

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

15 februari 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de promotie en het beheer van de Oostendse luchthaven

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verantwoordelijkheid van gas-intercommunales bij de preventie van CO-vergiftigingen

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de studie van professor Allaert over het belang van intermobiliteit in grensregio's

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het kosteloos openbaar vervoer voor gehandicapten

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 15 februari 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

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

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Vanleenhove tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de promotie en het beheer van de Oostendse luchthaven

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vanleenhove tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de promotie en het beheer van de Oostendse luchthaven.

De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben vorig jaar een boeiend debat over de luchthavens gehouden. Ik was uiteraard het meest geïnteresseerd in de luchthaven van Oostende, al draagt die van Antwerpen ook mijn interesse weg.

We kregen eveneens een inleidende nota van de minister. Hij meldde dat het commercieel beleid van de luchthaven door een eigen commerciële cel werd geconcipeerd, in samenwerking met de luchthavendirectie en gespecialiseerde diensten van de Vlaamse Gemeenschap en de luchthavengebruikers. Voor de luchthaven van Oostende zijn ook de GOM, West-Vlaanderen en de VZW Luchthaven Promotie Oostende hier nauw bij betrokken. Diezelfde nota kondigt eveneens een professionele commercialisering aan die in de toekomst sterker zou worden uitgebouwd. Hij zei verder dat de commerciële planning ook afhankelijk zou zijn van het totale strategische beleid op korte, middellange en

lange termijn, alsook van de exploitatiebeperkingen die aan de luchthaven worden opgelegd.

We weten dat in de jongste jaren inspanningen zijn geleverd om de verouderde infrastructuur van de Oostendse luchthaven te verbeteren en commercieel aantrekkelijker te maken. We hebben een groei van het vrachtvervoer en het aantal passagiers gekend, wat tot meer jobs heeft geleid, maar niet in de mate dat men verwacht had. De redenen daarvoor zijn velerlei. Een marktprospectie ontbreekt, er worden te weinig commerciële middelen uitgetrokken, en er wordt te weinig commercieel beheer aan de dag gelegd.

Lokaal werden in West-Vlaanderen wel voldoende inspanningen geleverd. In 1996 werd het promotieproject voor luchtvaartgebonden bedrijven opgericht. Daarin is, naast het Vlaams Gewest met stimulansen, de provincie West-Vlaanderen voor een belangrijk deel actief geweest. De GOM, de West-Vlaamse Intercommunale, de stad Oostende en enkele andere gemeenten hadden hier een aandeel in. Daardoor was een budget van ongeveer 7,5 miljoen frank voorhanden dat vandaag nog gestegen is. De luchthaven van Oostende heeft ook de VZW Luchthaven Promotie Oostende opgericht. Het Vlaams Gewest draagt een deel van dit budget, maar de fax- en telefoonkosten bijvoorbeeld worden maar voor de helft betaald. Dit is ondermaats, de kosten wordt doorgeschoven naar het lokale en provinciale niveau. De middelen van de VZW, na aftrek van de lokale middelen, zijn onvoldoende om een behoorlijke commerciële campagne uit te werken en een efficiënte werking te verzekeren.

De minister sprak over een sterkere, professionele commercialisering. Hoe staan de zaken er op dit vlak voor? Wat bedoelt u hiermee? Is men van plan om de VZW Luchthaven Promotie Oostende in de commerciële cel van de Vlaamse luchthavens te integreren? Op dit ogenblik is er nog geen cel, wel is sprake van een commercieel adviseur. Welke

Vanleenhove

tijdsspanne wordt hiervoor uitgezet? Is de Vlaamse regering bereid de financiële middelen van deze VZW voldoende te verhogen zodat ze op een behoorlijke manier kan functioneren?

Vorig jaar vernamen we dat de Vlaamse regering beslist had een manager te zoeken die in een periode van vijf jaar, binnen bepaalde voorwaarden, op de luchthaven van Oostende actief zou zijn. Hoe staat het met deze zoektocht? Wanneer wordt deze aanstelling verwacht?

De minister kondigde tijdens het vorige debat aan de nota te zullen bijsturen op basis van het debat dat in de commissie had plaats gevonden. Ik heb deze bijgestuurde nota nooit gezien. Bestaat dit stuk? Kunnen wij hierover beschikken?

