in deze maatschappij een aantal jaren gewerkt en ik meen dat ze recht heeft op ernstige toekomstperspectieven.

In de subcommissie voor de Financiën is deze aangelegenheid besproken geweest. Ik verliet deze commissie echter met een gevoel van onvoldaanheid omdat er afgesproken was dat er nog een volgende vergadering zou worden aan gewijd. Dat is waarschijnlijk niet gebeurd zodat ik de minister enkele vragen wil stellen.

Ik heb de boeken van het Rekenhof nog eens grondig gelezen. Jammer genoeg heb ik het verslag van de werkzaamheden van de subcommissie niet gekregen.

Ik heb ook de antwoorden van de minister nog eens grondig nagelezen en ik vrees dat onze nieuwe Lijn, die stilaan uit de startblokken geraakt, geen lang leven beschoren zal zijn.

Mijnheer de minister, zowel in 1991 als in 1992 is De Lijn erin geslaagd een sluitende exploitatierekening in te dienen door de exploitatietekorten aan te zuiveren met eenmalige, uitzonderlijke opbrengsten. Sommige boekhoudkundige ingrepen lijken ons soms zelfs niet verantwoord. Ik verwijs in dit verband naar mijn in-

terpellatie over de beroepsziekten en de arbeidsongevallen.

Deze ingrepen zijn in de toekomst dan ook niet te herhalen. De Lijn kan bovendien gratis gebruik maken van investeringsgoederen die vroeger ten laste van de begrotingen van de Staat en van de Vlaamse Gemeenschap zijn aangeschaft. De werkelijke kostprijs van het openbaar vervoer door De Lijn is eigenlijk niet te bepalen.

De kapitalisatiegraad van De Lijn is zeer laag. De financiële reserves zijn bescheiden en de geërfde verliezen omvangrijk. Indien De Lijn een financiering zoekt voor haar activa, dient dit veeleer tegen hogere intrestvoeten te gebeuren. Dit belast natuurlijk opnieuw haar financiële positie.

De thesaurie van De Lijn verkeert in een slechte toestand en daarin komt in de toekomst wellicht weinig verbetering.

Het Rekenhof verwijst naar zijn verslag Analyse van de financiële situatie van de VVM, dat op 12 januari 1994 aan u is voorgelegd en waarbij werd aangetoond dat de thesaurie van de VVM, mede door de ontoereikendheid van de exploitatietoelagen, onder druk is gekomen. Het toenemend beroep op vreemde middelen tegen hoge intrestlasten zal deze toestand slechts verergeren.

Een drastische verbetering van de exploitatieresultaten op korte termijn is waarschijnlijk wel uit te sluiten.

Volgens het verslag van het Rekenhof kondigt de toekomst zich zeker niet rooskleurig aan. Volgens de berekeningen die de VVM had gemaakt in het kader van het ondernemingsplan, zal het verschil tussen de kosten en de opbrengsten stijgen van 8.978,9 miljoen frank in 1993 tot 10.903,5 miljoen frank in 1996. Dat betekent een jaarlijkse stijging van ongeveer 7 procent. De toepassing van de formule waarin de beheersovereenkomst heeft voorzien, zal

## Bauwen

echter maar aanleiding geven tot een dotatieverhoging van gemiddeld 4,25 procent. Volgens de beheersovereenkomst zal de berekende dotatie dit jaar 700 miljoen frank en volgend jaar 1 miljard frank lager zijn dan de werkelijke financiële behoeften van de VVM.

Vorig jaar lag dit 500 miljoen frank lager en op deze basis werden er zware saneringen gedaan. Volgens de directeur-generaal leverde het personeel vorig jaar reeds 2,6 procent in. Weekendiensten en minder bezette lijnen werden afgeschaft.

Wil De Lijn echter een werkelijk openbaar vervoer blijven garanderen, dan is verdere afschaffing van lijnen uitgesloten.

Wil men de sociale vrede niet in gevaar brengen dan is ook een verdere inlevering door het personeel uitgesloten. Uiteindelijk zal meestal de gebruiker van het openbaar vervoer het gelag moeten betalen. Zelfs het alternatief vervoer door middel van belbussen, taxi's en dergelijke zijn slechts kleine lapmiddelen om het exploitatietekort te helpen verkleinen. De WM zou vóór het opstellen van een nieuw beheerscontract dringend de discussie moeten aangaan met zowel de reizigers, de sociale partners als de overheid. Wat moeten wij denken van een blijvend afstemmen van lijnen op basis van het beschikbare budget? Als dit budget krimpt of niet voldoende toeneemt, dienen steeds meer lijnen te worden afgeschaft die in het beste geval vervangen worden door belbussen of taxi's. Vervangingsverkeer afhankelijk van de vraag, is de meest eufemistische term voor deze afbraak van echt openbaar vervoer.

Uiteindelijk zullen deze besparingen ook een dualiteit teweegbrengen tussen het stads- en streekvervoer. Het stadsvervoer dient prioritair te worden behandeld. Omdat de meeste problemen zich daar voordoen, zal het de budgetten opsloppen zodat

het streekvervoer in de verdrinking zal geraken. Rijke steden zullen een betaalbare vervoerconvenant kunnen afsluiten met De Lijn, arme gemeenten zullen vanwege hun financiële beperkingen geen of een minder gunstige regeling moeten treffen. In sommige gemeenten zullen de gebruikers van het openbaar vervoer van een WM-taxi of belbusje kunnen gebruik maken, anderen dan weer niet.

De Lijn haalt haar werkingsmiddelen voor drie vierden uit exploitatie en kapitaalsubsidies van het Vlaamse Gewest. Indien het Vlaamse Gewest geen hogere dotatie wil toekennen, is de toekomst van De Lijn bedreigd.

Wij begrijpen eigenlijk het standpunt van de minister niet bij het goedkeuren van het project Punt aan de Lijn. Hij weet dat er bij ons veel vragen rijzen bij dit project. De wijze waarop het tot stand kwam en de contracten die werden gesloten, zijn vatbaar voor zeer veel kritiek. Wij hopen dat er in verband met dit project in de toekomst een grondig onderzoek zal komen. Hoewel er bij het project heel wat vragen zijn zowel in verband met de voorbereidende onderzoeken als met de kostprijs en de betrokken projectontwikkelaars, heeft de minister toch zijn fiat gegeven aan dit megalomaan kostenverslindend project. Wij begrijpen niet dat u, als minister van Verkeer, zelfs geen kosten-baten-analyse noch milieu- of mobiliteitseffectenrapport hebt gevraagd.

De Vlaamse regering heeft er op 4 november 1992 mee ingestemd dat de WM het project Punt aan de Lijn zou realiseren. Binnen de globale investeringskredieten voor het openbaar vervoer zou de Vlaamse regering zich engageren om van 1993 tot 2010 2,8 miljard frank kapitaalsubsidies te betalen voor dit project.

Op 12 november heeft de minister aan de raad van bestuur van 'de WM de beslissing van de Vlaamse regering betekend. De bedoeling

bleek te zijn het financiële engagement over een periode van achttien jaar in de begrotingen in te schrijven, naargelang de WM de overeenkomstige uitgaven verricht.

Deze toelagebelofte is volgens het Rekenhof een verbintenis die voor notificatie aan de controleur der vastleggingen had moeten worden voorgelegd en waarvan de totale som van twee miljard frank, op dat ogenblik, ook ten laste van de vastleggingskredieten van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het jaar 1992 had moeten vallen. Aangezien in deze begroting onvoldoende vastleggingskredieten beschikbaar waren voor een project met een dergelijke financiële impact, diende de Vlaamse Raad supplementaire kredieten goed te keuren.

Volgens het Rekenhof is het buiten de begroting houden van de verbintenissen daarenboven in strijd met de regeringsverklaring van de Vlaamse regering uitgesproken voor de Vlaamse Raad op 30 januari 1992 en met de inhoud van de algemene toelichting bij de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1993. Daarin heeft de regering de Vlaamse Raad verzekerd voortaan alle verbintenissen, ongeacht of ze slechts financiële gevolgen zullen hebben in een verre toekomst, te zullen budgetteren.

Ook de Inspectie van Financiën heeft gesproken van een ongeoorloofde debudgettering met het doorschuiven van de lasten naar de toekomst. Zowel de penibele thesaurietoestand, de exploitatietekorten, de onduidelijkheid van de toe te kennen dotatie en daar bovenop een zware hypotheek voor het project Punt aan de Lijn, maken de overlevingskansen van De Lijn twijfelachtig. Wij hopen dan ook dat de subcommissie voor de Financiën van het volgende parlement die zaak verder zal bespreken.

## **Bauwen**

Wij vragen de minister dat hij zijn verantwoordelijkheid op zich zou nemen.

Worden de financiële lasten van het verleden, zoals ingeschreven in de voorlopige beheersovereenkomst 1992 voor rekening van het Vlaamse Gewest, nog ten laste genomen? Dat zou een grote verbetering betekenen voor de verhouding eigen vermogen tegenover balanstotaal.

Neemt de minister de verantwoordelijkheid de dotatie te verhogen zodat de jonge vervoermaatschappij een billijke kans krijgt om te overleven en om goed openbaar vervoer te kunnen blijven aanbieden?

Kan de gemaakte overeenkomst in verband met het project Punt aan de Lijn worden nageleefd en kunnen de nodige budgetten worden vrijgemaakt?