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : De luchthaven van Oostende komt eigenlijk niet van de grond. We hopen nog altijd op een reconversie. In Bierset kregen de omwonenden een schadevergoeding. Vreest de minister niet dat dit in Oostende ook zal voorvallen? Heeft de regering een standpunt ingenomen met betrekking tot het overbrengen van de militaire luchthaven?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de promotie van de luchthaven van Oostende is een belangrijk aspect van het beheer. Zij kan echter maar doeltreffend gevoerd worden indien zij is ingebed in een passende structuur.

Tot op vandaag werd de promotie gevoerd door enerzijds de commerciële cel van de Vlaamse regionale luchthavens die behoort tot de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, belast met het beheer van de luchthavens Antwerpen en Oostende, en anderzijds door de VZW Luchthaven Promotie Oostende, die afhangt van de provincie West-Vlaanderen, de stad Oostende en een aantal omliggende gemeenten. Deze vereniging, opgericht in 1976, had zeker haar verdiensten. In de loop der jaren, en vooral na de overdracht van het beheer naar het Vlaams Gewest, is gebleken dat de huidige promotieformule voor de luchthaven van Oostende niet optimaal werkt. Veel van de oorzaken voor het niet optimaal functioneren van de LPO liggen vervat in de specifieke structuur zelf.

Het is niet normaal dat de promotiestructuur buiten het bedrijf ligt, en dat het personeel van de LPO geen verantwoording aan de exploitant van de luchthaven, in casu het Vlaams Gewest, verschuldigd is. Verder is het onmogelijk om aan deze personeelsleden, die geen deel uitmaken van het kader van de luchthaven, de bevoegdheid te geven om in naam van het Vlaams Gewest uitgaven te doen of verbintenissen af te sluiten.

De LPO heeft slechts beperkte financiële middelen, die door de provincie West-Vlaanderen, de stad Oostende en een aantal omliggende gemeenten via subsidies worden verstrekt. Het verzekeren van deze financiering, en dus de zorg om het eigen voortbestaan, slorpt elk jaar onwaarschijnlijk grote energie op. Bovendien stellen steeds meer gemeenten de noodzaak van hun inbreng in vraag.

De promotiestructuur is zeer onduidelijk voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Het is erg verwarrend dat er twee promotiediensten zijn, die bovendien aan verschillende overheden moeten rapporteren en hun eigen opdrachten en doelstellingen hebben.

Meermaals is gebleken dat de LPO problemen heeft met de beperkingen die om milieuredenen aan het luchtverkeer worden opgelegd. Ik acht deze beperkingen noodzakelijk om het voortbestaan van de luchthaven te garanderen. Ze zijn trouwens meestal op Europees niveau vastgelegd in richtlijnen of verordeningen, of ook op tal van andere luchthavens van toepassing.

Het Vlaams Gewest draagt rechtstreeks en onrechtstreeks in niet onaanzienlijke mate bij aan de werkingskosten van de vereniging, maar kan geen controle uitoefenen op het financieel beheer, dat bovendien niet erg doorzichtig is.

Alleen een structuur waarin de promotiedienst integraal deel uitmaakt van het luchthavenbeheer, staat garant voor een goede werking. De opheffing van de vereniging is een zaak voor de provincie West-Vlaanderen en de stad Oostende. Het Vlaams Gewest wil zijn bijdrage leveren om deze ontbinding snel en soepel te laten verlopen, en mee te streven naar een oplossing voor de sociale problemen die hieruit voortvloeien. Ik zal erover waken dat de lopende promotie-initiatieven worden verdergezet, en dat de luchthaven de promotie krijgt die ze nodig heeft. Ook de samenwerking met de GOM West-Vlaanderen en met andere sociaal-economische instanties in de streek zal worden verdergezet en zelfs versterkt.

Stevaert

Wat de beslissing van de Vlaamse regering betreft om een manager te zoeken voor de regionale luchthavens, werd reeds een preselectie van de kandidaten gehouden. De geselecteerde kandidaten dienen voor 16 maart hun offerte neer te leggen, conform de bepalingen van het lastenboek. Vervolgens zal de Vlaamse Participatie Maatschappij de diverse offertes onderzoeken en een voorstel van toewijzing formuleren. Dit voorstel zal aan de Vlaamse regering ter beslissing worden voorgelegd. Normaal gezien zal dat nog voor het zomerreces zijn.