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer D. Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, ik heb daarstraks een vleugje nostalgie kunnen ontwaren. De minister sprak immers over de laatste interpellatie in de Vlaamse Raad van de collega's mevrouw Bauwen en de heer Van Dienderen. Ik deel die nostalgie niet want ik kom terug naar de Vlaamse Raad. De minister zal mij misschien nog op zijn weg tegenkomen.

Mijnheer de minister, ik ben er altijd over verwonderd u hier in gezelschap te zien van de grote baas van De Lijn, de heer Vanweesmael. Tijdens mijn interpellaties over Sabena aan federaal minister Di Rupo heb ik nooit de heer Godfroid gezien, tijdens mijn interpellaties over RMT heb ik ook nooit de heer Depraeter opgemerkt. Wat kan dat betekenen? Ofwel trekt u zich van het dossier weinig aan en laat u de macht aan de directeur-generaal, ofwel bekijkt u het dossier als een ver van mijn bed show, ofwel denkt u de heer Vanwe-

semael als getuige te kunnen nemen van een verspreking.

In de interpellatie wordt erop gewezen dat er iets misloopt met de thesaurie van De Lijn. Welke zijn de oplossingen daarvoor?

Op de vergadering van het Rekenhof hebben wij kunnen vaststellen dat een aantal elementen uit het beheerscontract niet werd nageleefd. Een element dat de jongste jaren telkens door het Rekenhof werd aangeklaagd is dat de pachtlijnen niet aan het vrije marktmechanisme werden getoetst. Waarom is dat niet gebeurd?

Indien De Lijn op termijn een bepaalde levenskans wil krijgen dan moet zij al de lijnen die zij onder eigen regie heeft, overhevelen naar de privé-sector en deze sector de mogelijkheid geven daarop in te haken. Dat betekent dat De Lijn enerzijds zou worden vrijgesteld van grote investeringen in rollend materieel en zij anderzijds toezichhoudend zou blijven. Zij zou dus moeten optreden als organisator en regulerend moeten werken zodat de kwaliteit en de service niet in het gedrang komen. Er zouden gemakkelijk contracten met de privé-sector kunnen worden gesloten om al de lijnen die momenteel door De Lijn worden geëxploiteerd op een ordentelijke manier uit te baten. De privé-sector moet dan zien hoe hij aan de financiën geraakt om te investeren. Het rollend materieel van De Lijn kan ook worden gevaloriseerd, aan de privé-sector worden verkocht, zodat er geld in de lade komt. Daarbij mogen de mensen niet in de kou worden gezet en moet de privé-sector een deel van het sociaal passief overnemen.

Op die manier en op voorwaarde dat De Lijn strakke exploitatiecontracten opstelt, kan het openbaar vervoer wellicht nog veel beter worden georganiseerd. De privé-sector zou De Lijn veel beter en op een veel rationelere manier exploiteren. Het is trouwens bewezen dat de exploitatiekosten van het vervoer in de

privé-sector veel lager liggen dan die van De Lijn. De privé-sector hoeft immers geen bijkomende diensten te verlenen. Binnenkort wordt Punt aan De Lijn gerealiseerd, wat een bijkomende last betekent voor de exploitatie en dus ook voor het beheer van de thesaurie.

Ik vermeld een aantal kleine, misschien geïsoleerde gevallen, die echter met de regelmaat van een klok opduiken. Zo voelde De Lijn zich blijkbaar geroepen om met gemeenschapsgeld gratis vervoer naar Anderlecht aan te bieden aan de supporters van de voetbalclub van Sint Truiden. Het ging om 28 bussen.

In het verleden heb ik reeds meermaals vragen gesteld met betrekking tot dergelijke praktijken, waarbij ik echter telkens met een kluitje in het riet werd gestuurd. Niemand kan mij doen geloven dat deze initiatieven de gemeenschap geen geld kosten. De Lijn gaat op dit vlak haar bevoegdheden te buiten en komt op het terrein van de privé-sector.

Ik vraag mij dus af of het als normaal kan worden beschouwd dat belastinggelden worden gebruikt om voetbalsupporters van Sint Truiden naar Anderlecht te vervoeren. Ik wil het dan nog niet eens hebben over het gratis vervoeren van personen van Zaventem naar Luxemburg.

De Lijn houdt zich duidelijk niet aan haar opdracht.

Mevrouw Bauwen heeft in haar uiteenzetting gewezen op een aantal experimenten, zoals de belbus. Ik verneem dat er aan duizelingwekkende prijzen minibussen worden gehuurd om dit initiatief uit te testen. De minister is wellicht voldoende op de hoogte van het dossier om mij hiervoor een verklaring te geven.

De VLD is ervan overtuigd dat privatisering de enige en uiteindelijke roeping van De Lijn is.