Met betrekking tot de insteeknota die ik in deze commissie heb neergelegd naar aanleiding van het debat over de regionale luchthavens, lijkt het mij nuttig de details van deze nota af te werken na samspraak met de nog aan te duiden manager. Uiteraard wordt rekening gehouden met de opmerkingen die in deze commissie werden gemaakt. De uiteindelijke versie zal zo snel mogelijk aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Ik zal de leden van de commissie een exemplaar ervan bezorgen.

Mevrouw Declercq, men kan de luchthaven van Oostende onmogelijk vergelijken met die van Bierseet. We streven naar een minimale overlast. Het vergoedingensysteem is ecologisch gezien een zeer slechte werkwijze, die we zo weinig mogelijk moeten toepassen.

De voorzitter : De heer Vanleenhove heeft het woord.

De heer Gilbert Vanleenhove : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad zo dat de promotie nu inderdaad niet tot het luchthavenbeheer behoort, en dat dat in de toekomst wellicht beter kan worden geregeld. U hebt echter niet duidelijk gemaakt op welke manier dat eventueel zou kunnen gebeuren. Uiteindelijk beschikt de bestaande organisatie inmiddels toch over heel wat knowhow en contacten. Het zou jammer zijn als die verloren zouden gaan, indien er geen integratie komt in de nieuwe commerciële cel.

Mijnheer de minister, wanneer is de oprichting van de nieuwe commerciële cel gepland ?

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Vanleenhove, u hebt natuurlijk gelijk als u vindt dat de bestaande expertise niet mag teloorgaan. De mensen mogen niet het slachtoffer worden van de structuren.

De oprichting van de nieuwe commerciële cel gebeurt in samenwerking met de stad Oostende en de provincie West-Vlaanderen. Ik kan nog geen concrete datum noemen, maar de oprichting moet alleszins zo snel mogelijk gebeuren.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verantwoordelijkheid van gasintercommunales bij de preventie van CO-vergiftigingen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verantwoordelijkheid van gasintercommunales bij de preventie van CO-vergiftigingen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het aantal slachtoffers van CO-vergiftiging ligt nog altijd veel te hoog. Ik stelde hierover al enkele vragen aan de direct bevoegde ministers, mevrouw Vogels en de heer Sauwens. Een van mijn vragen was toen of de intercommunales voor gasbedeling al werden verzocht om het voorbeeld van IGAO na te volgen. Deze intercommunale voor gasbedeling in het Antwerpse en omgeving heeft een succesvolle campagne gehouden om de degelijkheid van gasboilers gratis te controleren.

Meer in het algemeen was de vraag of de intercommunales bewustmakingscampagnes voeren rond de gevaren van koolstofmonoxide, en of ze systematisch gratis diensten aanbieden zoals de controle van boilers en verwarmingstoestellen. Minister Vogels antwoordde mij dat ze gevraagd had aan het Vlaams Instituut voor Gezondheids promotie om alle gasintercommunales te contacteren, om gemeenschappelijke maatregelen uit te werken. Het antwoord van de intercommunales was teleurstellend. Men was wel bereid om mee te werken aan bewustmakingscampagnes en de meeste intercommunales boden een boilercontrole aan, maar hun aanpak van het probleem was zeker niet systematisch. Ze spoorden geen risicotoestellen op.

Malcorps

Dergelijke maatschappijen komen op voor het algemeen nut. Ze horen een dergelijke belangrijke maatschappelijke opdracht op zich te nemen. Als ze daartoe niet onmiddellijk bereid zijn, is het misschien wel de taak van de minister van Energie om een aantal minimale verplichtingen op te leggen. In het ideale geval zou hierbij worden samengewerkt met de LOGO's, die bevoegd zijn voor gezondheidspreventie, en de gewestelijke en gemeentelijke inspecteurs die toezien op de woonbaarheid en de veiligheid van woningen.

Mijnheer de minister, is dit probleem u bekend? Zult u hierover contact opnemen met de gasintercommunales? Vindt u dat de intercommunales inderdaad bepaalde verplichtingen zouden moeten hebben inzake dit probleem? Zult u aandringen op het aanbieden van gratis controles van gasboilers en verwarmingstoestellen? Zult u initiatieven nemen om een doeltreffende coördinatie tot stand te brengen van de aanpak van dit probleem? Bent u voorstander van CO-saneringspremies?

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Jaarlijks vallen er in ons land verschillende doden ten gevolge van CO-vergiftiging veroorzaakt door slecht werkende verwarmingstoestellen, als gevolg van de weersomstandigheden of door onvoldoende verluchting van de ruimte waarin de verwarmingstoestellen staan. Dit is niet alleen het geval bij het gebruik van gastoestellen, maar bij alle verbrandingstoestellen waarvan de rookgassen de woonruimte kunnen binnendringen. De meeste ongevallen komen voor in badkamers, waar de bewoners, om tocht te vermijden, onvoldoende lucht toelaten in de ruimte.

Zoals de heer Malcorps zegt, organiseren diverse organisaties regelmatig voorlichtingscampagnes over het gevaar van CO-vergiftiging. Telkens wanneer de weersomstandigheden ongunstig zijn, wijst het KMI in haar weerberichten op het gevaar van vergiftiging. Ook een aantal Vlaamse aardgasverdelers nemen terzake initiatieven. Sommige aardgasverdelers controleren de gasverwarmingstoestellen ter plaatse. Ik betreur, maar begrijp, dat zij dit niet systematisch en permanent kunnen doen. Tenslotte gaat het hier om een algemener probleem van de veiligheid en gezondheid van open vuren in bewoonde ruimten.

Juridische maatregelen kunnen alleen genomen worden door de overheden die bevoegd zijn voor veiligheid, gezondheid en normering. Gelet op de

vragen die de heer Malcorps hierover reeds aan mijn collega's in de Vlaamse regering heeft gesteld, en waarop hij uitvoerig antwoord heeft gekregen, lijkt het mij niet aangewezen dat ikzelf op dit vlak zou optreden.

Wat het verlenen van saneringspremies betreft, meen ik dat de oplossing van het probleem niet bestaat uit het saneren van verouderde toestellen of ongezonde situaties. Ook volledig nieuwe toestellen met open vlam betekenen een potentieel gevaar. De oplossing ligt bijgevolg niet in saneren, maar in het voorkomen van gevaren. Het zou al een hele stap zijn indien alleen gesloten verwarmingstoestellen op de markt werden gebracht. Dit is echter productnormering, en bijgevolg een federale bevoegdheid.

Sensibilisatie over CO-vergiftiging blijft cruciaal. Ik zie het als een morele verplichting van alle betrokken organisaties om het publiek attent te maken op de gevaren van CO-vergiftiging. Het gaat dan onder meer om de aardgasverdelers, de constructeurs, de handelaars en de installateurs van verwarmingstoestellen. In het kader van het aardgasdecreet zal ik de aardgasverdelers de openbaardienstverplichting opleggen om sensibilisatiecampagnes met betrekking tot CO-vergiftiging te voeren.

Dat is de bevoegdheid die ik heb als Vlaams minister van Energie. Voor het overige pleit ik ervoor dat men dit niet sector per sector aanpakt. Op die manier zouden de verschillende ministers immers op elkaars bevoegdheidsdomein terechtkomen. Bovendien zouden we zo ook vanuit communautair oogpunt volledig verkeerd bezig zijn. De productnormering zou ons in ieder geval al een stuk verder kunnen helpen.

De lokale besturen kunnen via de brandweerkorpsen heel wat initiatieven nemen. In de stad Hasselt is er een proefproject gestart inzake wijkbrandweer. Voor elke wijk is er een wijkbrandweerman die bij de mensen thuis gaat kijken, en allerlei suggesties doet voor het verhogen van de veiligheid. We kunnen dit onmogelijk allemaal door het centrale niveau laten regelen. We mogen het evenmin allemaal op de sector afwentelen. Dan zouden we immers onrealistisch bezig zijn. In het kader van de openbaardienstverplichting kan ik zelf wel 'sensibilisatievoorwaarden' opleggen.

De voorzitter: De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps: Dat was inderdaad mijn vraag. Ik ben dan ook blij dat u daarop ingaat.

Malcorps

Voor het overige heb ik een pleidooi gehouden voor coördinatie. Er moet inderdaad gezamenlijk worden opgetreden in plaats van sector per sector. Het is ook zo dat een grootschalige mediacampagne via radio en televisie eigenlijk weinig resultaat oplevert. Men moet dus proberen om de risicogroepen op een doelgerichte manier te bereiken. Voorlopig slaagt men daar nog niet echt in, met als gevolg dat er elk jaar opnieuw ettelijke doden vallen. Er moeten goede afspraken worden gemaakt tussen de gasverdelers, de huisvestingsmaatschappijen, de LOGO's, enzovoort. Dat gebeurt vandaag zeker nog niet optimaal.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Hier is een belangrijke taak weggelegd voor het lokale niveau. Momenteel vallen er nog altijd meer doden als gevolg van CO-vergiftiging dan als gevolg van criminele daden. In het verleden heeft men daar nooit echt aandacht voor gehad. Op het lokale niveau kunnen de mensen van de brandweer heel wat doen. Er zijn ook lokale initiatieven waarbij de verzekeringsmaatschappijen bereid zijn om rookdetectors terug te betalen. Op die manier komen de brandweermannen in de huizen van de mensen. Zulke initiatieven moeten we stimuleren. Dat is de enige manier waarop we de problematische doelgroepen kunnen bereiken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de studie van professor Allaert over het belang van intermobiliteit in grensregio's