**De voorzitter** : De minister heeft het woord.



**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, bij het begin van mijn antwoord wil ik een bedenking maken. Ik heb de indruk dat de acties van steeds meer leden van de Vlaamse Raad worden geïnspireerd door hun vorig leven of door hun nevenactiviteiten. Wij hebben het zelfs meegemaakt dat een lid van de raad van bestuur van De Lijn, die binnen deze raad van bestuur geen gelijk kon halen, zijn opvattingen vertaalde in interpellaties in de Vlaamse Raad.

Thans stel ik vast dat een personeelslid van De Lijn een aantal sociale dossiers in de vorm van een interpellatie komt voorleggen.

Bovendien pleit een busexploitant voor de privatisering van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

**De heer D. Ramoudt** : Mijnheer de minister, het moet duidelijk zijn dat ik geen busexploitant ben, maar een autocaruitbater. Ik heb geen enkele bus. Misschien kent u het verschil niet tussen een autocar en een bus.

**De voorzitter** : Zowel een busexploitant als een autocaruitbater hebben het recht deel uit te maken van een parlement.

**Minister J. Sauwens** : Met mijn bedenking had ik niet de bedoeling iemand iets te verwijten.

Ik heb echter ook het recht om te zeggen dat ik betreur dat sommige mensen - ik richt mij tot mevrouw Bauwen - gebruik maken van een aantal halve waarheden om het stads- en streekvervoer in Vlaanderen, dat een bijzonder moeilijke periode heeft doorgemaakt, in een negatief daglicht te plaatsen. Dit verwijt geldt eveneens voor de heer De Mol.

Ik zal punt voor punt de opmerkingen van mevrouw Bauwen beantwoorden.

De permanente imagobeschadiging van het Vlaams openbaar vervoer is onterecht en ik ben het niet eens met

de totaal negatieve beoordeling door de interpellante.

Wat de exploitatierekening 1991 en 1992 betreft en de bewering dat deze werden aangezuiverd met eenmalige uitzonderlijke opbrengsten, kan ik het volgende meedelen.

Na de inbreng van de MIVG, de MIVA en het Vlaamse deel van de NMVB was het noodzakelijk om binnen De Lijn uniforme waarderingsregels op te stellen en toe te passen. Voor de vaste activa werd de economische gebruiksduur van de investeringsgoederen als basis genomen. Met het oog op vergelijkende exploitatieresultaten over de entiteiten werd beslist af te schrijven op maandbasis. De afschrijvingspercentages werden vastgelegd door de raad van bestuur van De Lijn op 19 november 1991 en bleven sindsdien ongewijzigd.

Mede op vraag van en met opvolging door het Rekenhof en het college van commissarissen-revisor, verliep de harmonisering stapsgewijs over de jaren 1991, 1992 en 1993, samen met de informatisering van de inventaris van de vaste activa. Deze genereerde zowel uitzonderlijke afschrijvingen als terugnemingen van afschrijvingen.

Met het positieve saldo voor de exploitatierekening van deze harmonisering werden enerzijds reserves aangelegd, bijvoorbeeld voor pensioenverplichtingen en anderzijds kon De Lijn haar aanbod naar de reizigers uitbreiden ten opzichte van 1991. Het jaar 1994 kon in evenwicht worden afgesloten zonder "eenmalige uitzonderlijke opbrengsten" met een aanbod dat 1,4 procent hoger ligt dan in 1991.

Onze gezamenlijke bekommernis moet zijn om met zo weinig mogelijk middelen een maximale dienstverlening te verzekeren. Uit de evolutie van de aangeboden voertuigkilometers kan worden afgeleid dat de dienstverlening is verbeterd. De aangeboden voertuigkilometers evo-

lueerden van 116,6 miljoen frank in 1991 tot 188,2 miljoen frank in 1994.

De eigenlijke kostprijs van het openbaar vervoer door De Lijn kan moeilijk worden bepaald. Dit geldt overigens ook voor de eigenlijke kostprijs van het privé-vervoer.

Veel belangrijker echter zijn de rechtstreekse en onrechtstreekse maatschappelijke baten die het openbaar vervoer realiseert en die zeker niet in financiële termen kunnen worden uitgedrukt.

Deze maatschappij wordt in een kosten-baten-context geëxploiteerd. Zij wordt er ten onrechte van beschuldigd verlieslatend te zijn. Men zou zich dan ook kunnen afvragen hoe verlieslatend de school, het zwembad of het ziekenhuis zijn. Het zijn de maatschappelijke kosten en baten die in aanmerking moeten worden genomen.

Voorts wil ik het hebben over de thesaurie van De Lijn en het vermeende toenemend beroep op vreemde middelen.

Volgens privé-normen is de thesaurietoestand wellicht niet rooskleurig. Deze situatie spruit voort uit het ontbreken van voldoende gewestwaarborg voor investeringsleningen gedurende de voorbije jaren, zodat een gedeelte van het vastliggende op korte termijn moest worden gefinancierd. Uiteindelijk bleek dit gunstig voor de exploitatierekening door de verhouding tussen lange- en kortetermijnrentevoeten. Ten einde deze toestand te normaliseren, heeft de Vlaamse gemeenschap de gewestwaarborg voor de jaren 1995 tot 1997 aanzienlijk verhoogd.

Er is absoluut geen sprake van een toenemend beroep op vreemde middelen. Integendeel, inclusief de financiering van de eigen investeringsprogramma's zal het vreemd vermogen constant blijven. Er worden enkel leningen aangegaan voor de financiering van investeringsgoederen, nooit voor exploitatietekorten. De

## Sauwens

intrestlasten zullen de volgende jaren verder dalen.

Het budgettair evenwicht in 1994 met het gerealiseerde aanbod, zonder eenmalige uitzonderlijke opbrengsten, toont in feite reeds een drastische verbetering van de exploitatieresultaten.

Voor de inschatting van de huidige financiële behoeften is het verkeerd uit te gaan van prognoses die in 1993 werden gemaakt. Uit de aangehaalde cijfers blijkt duidelijk dat er geen sprake is van een vermindering van het aanbod, integendeel. De toekomst van De Lijn wordt geenszins bedreigd door de huidige evolutie van de dotaties. Bovendien is er zeker nood aan bijkomende middelen voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in het kader van de volledige mobiliteitsproblematiek.

Mevrouw Bauwen, ik ben het met u eens dat dit punt prioritair zal moeten worden behandeld door de volgende Vlaamse regering, weliswaar op basis van de beheersovereenkomst die, naar ik hoop, in de loop van deze week voor de drie volgende jaren zal worden vastgelegd.

Wat het project Punt aan de Lijn betreft, bleek duidelijk van bij de aanvang van de besprekingen met de administratie van de Vlaamse Gemeenschap dat noch de aankoop van de gronden en de gebouwen, noch de verbouwingen onmogelijk budgettair op één jaar konden worden vastgelegd.

Mevrouw Bauwen, ik stel vast dat een aantal parlementsleden het blijkbaar moeilijk hebben en in het spel meerderheid-oppositie misbruik maken van de documenten van het Rekenhof. Sommigen vervallen zelfs in de rol van aanklager ten opzichte van de maatschappij die ze vertegenwoordigen. Het Rekenhof heeft naar Nederlands voorbeeld gezegd dat het een beleidsondersteunende ana-

lyse wenste te maken. Naar aanleiding van de regionalisering heeft het Rekenhof de nieuwe Vlaamse Vervoermaatschappij zeer grondig doorgelicht. De ambtenaren van het Rekenhof hebben bij wijze van spreken gedurende maanden gekampeerd in de kantoren van de hoofdzetel van De Lijn. De maatschappij heeft alle boeken opengetrokken. De analyse van het Rekenhof is bijzonder belangrijk bij het opstellen van de beheersovereenkomst om een aantal attitudes in de vervoermaatschappijen te ontwikkelen. In feite getuigt deze analyse van een positieve benadering. Mevrouw Bauwen, uw opmerkingen betreffende het project Punt aan de Lijn zijn gebaseerd op het boek van het Rekenhof, zonder echter rekening te houden met de nuancerings. Tussen parlement, regering, Rekenhof en de vervoermaatschappij is een constructieve samenwerking tot stand gekomen. Daarvan is geen spoor te bespeuren in uw interpellatie. U vervalt in de gewoonte van het aanvallende verhaal op basis van gedeeltelijke gegevens.

Sta me toe even het Rekenhof te citeren : "Bij de beoordeling van de eerste werkjaren van de VVM dient rekening te worden gehouden met de vele moeilijkheden die de integratie van de drie voormalige vervoermaatschappijen en de nieuwe maatschappij heeft teweeggebracht. Het gevoerde beleid heeft niet alle problemen van in het begin feilloos kunnen opvangen. In deze zin heeft ook de Vlaamse minister van Verkeer zich in zijn brief van 11 maart 1994 uitgesproken. Het is duidelijk dat deze enkele negatieve vaststellingen ons niet blind mogen maken voor al het positieve wat door deze nog jonge autonome maatschappij op vrij korte termijn werd gerealiseerd. ... In acht genomen de zware opdracht waarmee zij zich bij haar oprichting geconfronteerd zag, ... ik wens u en uw diensten te danken voor de positieve wijze waarop de controlewerkzaamheden met betrekking tot de diverse aspecten van de werking van

de Vlaamse Vervoermaatschappij werden uitgevoerd."