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Keulen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de studie van professor Allaert over het belang van intermobiliteit in grensregio's.

De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als we praten over

een flankeringsbeleid, is het zeer belangrijk om impulsen te geven om bepaalde zaken te realiseren. We denken dan uiteraard allemaal spontaan aan het vergunningenbeleid, maar ook infrastructuur speelt hierin een cruciale rol. Inzake infrastructuur gaat het dan om wegen, bruggen, waterwegen, spoorwegen, enzovoort.

De Gentse professor Allaert heeft dit specifiek onderzocht voor een grensregio, meer bepaald voor de Limburgse Maasregio. Voor Belgisch Limburg werd de studie uitgevoerd in opdracht van het VKW Limburg. Het ging dan over het oosten van de provincie Limburg. Voor Nederlands Limburg werd de studie uitgevoerd in opdracht van de Kamer van Koophandel van Zuid-Limburg. Met deze laatste benaming doelt men op het Nederlandse gebied dat grenst aan Belgisch Limburg.

De studie van professor Allaert is een behartigenswaardig werk geworden. In een dertigtal bladzijden wordt op een heel overzichtelijke manier het verhaal van de intermobiliteit uit de doeken gedaan. In het Europa van de euro blijken we nog altijd heel statisch te denken als het gaat over belangrijke infrastructuurprojecten. Wat dat betreft, laten we ons nog altijd heel sterk beïnvloeden door de institutionele en de fysieke grens. Als we er echter in zouden slagen om over de grenzen heen te kijken, zouden we met beperkte meeruitgaven een veel groter surplus kunnen realiseren op het gebied van economische ontwikkeling en structurele tewerkstelling. Op die manier zou het economisch potentieel van de grensregio's enorm toenemen.

Professor Allaert concretiseert deze vaststellingen door te verwijzen naar het gebrek aan vlotte grensovergangen in Limburg. Daardoor verlopen contacten tussen bedrijven in Nederland en België bijzonder stroef. Als gevolg daarvan worden er in de grensregio economische kansen gemist. Volgens professor Allaert zou men dit met een aantal eenvoudige ingrepen kunnen verhelpen. Voor die ingrepen zijn er investeringen nodig van enkele miljarden franken. Daarmee zou men echter op korte termijn een belangrijk surplus aan nieuwe inkomsten kunnen realiseren.

De professor heeft ondertussen voor verschillende regio's dergelijke studies gemaakt. Er is uiteraard altijd nog wel een verschil tussen theorie en praktijk, maar ik wil toch iedereen aanraden om die studies eens te lezen.

Mijnheer de minister, ik heb voor u de volgende vragen. Bestaat er op dit moment een structureel overleg tussen Vlaanderen en Nederland inzake

Keulen

toekomstige investeringen in grensoverschrijdende infrastructuurprojecten ? Dit slaat dan zowel op de provincie Limburg als op de andere provincies. Indien er geen structureel overleg is, deelt u dan de mening dat daar een grote behoefte aan is ? Als er nog geen overleg is, welke stappen zult u dan ondernemen om met een dergelijk overleg te starten ? Als er wel al overleg is, wat zijn dan de resultaten daarvan ?

Wat is uw visie op een aantal concrete voorstellen uit de studie van professor Allaert ? Ik verwijs naar de aanleg van nieuwe bruggen over de Maas. Ik verwijs ook naar de uitbouw van de IJzeren Rijn. Voor Limburg gaat het dan niet louter om een verbinding die door de provincie loopt, maar ook om de daarmee samenhangende economische activiteiten. Ik neem in dit verband de stad Lommel als ankerpunt.

Er is ook het verhaal van de noord-zuidverbinding. Tijdens de vorige legislatuur zijn we met een aantal parlementsleden op bezoek geweest bij Philips Hasselt. Nog belangrijker dan een fiscale lastenverlaging vonden zij een vlotte verbinding van het noorden van Limburg naar het centrum van de provincie. Ook dit kan voor een economisch surplus zorgen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, deze studie werd op 1 februari voorgesteld aan de pers en werd vorige vrijdag pas verstuurd aan een aantal personen, waaronder mezelf. U begrijpt dat ik momenteel dan ook moeilijk kan reageren op de inhoud van die studie.

Mijnheer Keulen, ik zal eerst antwoorden op uw vragen over het gestructureerd grensoverschrijdend overleg. In het kader van de overeenkomst tussen Vlaanderen en de Zuid-Nederlandse provincies wordt onder andere op het vlak van mobiliteit en infrastructuur regelmatig overleg gepleegd. Zo bestaan er onder meer specifieke subwerkgroepen rond mobiliteitsplannen, wegencategorisering en openbaar vervoer. Aan Vlaamse zijde nemen zowel de betrokken provinciebesturen als vertegenwoordigers van de administratie Wegen en Verkeer en van de Mobiliteitscel aan dit overleg deel.

Enkele resultaten van dit overleg zijn : uitwisseling van relevante informatie tussen de betrokken administraties ; aanbevelingen in verband met grensoverschrijdende infrastructuur, onder meer inzake

aansluiting van fietspaden en fietsroutes ; afstemming van ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen, bijvoorbeeld inzake categorisering van wegen.

Door de Economische Unie van de Benelux wordt op dit ogenblik een plan uitgewerkt voor het opstellen van een internationale studie 'goederenvervoerconcept' over de vervlechting van de logistieke dienstverlening en de logistieke infrastructuur over de landsgrenzen heen van België, Nederland en Duitsland. Hierbij zal het huidige fysieke en logistieke aanbod worden onderzocht en op plus- en minpunten worden getoetst.

Voor de waterwegen bestaan er verschillende platformen van gestructureerd overleg met Nederland. Daarin is aan Vlaamse kant onder andere de administratie Waterwegen en Zeewezen betrokken. Zo is er het overleg met betrekking tot de studie en de uitvoering van het Grensmaasproject – voor Nederland – en het project Levende Grensmaas – voor Vlaanderen. Beide projecten beogen een herinrichting van de Grensmaas om de veiligheid inzake overstromingen en de ecologische waarde van de Grensmaas te verhogen.

Verder is er gestructureerd overleg tussen de rivierbeheerders met betrekking tot de gezamenlijke beheerstaken zoals de organisatie van de veerdienst Berg-Meeswijk en de scheepvaart op de Grensmaas. Ook wordt er overleg gepleegd in het kader van het waterafvoeroverdrag tussen Nederland en Vlaanderen.

Aansluitend kan ik nog melden dat er op het vlak van ruimtelijke planning regelmatig overleg plaatsvindt in de Grenscommissie Oost. Dit overleg gebeurt in het kader van het Euregio-overleg en wordt opgevolgd door de afdeling Ruimtelijke Planning van de Arohm.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geldt als bindend ruimtelijk kader voor de overheid. Dit structuurplan voorziet in de volgende te verbeteren grensoverschrijdende verbindingen op het grondgebied van de provincie Limburg : de noord-zuidverbinding en de IJzeren-Rijnverbinding.

Ten eerste is er de aanleg of omvorming, of beide, van de noord-zuidverbinding of de N74, tot primaire weg van eerste categorie vanaf de aansluiting met de autosnelweg E314 in Houthalen tot aan de Nederlandse grens.

Ten tweede is er de IJzeren-Rijnverbinding Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied, die in het RSV

Stevaert

wordt geselecteerd bij het hoofdspoorwegennet voor het goederenvervoer. Indien hierrond een zinvolle regionale structuur kan worden ontwikkeld – bijvoorbeeld de aantakking van de opnieuw aan te leggen goederenlijn 18 vanuit Genk, een multimodale terminal, enzovoort – is dit uiteraard een pluspunt voor het project dat er sowieso moet komen.

Het overleg inzake de IJzeren Rijn vindt op internationaal niveau plaats tussen België, Nederland en Duitsland, waarbij Vlaanderen een stem heeft in de Belgische vertegenwoordiging die het ministersoverleg voorbereidt. Daarnaast wordt het dossier ook besproken op het regelmatige overleg tussen Vlaanderen en Nederland, zowel op ministersniveau als op ambtelijk niveau. Bij dit laatste gaat het om de Ambtelijke Werkgroep Spoorvervoer.