De directeur-generaal van De Lijn zei me daarnet nog dat de schepen van Ruimtelijke Ordening van Antwerpen zich onlangs zeer positief heeft uitgelaten over het project Punt aan de Lijn. Bij dit project wordt de stadsontwikkeling van in de eerste fase heel sterk gekoppeld aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer, het openbaar vervoer als hefboom voor stadsontwikkeling dus.

Vóór De Lijn werd opgericht, werden vrijwel alle overheidsinvesteringen besteed aan de uitbouw van de premetro in Antwerpen. Wij hebben duidelijk gekozen voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, dus ook in Gent en Antwerpen.

Sinds de oprichting van De Lijn bedraagt het investeringsbudget circa 2,3 miljard frank, bijna het dubbele van vroeger. Op basis van het personeelsbestand, het aantal reizigers in de entiteit en de inkomsten zou De Lijn-Antwerpen op een totaal investeringsbudget van circa 700 tot 800 miljoen frank aanspraak kunnen maken. Dit budget is evenwel te beperkt om naast de behoeften aan investeringsdossiers voor onder meer de premetro en de uitbouw van de snellijnen, de aankoop van de gronden, gebouwen en verbouwingen voor Punt aan de Lijn in één enkel budgetjaar vast te leggen.

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting haalde daarvoor enkele argumenten aan.

Om een zuivere begroting op te stellen, die rekening houdt met alle aangegane verbintenissen en die de SERV-normen ten volle respecteert, werd, via een evenredige verlaging van de kredieten, de nodige aanrekening doorgevoerd op de beleidskredieten, berekend volgens de SERV zoals ook is gebeurd met de beslissing inzake de service-flats.

De minister verwijst naar haar brief van 27 oktober 1992 aan mijzelf en

## Sauwens

naar de beslissing van de Vlaamse regering van 4 november 1992.

Ik meld u hierbij dat ik zelf aan de regeringscommissaris, de heer Stroobants, gevraagd heb het project te analyseren en een vergelijking te maken tussen de beslissing van de Vlaamse regering en de uitvoering. Tot op heden heeft hij nog geen enkele afwijking vastgesteld.

U vraagt naar een correcte uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering. Ik kan u daar alleen maar positief op antwoorden.

In verband met de financiële lasten van het verleden werd er tijdens de onderhandelingen met betrekking tot de begroting 1995 een nieuw voorstel gedaan. Dit werd door de Vlaamse regering niet opgenomen in de definitieve begroting 1995 en het kan bij de bespreking van de begroting 1996 opnieuw worden ingediend.

Mijnheer de voorzitter, tot zover mijn antwoorden op de verschillende detailvragen. Er is een effectieve controle van het parlement. Het Rekenhof moet ter zake ondersteunend werken. Ik meen echter ook dat de constructieve geest van de besprekingen moet worden gehandhaafd, zelfs bij dit soort interpellaties.

De VVM is gestart in moeilijke omstandigheden, maar heeft, voor het eerst sinds 1985, het tij kunnen keren. Onder het liberale vervoersbeleid in België is er een voortdurende daling van de kredieten geweest, zowel voor de exploitatie als voor de investering. Er was een terugval van het aantal reizigers en het is pas sinds 1991 - onder meer dankzij de oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij en het positieve imago dat De Lijn heeft kunnen opbouwen in de hele Vlaamse Gemeenschap - dat het aantal reizigers is gestegen. Vanaf dan kon het openbaar vervoer als een rechtstreekse partner worden betrokken bij de

stadsontwikkeling. Dat kan in de toekomst alleen maar verbeteren.

**De voorzitter** : Mevrouw Bauwen, mag ik u erop wijzen dat het punt dat u bij deze interpellatie aan de orde hebt laten komen, namelijk het project Punt aan de Lijn, reeds het voorwerp uitmaakte van een vorige interpellatie ? Aangezien de omstandigheden sindsdien niet gewijzigd zijn, kunt u, volgens artikel 20 van ons reglement, dit punt niet verder behandelen.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, het zou niet correct zijn de vragen van de heer Ramoudt niet te beantwoorden.

In verband met de hele problematiek van de open concurrentie is vorige week een uitvoerig antwoord gegeven op een vraag van mevrouw Bauwen. Ik stel voor dat dit antwoord hem schriftelijk wordt meegegeeld.

De verpachtingen vallen niet onder het regime van de overheidsopdrachten, wat door de commissie voor de Overheidsopdrachten werd gesteund. Zij bestempelt dit soort verpachtingen als concessies.

Ook over het statement in verband met de privatiseringen hebben wij het vorige week gehad.