Het RSV voorziet ook in het bebouwingvrij houden van het spoorwegtraject Bilzen-Maastricht. Dit is zo bepaald met het oog op een mogelijke toekomstige heringebruikname van het traject.

Ter hoogte van Maaseik, Maasmechelen en Maastricht bestaan momenteel wegverbindingen naar Nederland met respectievelijk het statuut van hoofdweg, de E314, primaire weg, de N78 en de Maasbrug in Maaseik, en secundaire weg, de N77 Lanaken-Maastricht, de N2 Bilzen-Maastricht en de N79 Tongeren-Maastricht.

Noch in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, noch in het voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Limburg wordt voorzien in de aanleg van nieuwe bruggen over de Maas. Ook uit de reeds beschikbaar zijnde gemeentelijke mobiliteitsplannen in de regio is nog geen dergelijke behoefte gebleken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het kosteloos openbaar vervoer voor gehandicapten

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

Energie, over het kosteloos openbaar vervoer voor gehandicapten.

Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mijnheer de minister, collega's, tegen de nieuwjaarsperiode werd door de ministers Stevaert en Vogels verklaard dat personen met een handicap, naast de ouderen en de kinderen, van gratis openbaar vervoer kunnen gebruik maken. Vanaf 1 januari 2001 zou dit het geval zijn voor personen met een handicap, die waren ingeschreven in het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap. Alle mensen zouden een ticket krijgen waarmee ze dit voordeel in de praktijk konden brengen. Dit gratis abonnement zou bovendien tot 2002 geldig zijn.

Deze beslissing klinkt zeer goed, maar roept vragen op. Tussen woord en daad zitten soms praktische bezwaren, in dit geval ook onduidelijkheden en discriminatie. Het gaat, al naar gelang de bron, om 47.000 of 49.000 personen, die rechtstreeks door De Lijn op de hoogte zouden worden gebracht en hun ticket krijgen. Dit is nog niet gebeurd. Ik begrijp dat er enige vertraging is. Kan de minister mij over de stand van zaken informeren ?

Wie maakt deel uit van het Vlaams Fonds ? Het werd in 1990 opgericht. Degenen die onder het Fonds 81 vielen zouden er automatisch deel van uitmaken, alsook de mensen uit het Rijksfonds voor de Sociale Reclassering van de Minder-Validen. Deze mensen zijn echter niet altijd duidelijk terug te vinden in bestanden, zij het met enige nuancering voor degenen die gebruik maken van voorzieningen van het Vlaams Fonds. Voor mensen afkomstig uit het Fonds 81 zou dit namelijk het geval zijn. Na veel zoeken zou men er voor zorgen dat deze mensen hun abonnement krijgen.

Er blijft onduidelijkheid bestaan voor de mensen die geen 'zorgvraag' aan het Vlaams Fonds hebben gesteld. Ook degenen die vroeger in het Rijksfonds voor de Sociale Reclassering van de Minder-Validen waren ingeschreven, ondervinden moeilijkheden. Ze zouden niet in geautomatiseerde bestanden terug te vinden zijn. Er moet nog met fichebakken uit het verleden worden gewerkt.

Als de minister zegt voor een gratis abonnement te zullen zorgen, vergeet hij misschien dat hier praktische bezwaren bij komen kijken. Sommige mensen weten immers niet of ze al dan niet van deze maatregel gebruik kunnen maken. De oplossing kan erin bestaan dat de mensen die denken hiervoor in aanmerking te komen, met het Vlaams Fonds con-

Becq

tact zouden opnemen. Degenen die in het Rijksfonds waren ingeschreven, zouden een gratis abonnement krijgen. Hoe gaat de minister er voor zorgen dat zij effectief hun recht op een gratis Lijnabonnement kunnen laten gelden? Dit is niet eenvoudig.

Verskillende directeurs van een beschutte werkplaats hebben mij gezegd dat zij nu via het Vlaams Fonds voor iedereen afzonderlijk een gratis abonnement hebben aangevraagd bij De Lijn. Het georganiseerde middenveld zorgt er nu dus voor dat de betrokkenen worden geïnformeerd over het gratis abonnement van De Lijn, en dat ze het ook te pakken krijgen. Dat is eigenlijk een bijkomende opdracht voor deze organisaties.

Een derde groep valt helemaal uit de boot, namelijk degenen die niet zijn ingeschreven bij het Vlaams Fonds. Het gaat bijvoorbeeld om kinderen die een verhoogde kinderbijslag krijgen omdat ze een handicap hebben, of om personen die een integratietegemoetkoming genieten of die in aanmerking komen voor revalidatie, enzovoort, en die geen contact hebben met het Vlaams Fonds omdat ze geen zorgvraag hebben ingediend. Een concreet voorbeeld is een moeder die beslist om zelf voor haar kind met een handicap te zorgen, en geen beroep te doen op enige bestaande voorziening, of een man die de rolstoel gebruikt van een overleden broer. Theoretisch komen deze mensen niet in aanmerking voor een gratis abonnement, hoewel ze in het algemeen dezelfde invaliditeit hebben als iemand die wel in het Vlaams Fonds is ingeschreven. Zij zouden natuurlijk wel recht moeten hebben op een gratis abonnement. Het alternatief is dat ze allemaal naar het Vlaams Fonds stappen en een zorgvraag indienen. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Mijnheer de minister, de situatie is nogal verward en onrechtvaardig. Op welke manier zult u zorgen voor de nodige informatie en voor de verspreiding van de abonnementen? Zult u iedereen die een handicap heeft, laten meegenieten van de gratis abonnementen?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik deel de bezorgdheid van mevrouw Becq. De zaken moeten echter wel correct worden weergegeven. Gisteren of vandaag zijn de tickets uit Australië aangekomen. Ze zullen zo snel mogelijk worden verstuurd.

Deze maatregel maakt deel uit van het algemene project om gunstige of zelfs gratis vervoersvoorwaarden aan te bieden voor bepaalde doelgroepen. Onze redenering was dat we de doelgroep van de personen met een handicap het best konden afluïnen op basis van een Vlaams instrument, namelijk het Vlaams Fonds. Er waren nog andere mogelijkheden.

Het systeem is heel eenvoudig : de Vlaamse Vervoermaatschappij stelt, mits betaling, tickets ter beschikking. Het is niet De Lijn of de minister van Mobiliteit die moet beoordelen of iemand in aanmerking komt voor een dergelijk ticket, dat moet de minister doen die bevoegd is voor het gehandicaptenbeleid. Het is de verantwoordelijkheid van het Vlaams Fonds om te onderzoeken hoe de doelgroep zo goed mogelijk kan worden bereikt. Het gaat om een kwetsbare bevolkingsgroep. Het spreekt vanzelf dat die maximaal moet profiteren van deze maatregel. De rol van De Lijn in deze kwestie beperkt zich tot het bezorgen van een ticket aan de adressen die zij ontvangt. Dat is alles wat tot mijn bevoegdheid behoort. Ik hoop dat deze tickets nu snel zullen worden bezorgd. Afhankelijk van de bron zouden 47.000 tot 50.000 mensen in aanmerking komen.

Volgens mij belasten we het middenveld niet met een bijkomende informatieopdracht, maar doet het dat graag. Als het nodig zou zijn om de informatie op een gerichtere manier aan de doelgroep bekend te maken, dan is dat een opdracht voor minister Vogels. Het is niet de taak van de minister van Mobiliteit om zo'n campagne te organiseren.

Mevrouw Sonja Becq : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar het is mij nog niet duidelijk welke oplossing u ziet voor de discriminatie van de personen met een handicap die niet zijn ingeschreven bij het Vlaams Fonds. U kunt wel zeggen dat u als minister van Openbare Werken en Mobiliteit daar niet voor bevoegd bent. Als u echter zegt dat u ervoor wilt zorgen dat alle personen met een handicap daaronder vallen, zal men moeten onderzoeken op welke manier dat kan. Door het nu exclusief naar het Vlaams Fonds te verwijzen, sluit u een hele groep uit. Zo stimuleert u de mensen om gebruik te maken van zo'n maatregel. Men weet dat niet alle personen met een handicap daarvan gebruik zullen kunnen maken. De groep van rolstoelgebruikers bijvoorbeeld is in sterke mate uitgesloten in dit geheel.

Mijnheer de minister, u bent bevoegd voor mobiliteit. Ik vraag u om in die hoedanigheid dit dossier toch nog eens grondig te bekijken. Ik hoop dat u

Becq

zult proberen om aan alle vragen maximaal antwoord te geven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.52 uur.*