De heer Ramoudt stelde vragen over het vervoer van voetbalsupporters van Sint-Truiden naar Anderlecht. Ik heb daarover inlichtingen ingewonnen naar aanleiding van vragen van de beroepsfederatie. De Lijn voert een promotie-actie voor het openbaar vervoer. Dat gebeurt niet met eigen lijnbussen, maar wel met ingehuurde autocars.

**De heer D. Ramoudt**: Ik heb daarbij mijn bedenkingen !

**Minister J. Sauwens** : Ik zie dat gasmaatschappijen of de NMBS pancartes of loges huren op voetbalterreinen om publiciteit te maken. De entiteit Limburg van De Lijn heeft het initiatief genomen om via het open-

baar of gemeenschappelijk vervoer promotie-acties te voeren. Ik meen dat dit perfect kan. De heer Ramoudt is bang dat De Lijn in concurrentie zal treden met de privé-sector wat de autocaruitbating betreft. Ik kan u verzekeren dat dit niet het geval is en ook niet kan zijn.

Men zou bij privé-autoexploitanten een aantal bussen inhuren.

**De voorzitter** : Mevrouw Bauwen heeft het woord.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft over het project Punt aan de Lijn gezegd dat het Rekenhof een positief antwoord heeft gegeven.

**De voorzitter** : Mevrouw, mag ik u erop wijzen dat het project Punt aan de Lijn in de commissie uitvoerig is besproken en nu niet op de agenda staat.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, ik wil er alleen maar op wijzen dat de subcommissie voor de Financiën daarover niet heeft gedebatteerd. Dat punt werd uitgesteld. Ik kan dus moeilijk aannemen dat daarop een positief antwoord is gegeven.

**De voorzitter**: Daarvoor moet u zich tot de voorzitter van de subcommissie wenden. Bij mijn weten komen alle punten met betrekking tot het Rekenhof systematisch aan de orde en worden bepaalde onderwerpen niet geweerd.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Het antwoord kan positief noch negatief zijn. Ik heb dan ook gezegd dat ik hoop dat dit ontwerp in de volgende Vlaamse Raad zal worden besproken.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Bauwen is blijkbaar te kwader trouw. Uit het verslag van de commissie blijkt zeer duidelijk dat het punt wel aan de orde is gekomen en dat het uitvoerig werd toegelicht. Ik citeer : Mevrouw Du-rois geeft volgend commentaar bij

## Sauwens

het door de Vlaamse Gemeenschap gesuggereerde project Punt aan de Lijn. Einde citaat.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, ik herhaal dat de behandeling van het punt werd uitgesteld. Het probleem van het personeel werd besproken, maar de bespreking van het project Punt aan de Lijn werd verdaagd.

**De voorzitter** : Gaat het om een openbaar verslag ? De subcommissie heeft natuurlijk interne werkzaamheden waarvan een verslag wordt opgemaakt maar dat als dusdanig geen openbaar document is, tenzij het een eindverslag is.

Het punt staat hoe dan ook vandaag niet op de agenda.

Mevrouw Bauwen u hebt het woord met betrekking tot uw interpellatie.

**Mevrouw M.-J. Bauwen** : Mijnheer de voorzitter, het verheugt mij ten eerste dat de gewestwaarborg ondertussen werd opgetrokken. In verband met het aanbod voor openbaar vervoer doet De Lijn inderdaad ernstige inspanningen om het uit te breiden maar dan wel ten koste van andere elementen. Ik hoor net dat er een bus Sint-Truiden-Anderlecht wordt ingelegd. Ik wil erop wijzen dat in Hasselt een aantal wijken niet meer zullen worden bediend. De gepensioneerden zijn in paniek want slechts vier op tien heeft een telefoon en zij weten niet hoe zij een belbus moeten bereiken. Dat is een afbouw van het openbaar vervoer.

Afhankelijk vervoer kan in streken waar er weinig gebruik wordt van gemaakt. Wij pleiten echter om in stadswijken het openbaar vervoer uit te breiden. Een lijn die gedurende twintig jaar functioneel was vervangen door belbussen is een verkeerd beleid.

De overheid heeft tot nu toe geen trendbreuk vertoond in verband met het openbaar vervoer. De financiële toestand van De Lijn moet worden

aangetuigd. De verhouding eigen kapitaal-balanskapitaal blijft te klein. De VVM moet blijven werken met een hoge leningslast die het budget andermaal beïnvloedt en waarvan de banken alleen maar rijk worden.

Wij vragen dat de overheid veel middelen ter beschikking stelt van het openbaar vervoer, want de normen naar voren gebracht in Vlaanderen-2002, kunnen nooit met het huidige budget worden gehaald.

Sinds het eerste Verkeersplan Vlaanderen is de verkeersintensiviteit op de hoofdwegen toegenomen met 10 tot 20 percent. Zonder dringende maatregelen van de overheid zal er tussen 1995 en 2010 een aangroei van de autokilometers zijn met 50 tot 70 percent. Toch maakt de overheid geen duidelijke keuze voor het openbaar vervoer.

Deze maatregelen zijn echter ontoereikend. Op deze manier kan het openbaar vervoer nooit op een efficiënte manier worden gerealiseerd.

De overheid beschikt over voldoende rapporten en studies. Voor het welzijn van de bevolking moeten echter de nodige budgetten worden vrijgemaakt ten einde de trendbreuk teweeg te brengen.

Ik ben het niet eens met de heer Ramoudt wat de privatisering betreft. Indien de openbare vervoermaatschappij niet effectief wordt gesteund, vrees ik dat privatisering de laatste oplossing zal blijken te zijn.

Voorts stellen wij vast dat de gunningswijze niet wordt verruimd, hoewel de kilometerprijs in de privé-sector even hoog is. Bovendien voert de openbare vervoermaatschappij een sociaal personeelsbeleid, wat bij de pachters niet altijd het geval is.

Hieruit blijkt dat De Lijn de concurrentie met de privé-sector zeker aantrekt.

Ik pleit er dan ook voor de privé-exploitanten op de openbare markt te brengen.

De Lijn zal enkel kunnen overleven op voorwaarde dat de overheid in de nodige budgetten voorziet.

Ik ben een hevig voorstander van het openbaar vervoer, niet omdat ik er heb gewerkt, maar uit principe.

**De voorzitter**: De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen** : Mijnheer de voorzitter, ter ondersteuning van het betoog van mevrouw Bauwen, wil ik beklemtonen dat er veel meer middelen nodig zijn voor het openbaar vervoer.

Mijnheer de minister, in tegenstelling tot minister Kelchtermans, die extra geldmiddelen kan bekomen voor de uitbreiding en het onderhoud van het wegennet, slaagt u er niet in de noodzakelijke extra geldmiddelen voor De Lijn te bekomen.

Uit het verkeersplan blijkt duidelijk dat deze extra middelen voor het openbaar vervoer een noodzaak zijn. "In 1989 boekte de Kölner Verkehrsbetriebe, de KVM, een tekort van omgerekend 2,6 miljard frank. Verkeerseconoom professor Willeke (Duitsland) rekende echter na wat de KVB werkelijk presteerde. Hij maakte de denkoefening wat er zou gebeuren zonder de KVB. Antwoord : zonder de KVB zouden er meer auto's worden gekocht, moet Keulen meer lawaai en stank slikken, brandstof verbruiken en ongevallen verwerken. Dit alles zou 48 miljard frank gaan kosten."

Dit is een belangrijk argument voor de minister en voor de verantwoordelijken van De Lijn om op een meer offensieve manier voor het openbaar vervoer op te komen. Het belang van het openbaar vervoer valt samen met het algemeen maatschappelijk belang. De heer Willeke heeft dit op een punctuele manier aangetoond.

### **Van Dienderen**

Ik ben het ermee eens dat er een trendbreuk kan worden geconstateerd. Deze trendbreuk vindt echter enkel plaats in het denken, niet in de praktijk van het beleid. Wij constateren geen trendbreuk in de besteding van de middelen. Dit was nochtans een zeer belangrijk Leitmotiv in de interpellatie van mevrouw Bauwen.

**De voorzitter** : De minister heeft het woord.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer de voorzitter, wat de opmerking van mevrouw Bauwen betreft in verband met Hasselt, wil ik erop wijzen dat het vervangen van het klassieke aan-

bod van de grote standaardbussen of zelfs van de kleinere stadsbussen door een meer vraagafhankelijk vervoer, een ontwikkeling is die niet kan worden tegengehouden en die zowel economisch als maatschappelijk verantwoord is. In Brugge, waar dit systeem werd ingevoerd, slagen wij er op deze manier in 30 percent meer reizigers te bedienen met een lager budget.

Ik betwist overigens dat slechts 40 percent van de senioren een telefoon bezitten. De belbus en de regio-taxi zijn het openbaar vervoer van de toekomst.

Ik steun de vraag van beide collega's voor een hoger budget. De vervroegde parlementsontbinding belet een

grondig debat in de Vlaamse regering over de bijkomende 800 miljoen frank die zijn gevraagd voor het openbaar vervoer, meer bepaald voor de aankoop van de trams in Antwerpen en Gent. Dit debat zal een van de eerste zijn dat de nieuwe Vlaamse regering moet voeren.

**De voorzitter** : Dames en heren, ik dank u voor uw bijdrage in deze vergadering die tevens de laatste is van onze commissie in deze legislatuur.

— *Het incident wordt gesloten om 12.15 uur.*

---





## **HANDELINGEN**

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid