

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

12 november 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid van rotondes

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N452

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

Interpellatie van de heer Felix Strackx tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 12 naar Hemiksem

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 12 november 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.07 uur.*

Interpellatie van de heer Paul Van Malderen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid van rotondes

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Malderen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersveiligheid van rotondes.

De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Paul Van Malderen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het begin van het jaar werd al een vraag gesteld over rotondes, maar toen ging het over de technische kant van de zaak zoals de afmetingen en de manier van verlichten. Op 9 oktober zag ik in het VRT-joumaal dat er 2 nieuwe onderzoeken worden uitgevoerd over de veiligheid op rotondes. In De Standaard kon ik een dag later hetzelfde lezen. In een eerste onderzoek werden 14 rotondes gefilmd vanuit een helikopter. Het ging onder meer over rotondes met 2 rijstroken op de Europalaan te Genk. Het blijkt dat er meer ongevallen gebeuren sinds de ingebruikname van rotondes. Blijkbaar voldoen ze evenmin aan de verkeerscapaciteit.

Daarnaast wordt er een veiligheidsevaluatie uitgevoerd van alle Vlaamse rotondes met meer dan één rijvak. De resultaten zijn nog niet bekend, maar er is sprake van een conflict tussen veiligheid en verkeersafwikkeling. Het onderzoek moet uitmonden in nieuwe richtlijnen voor de aanleg van rotondes en zal dus leiden tot een aanpassing van het Vademecum Rotondes van 1997. Mijnheer de minister, u

hebt die aanpassing reeds aangekondigd in antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Ramoudt.

Algemeen wordt aangenomen dat rotondes veiliger zijn dan klassieke kruispunten. De ernst van ongevallen op kruispunten met verkeerslichten is in elk geval veel groter. De veiligheidsproblemen met rotondes mogen er bijgevolg niet toe leiden dat van de aanleg van rotondes wordt afgestapt. Wel is het de taak van de overheid om de veiligheidsrisico's zo veel mogelijk weg te werken zonder dat de doorstroming al te erg in het gedrang komt. Dat het effect van rotondes op de verkeersveiligheid en de doorstroming nu worden geëvalueerd, is dan ook een goede zaak, tenminste als er lessen worden getrokken uit de resultaten.

De plaats van de fietsers en voetgangers op de rotondes is van groot belang. Een ideale oplossing is er nog niet gevonden. De vervanging van kruispunten door rotondes heeft de veiligheid van die groep weggebruikers niet veiliger gemaakt. Heel wat rotondes bieden nauwelijks of geen plaats aan fietsers en op sommige rotondes wordt de doorstroming voor auto's zo makkelijk, dat de fietsers en voetgangers gevaar lopen door onoplettende rechts afslaande chauffeurs. Enkel de aanleg van tunnels biedt een afdoende oplossing, maar daaraan hangt natuurlijk een hoger prijskaartje. Het prijskaartje voor de slachtoffers is natuurlijk ontelbare keren hoger. In Nederland heeft men dat begrepen. Daar werden op vele plaatsen tunnelcomplexen aangelegd zodat de zachte weggebruiker veilig de hindernis van het gevaarlijke kruispunt kan nemen. Een mogelijk alternatief is de zogenaamde carré-rotonde : een rotonde waarbij het fietspad in de vorm van een vierkant rond de rotonde wordt gelegd. Onder meer in het Franse Vernay werd dit toegepast. Het is echter niet bekend wat de effecten ervan zijn. Een onderzoek ernaar is misschien de moeite waard.

Van Malderen

Algemeen kan worden gesteld dat alles scheiden de veiligste oplossing vormt : afzonderlijke paden voor fietsers en voetgangers, afzonderlijke stroken voor het autoverkeer en afzonderlijke parkeerplaatsen. Ook de wegcode vormt een probleem. Er bestaan nog steeds 2 verschillende voorrangssystemen op rotondes. Dat scheidt verwarring bij de weggebruikers, zowel bij de autobestuurders als bij de fietsers.

Tot slot wil ik het nog even hebben over de verlichting van rotondes. Uit uw antwoord van februari bleek dat de voorkeur ernaar uitgaat om verlichting aan de buitenzijde van rotondes te plaatsen. Ik neem aan dat die keuze is gebaseerd op onderzoek en ervaring en dat het inderdaad de beste manier van verlichten is. Een probleem daarbij is echter dat het middeneiland een donker gat vormt, dat soms te laat door de automobilisten wordt opgemerkt. Ik wil er dan ook nog eens voor pleiten om ook de middeneilanden goed te verlichten. In mijn streek, Zele-Dendermonde, ervaar ik het verschil goed. Op rotondes waarvan het middeneiland is verlicht, komen nauwelijks of geen ongevallen voor. Op rotondes waar enkel de buitenkant is verlicht, zijn er bijna wekelijks ongevallen.

Mijnheer de minister, wat vindt u van de verkeersveiligheid en de doorstroming op rotondes met meer dan één rijstrook ? Wat leren de onderzoeken terzake over grote rotondes ? Welke kijk hebt u op de veiligheid van de zachte weggebruikers op en rond alle soorten rotondes ? Wat zijn de mogelijkheden om zachte weggebruikers veilig een rotonde te laten passeren via bijvoorbeeld tunnelcomplexen ? Wat is uw visie op rotondes versus zogenaamde klassieke kruispunten die voor zachte weggebruikers misschien wel veiliger zijn ? Welke initiatieven werden er genomen, of richtlijnen uitgevaardigd over de verlichting van het middeneiland van rotondes ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb in mijn streek ervaren dat de verkeersveiligheid groter wordt dankzij rotondes. In Limburg wordt daar blijkbaar anders over gedacht, maar beide provincies liggen dan ook ver van elkaar. De binnenstad van Veurne werd helemaal heringericht. U hebt er trouwens een paar kruispunten geopend.

Het aantal ongevallen is drastisch verlaagd sinds de aanleg van rotondes. We hebben evenmin meer

meldingen gekregen van ongevallen met fietsers. Dat komt doordat we hebben bepaald dat een fietser zich op een rotonde met één rijvak moet gedragen als een auto. Het gevaar ontstaat bij een afgescheiden fietssuggestiestrook. Op zo'n strook kan een fietser onderuit worden gereden door rechts indraaiende auto's. Dat is trouwens gebeurd met de eerste minister. Als een fietser zich op een rotonde als een auto gedraagt, dan is de situatie veel veiliger, zowel voor de autobestuurder als voor de fietser. De fietser treedt daardoor trouwens op als een natuurlijke verkeersremmer. We mogen niet uit het oog verliezen dat ook een rotonde een verkeersremmer is. Op kruispunten gebeurt het immers vaak dat autobestuurders versnellen in plaats van vertragen als het licht op oranje springt.

Het probleem voor fietsers ontstaat op een rotonde met meer dan één rijstrook. Het zou goed zijn om voor fietstunnels te opteren, ook als dat een verhoging van het budget tot gevolg heeft. Ik heb uit vorige besprekingen afgeleid dat er geen prijs staat op verkeersveiligheid en dat substantiële bijkomende middelen ter beschikking worden gesteld van de gouverneurs ter bevordering van de verkeersveiligheid. Met die middelen kan misschien worden geïnvesteerd in fietstunnels zodat de veiligheid van de zwakke weggebruiker verhoogt.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Malderen, in antwoord op uw interpellatie kan ik u mededelen dat rotondes veilige verkeersoplossingen zijn. Het onderzoek naar de verkeersveiligheid van rotondes dat in het verleden werd uitgevoerd, heeft aangetoond dat een goed aangelegde rotonde de verkeersveiligheid in het algemeen verhoogt ten opzichte van een klassiek kruispunt.

Hierbij moet echter worden opgemerkt dat de veiligheidswinst het hoogst is voor het gemotoriseerd verkeer. De veiligheidswinst is minder uitgesproken voor fietsers, maar blijft positief. Er is dus geen enkele reden om niet verder te gaan met de aanleg van rotondes. De configuratie van een rotonde heeft natuurlijk een invloed op de verkeersveiligheid. Het is belangrijk om rotondes zo goed mogelijk aan te leggen, daarom heeft het Vlaams Gewest destijds een vademecum opgesteld als richtlijn voor de aanleg ervan.

Het is correct dat meerstrooksrotondes niet zo veilig zijn als eenstrooksrotondes. Tenzij de aanleg van een meerstrooksrotonde absoluut noodzakelijk is voor de verkeersafwikkeling, wordt dan ook steeds

Stevaert

gekozen voor een eenstrooksrotonde. Indien de capaciteit van een eenstrooksrotonde niet volstaat, moet in een stedelijk milieu in de eerste plaats worden geprobeerd om belangrijke rechtsafverkeersstromen buiten de rotonde te brengen. Als dat niet mogelijk is, moet worden geprobeerd de verkeerscirculatie aan te passen zodat de intensiteit binnen aanvaardbare grenzen komt. Indien dit niet volstaat, kunnen meerstrooksrotondes worden overwogen, wanneer er de mogelijkheid is om op deze rotondes volwaardig afgescheiden fietspaden aan te leggen of indien de belangrijkste fietsstromen bij middel van een tunnelconstructie kunnen worden opgevangen.

Voor de verlichting van de rotondes wordt er, zoals bekend, gekozen voor verlichting aan de buitenzijde van de rotonde omdat dit een betere oplossing is dan de plaatsing van een centrale verlichtingsmast op het middeneiland. De kunstwerken op rotondes worden zijdelings verlicht, en is er dus geen sprake van een donker middeneiland. Verder worden er reflecterende elementen geplaatst op de boordstenen om het middeneiland beter te accentueren. Deze verbruiken geen energie en zijn onderhoudsvriendelijker dan boordstenen met ingebouwde LED's.

Over de verkeersveiligheid op grote rotondes worden, zoals u bekend is, op dit ogenblik de gegevens verzameld. Zodra deze gegevens verwerkt zijn en er eventueel conclusies getrokken kunnen worden, zal blijken op welke punten het vademecum rotondes al dan niet aangepast moet worden. Ik wens mij niet in de plaats te stellen van de verkeersexperts en verwijs dan ook naar dit vademecum voor het antwoord op uw verkeerstechnische vragen.

Tot slot wil ik nog meegeven dat de vertaling van de algemene principes van het vademecum rotondes in een concreet project door de ontwerpingenieurs gebeurt en hoe dan ook altijd maatwerk blijft afhankelijk van de lokale omstandigheden. Projecten die rotondes omvatten, worden voorgelegd aan de provinciale auditcommissie. De experts die hierin zitting hebben, kunnen dan ook oordelen of het voorgelegde project een kwaliteitsvol project is dat de nodige waarborgen kan bieden op het vlak van de verkeersveiligheid.

Mijnheer Van Malderen, als ik het goed voorheb, bent u nogal pleitbezorger voor een dubbele verlichting, namelijk aan de buitenkant en op het eiland. Mijnheer Verfaillie, ik kan uw opmerking bijtreden. Alleen heeft men niet overal de fysische

mogelijkheden om te opteren voor een totaal losliggend fietspad. Er is hier verwezen naar Frankrijk. Daar is de nodige ruimte voorradig. In Vlaanderen is dit niet altijd het geval.

Voor alle duidelijkheid wil ik toch het volgende nog eens duidelijk naar voren brengen. Rotondes zijn veel veiliger voor gemotoriseerd vervoer, maar ze zijn ook veiliger dan kruispunten voor niet-gemotoriseerd vervoer, zij het in verhouding wel minder dan voor gemotoriseerd vervoer. Hoe dan ook, het idee dat kruispunten veiliger zouden zijn, is een absoluut fout idee. Dat idee leeft trouwens zeker niet in mijn provincie.

De voorzitter : De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Paul Van Malderen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat de experts dit alles zullen bestuderen. Misschien is het mogelijk dat ze eens gaan kijken in Zele en in Dendermonde ? Daar gebeuren regelmatig ongevallen.

Minister Steve Stevaert : Ik wil gerust op die suggestie ingaan. De administratie kan misschien contact opnemen met de plaatselijke beleidsverantwoordelijken om de situatie te bekijken en daaruit dan de nodige lessen te trekken.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, Limburgers stonden al hoog in mijn achting. Na uw uiteenzetting zijn ze nog gestegen. Concreet zijn we samen met de administratie bezig om twee grote gevaarlijke kruispunten bij ons om te vormen tot rotondes. Ik stel voor dat men aan de hand van uw antwoord van vandaag nog eens rond de tafel gaat zitten. Het gaat over een weg met tweemaal twee vakken. We moeten nagaan hoe we dit voor de fietsers op de best mogelijke manier kunnen regelen.

Minister Steve Stevaert : Het gaat om kruispunten op het grondgebied van Veurne ?

De heer Jan Verfaillie : Ja, maar het gaat wel om een gewestweg.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Van Malderen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Voorzitter

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N452

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Gryze tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de N452.

Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op zaterdag 12 oktober jongstleden gebeurde nog maar eens een zwaar verkeersongeval in de Grenadierslaan in de Gavere deelgemeente Semmerzake. Aangezien de gemeente Gavere de staat van de gewestweg reeds diverse keren zou hebben aangekaart, wil ik via een vraag om uitleg een duidelijke reactie.

De Grenadierslaan is vanaf het kruispunt met de N60 tot aan het dorp van Gavere gewestweg. Van de N60 tot aan Sluis is de baan breed genoeg voor auto's uit beide richtingen en ook voor fietsers. De fietspaden zijn evenwel niet afgeschermd van de autoweg en jammer genoeg wordt er ook geen gebruik gemaakt van geribbelde verf. De voetpaden op de brug over de Schelde verkeren in een erbarmelijke toestand en zijn zeer dringend aan herstelling toe.

Het grootste probleem begint echter vanaf Sluis. Daar is de situatie totaal onverantwoord. De weg versmalt er tot twee rijvakken, zonder plaats voor de fietsers. Er zijn daar dus helemaal geen fietspaden meer, en ook geen voetpaden. De fietsers kunnen niet uitwijken aangezien er langs beide zijden van de weg bomen en grachten zijn. Het wegdek is in uitermate slechte toestand. Bovendien is er nog een gevaarlijke bocht. Het is een zware rijweg en vrachtwagens kunnen er moeilijk kruisen. De bomen zijn dan ook kapotgereden door auto-ongevallen. Er wordt gezegd dat elke boom zijn dode-

lijk slachtoffer heeft. De enige maatregel die daar genomen werd een jaar geleden, is de beperking van de toegelaten snelheid van 90 naar 70 kilometer per uur. Voor de schoolgaande jeugd die deze weg gebruikt, is het levensgevaarlijk. Er is namelijk een technische school in Gavere.

Op het grondgebied van Gavere is de Grenadierslaan goed, maar ze is daar dan ook gemeenteweg. Gavere dringt reeds twintig jaar aan op een oplossing voor het deel van de Grenadierslaan dat gewestweg is. Prioriteit is hier echt wel aangewezen want de zwakke weggebruiker loopt er enorm groot gevaar, te meer daar de N452 een belangrijke aftakking is naar de N60 Oudenaarde-Gent en de E17.

Mijnheer de minister, wat denkt u te kunnen doen om deze situatie te verhelpen ? Binnen welke termijn denkt u dat er een oplossing komt ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het gemeentebestuur kan gebruik maken van de module 13, maar het dient daarvoor een mobiliteitsconvenant af te sluiten. Daarvoor heeft het een goedgekeurd mobiliteitsplan nodig. Bij mijn weten beschikt de gemeente Gavere over een oriëntatienota. Het is uitermate belangrijk dat de gemeente haar mobiliteitsplan afmaakt, zodat ze een beroep kan doen op de module 13. Zo kan de gemeente voor 80 percent van de wegenwerken subsidie krijgen. Dat is in het slechtste geval. In het beste geval kan de gemeente 100 percent subsidie krijgen, als zou blijken dat het om een absolute prioriteit gaat, hetgeen ze moet aangeven in haar mobiliteitsplan. Ik herhaal dat het van essentieel belang is dat gemeenten hun mobiliteitsplannen maken, afronden en laten goedkeuren. De middelen zijn voorradig.

De voorzitter : Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het lijkt me raar dat de gemeente Gavere daar niet van op de hoogte zou zijn en dus nog geen stappen ondernomen zou hebben. Ik zal dat nog eens nagaan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

Interpellatie van de heer Felix Strackx tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

Interpellatie van de heer André Denys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heren Decaluwe, Strackx en Denys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inruilactie 'een nummerplaat voor een abonnement van De Lijn'.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de nieuwe stunt van onze minister, de inruilactie waarbij de burger voor een nummerplaat een abonnement bij De Lijn krijgt gedurende drie jaar, loopt sinds begin juni. Als het over de enige wagen in een gezin gaat, krijgt elk lid van het gezin een abonnement, als het om een tweede of derde wagen gaat, krijgt het gezin één abonnement.

Volgens de berichtgeving in de media, is de maatregel behoorlijk succesvol. Aanvankelijk ging het over 35 nummerplaten per dag. Dat lijkt niet zo veel, maar het betekent toch een behoorlijk aantal nummerplaten en wagens die van de straat worden gehaald. Anderzijds worden jaarlijks een 500.000 wagens verkocht, waarvan ongeveer 350.000 tot 400.000 een vervanging betekenen van een oude wagen. De andere 100.000 tot 150.000 vormen de jaarlijkse aangroei van ons wagenpark. Inmiddels heb ik vernomen dat het nu al zou gaan om 80 abonnementen per werkdag, een verdubbeling dus in vergelijking met het begin van de actie. We praten dus over 25.000 tot 26.000 stuks per jaar. Dit betekent een verhouding van honderd autobestuurders die hun oude auto vervangen door een

nieuwe tegenover vier bestuurders die hun auto vervangen voor een gratis Lijnabonnement. De maatregel heeft dus vrij beperkte budgettaire gevolgen, maar met tachtig autonummerplaten per werkdag kan dit misschien niet-onbelangrijke budgettaire consequenties hebben.

De regeling is 'op zijn Stevaerts' opgesteld, dat betekent bijzonder eenvoudig. Er moeten enkele papieren worden ingevuld, met als belangrijkste element de nummerplaat, en dat wordt dan gecheckt bij de DIV, de Dienst Inschrijving van Voertuigen die de nummerplaten aflevert. Vervolgens krijgen de rechthebbenden hun abonnement toegestuurd.

Wat is het gevolg van dergelijke maatregel ? Een enkeling zal misschien bewust zijn auto verkopen en overschakelen op het openbaar vervoer, maar we kunnen vermoeden dat het overgrote deel sowieso de auto wilde verkopen en nu van de gelegenheid gebruik maakt om er een cadeautje voor te krijgen. Dat kunnen mensen zijn die een nieuwe job hebben en een tweede wagen niet langer nodig hebben, mensen die met pensioen gaan waardoor een tweede wagen overbodig wordt, of mensen wiens kinderen de deur uit zijn waardoor niet langer een tweede of derde wagen nodig is. Een andere mogelijkheid is dat iemand een auto wegdoet omdat hij zijn financiële mogelijkheden heeft overschat door een tweede auto te kopen. Of iemand krijgt een bedrijfswagen en heeft niet langer een privé-wagen nodig.

Wat met de gestraften ? Vorig jaar kregen er 178 autobestuurders een definitief rijverbod van de rechter en nog eens 182 een rijverbod van meer dan twee jaar. Als ze hun nummerplaat inleveren, krijgen ze dan als beloning een gratis rijabonnement ?

Er zijn misbruiken mogelijk. Wanneer iemand zijn wagen wil vervangen, kan hij eerst een nummerplaat indienen, een abonnement op de kop tikken en vervolgens een nieuwe wagen kopen. In principe zou zo'n handelwijze moeten botsen op de controles die op basis van de gegevens van de DIV. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op het adres en niet op de persoon. Als de persoon in kwestie verhuist of als de zoon of de dochter alleen gaat wonen of op kot gaat, kan men eveneens misbruik maken van de maatregel. Het is misschien ver gezocht, maar het toont aan dat deze regeling allesbehalve waterdicht is.

Ik zie de minister en zijn kabinetschef glimlachen. We hebben echter ook allemaal gehoord van de 'truc met het wrak'. Men kan perfect voor 25 euro

Decaluwe

een autowrak kopen en een nummerplaat krijgen, die weer inleveren en een gratis abonnement van De Lijn krijgen. Voor een gezin van drie personen is dit toch al goed voor zes keer 190 euro, een niet te onderschatten cadeau. De truc van de kotstudent, van de bedrijfswagen en van het ingetrokken rijbewijs heb ik al genoemd. Niet de oppositie maar een ambtenaar van de betrokken dienst zegt: 'Het is onwaarschijnlijk hoe vandaag met Stevaert zijn voeten wordt gerammeld.' We hebben in de pers verschillende getuigenissen gehoord van mensen die blij zijn met een cadeautje dat ze eigenlijk onrechtmatig hebben gekregen. Hoe moet dit de mobiliteit ten goede komen? Een krantentitel was duidelijk: 'Een stunt met achterpoortjes'. Ik vrees dat er meer mensen oneigenlijk gebruik maken van de maatregel dan dat er rechtmatig van gebruik maken.

Mijnheer de minister, hoeveel gratis abonnementen werden er reeds toegekend in ruil voor een nummerplaat? Over hoeveel 'enige wagens' gaat het en over hoeveel tweede of derde wagens? Hoeveel nummerplaten werden er, bijvoorbeeld gemiddeld per maand of per jaar, ingeleverd bij de DIV voor deze maatregel van kracht ging? Hier kan een verschil blijken tussen het gewone ritme en het ogenblik dat de stunt bekend werd. Als er een sterke stijging is, betekent dit dat de Vlaming de trukendoos heeft bovengehaald en zoveel mogelijk oneigenlijk gebruik van de maatregel maakt.

Een ambtenaar van De Lijn, de heer Van der Vreken, liet in De Morgen uitschijnen dat de periode voor het gratis abonnement van drie jaar mogelijk nog zal worden verlengd. Hebt u al plannen in die richting?

Men kan op een onwaarschijnlijke manier trucs uithalen. Hoe zal de administratie dit precies controleren? Hoe wil ze dit voorkomen?

Betekent deze maatregel niet dat mensen die al jarenlang principieel voor het openbaar vervoer kiezen, nu indirect gestraft worden? Zou het niet beter zijn om gezinnen die er al dan niet principieel voor kiezen om zonder auto te leven, een gratis abonnement te schenken in plaats van mogelijke toevallige autoverkopers? Ik hoor immers dat die milieus bijzonder enthousiast reageren op het nieuws dat ze op kosten van de belastingbetaler en De Lijn een gratis abonnement op de kop kunnen tikken.

Dit waren vragen, maar vooral bekommernissen, over een intrinsiek bijzonder interessant idee, dat ten aanzien van de mobiliteit echter nauwelijks enig effect zal hebben, en waarmee sommige mensen een bijzonder duur cadeau krijgen van de overheid.

De voorzitter : De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx : Mijnheer de minister, uw promotieactie slaat blijkbaar aan want er zijn 35 nieuwe aanvragen per dag. Blijft dit cijfer constant, neemt dit toe of is het enkele weken na de introductie teruggevallen?

Dat de actie succes heeft is niet onbegrijpelijk, wanneer men bedenkt dat een jaarabonnement een waarde heeft van 190 euro. Voor een gezin met twee kinderen komt dat neer op een totaal van meer dan 2.000 euro over 3 jaar. Het systeem is ook vrij risicoloos voor de aanvrager. Hij kan immers op om het even welk ogenblik uit het systeem stappen, zonder sanctie. Op fraude staat slechts een kleine boete van tweemaal de prijs van het abonnement. Bedenkt men dan nog dat de controle eigenlijk niet zo strikt is, dan is het risico dat men wordt betrapt op die fraude de moeite waard. Ook blijft het aankopen van een motor, het deelnemen aan een project van autodelen en zelfs het huren van een wagen steeds mogelijk.

Het grote succes van deze actie heeft hoe dan ook niet als gevolg dat een noemenswaardig aantal wagens uit het verkeer verdwijnt in verhouding tot het hele wagenpark. Dit is een druppel op een hete plaat. Daartegenover staat de hoge kostprijs van die actie. U kunt dan wel beweren dat het hier gaat over nieuwe klanten die vroeger geen gebruik maakten van de bus, maar ik denk dat u dat niet zo mag stellen. Het zijn niet allemaal nieuwe klanten. Er zal best sprake zijn van een groot aantal mensen die naast hun wagen ook een abonnement op De Lijn hadden. Bovendien vallen er hiermee een aantal inkomsten weg voor de overheid. Denken we maar aan de verkeersbelasting en dergelijke. Het reglement terzake is summier en allesbehalve waterdicht. Zeker nu een aantal kranten meteen zeer openlijk een aantal mogelijkheden hebben belicht om dit systeem al dan niet legaal te kraken, valt te vrezen dat heel wat mensen gebruik zullen maken van die achterpoortjes.

De kern van mijn betoog is echter dat deze promotieactie onrechtvaardig is ten opzichte van en ergernis wekt bij die 350.000 gezinnen – volgens schattingen van de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek – die omwille van principiële, fi-

Strackx

nanciële, medische of andere redenen geen auto bezitten. Zij kunnen geen nummerplaat afstaan en niet genieten van het gratis abonnement. Zij zijn eigenlijk verplicht om, zoals in het verleden, hun abonnement te blijven betalen.

Mijnheer de minister, vindt u deze actie rechtvaardig ten opzichte van de gebruikers van het openbaar vervoer die niet het geluk hebben over één of meerdere wagens te beschikken? Vindt u het niet veeleer gepast nu eens de autoloze vaste klanten van De Lijn te belonen? Hebt u reeds stappen gezet om dat reglement minder fraudegevoelig te maken? Hoe lang loopt deze promotieactie nog? Hoeveel gratis abonnementen worden er begroot?

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mevrouw de voorzitter, het is duidelijk dat elke minister het recht heeft om het succes van bepaalde van zijn maatregelen te benadrukken en te verkopen. Ik vind dit gevaarlijk wanneer men bepaalde resultaten publiceert zonder er de nodige nuances bij aan te brengen. Dit is een beetje mijn gevoel met betrekking tot de zogenaamde succescijfers van de actie om de wagen in te ruilen tegen een gratis busabonnement. Ik sta hier wat wantrouwig tegenover omdat de cijfers terzake te bizar zijn, vooral wanneer we de evolutie ervan zien.

De eerste drie maanden waren er niet meer dan vijftig transacties. Dat kwam neer op ongeveer één aanvraag om de twee dagen. Vanaf oktober was er echter sprake van 35 aanvragen per dag. Vreemder nog is het feit dat die ommekeer gebeurde zonder enige noemenswaardige overheids campagne. Een normaal observator stelt zich dan de vraag wat er is gebeurd. Noch de vertegenwoordiger van De Lijn, noch de minister hebben zich die vraag gesteld. Integendeel, ze beschouwen het feit dat er geen campagne werd gevoerd als een bijkomend element om de deugdelijkheid van de maatregel te benadrukken. Ik vind dat gevaarlijk. Men zet hier enkel de succescijfers in de verf, maar niet wat er achter die cijfers zit.

Onderzoeksjournalistiek in De Morgen toonde echter al snel aan dat er meer dan één addertje onder het gras school. Er was wel communicatie geweest, niet vanwege de overheid, maar een soort ondergrondse communicatie via internet. Daarbij hebben informanten de zwakke plekken in het systeem belicht ten behoeve van geïnteresseerden. Toen groeide er een circuit van handige jongens en

meisjes die de zwakheden van het systeem testten. Zo blijkt dat het aantal aanvragen van één om de twee dagen plots de hoogte in schoot, naar 35 per dag.

Er wordt met creativiteit gebruik gemaakt van trucs om te profiteren van dit gratis busabonnement. Door de gebrekkige samenwerking tussen de Vlaamse administratie en de DIV is dit systeem zo lek als een zeef. De heer Decaluwe somde de trucs reeds op. Autowrakken worden ingeschreven en meteen daarna opnieuw uitgeschreven, zodat er geen rijtaks of belasting op inverteersstelling moet worden betaald. De wagen wordt uitgeschreven en overgeplaatst op naam van een gezinslid dat elders woont, bijvoorbeeld een kotstudent. De wagen krijgt het statuut van een bedrijfswagen, zodat de eigen nummerplaat kan worden geschrapt. Een variant hierop is het inschrijven van de wagen bij een bedrijf van een kennis of van een familielid.

Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat de geplande inruilactie slecht voorbereid was en zo heeft geleid tot diverse vormen van misbruik. Via de media vernam ik uw reactie. U ontkent het bestaan van de fraudemechanismen eigenlijk niet. U zegt dat u nu eenmaal iemand bent die de mensen vertrouwt. Dat siert u. Bij het nemen van bepaalde maatregelen denkt u niet altijd onmiddellijk aan ontwijkingsmechanismen. Ik ben ook iemand die vertrouwen heeft in de mensen. Ik vind dat positief, maar ik denk niet dat u goed beseft dat u het vertrouwen van de mensen tart.

De politiek van gratis bussen zet enorm veel kwaad bloed bij die busgebruikers die nog wel moeten betalen voor hun abonnement. Hoe meer uitzonderingen u maakt, des te gefrustreerder de abonnementsbetaler wordt en hij of zij zal in de verleiding zal komen om betaling te ontwijken. Ik denk dat uw 'gratisbeleid' zijn grens heeft bereikt. Dan heb ik het niet in de eerste plaats over de budgettaire grens. Ik heb daar mijn mening over. Ik meen niet dat men een politiek kan blijven voeren waarbij de lasten worden verlaagd, dure CAO's worden afgesloten en een 'gratispolitiek' wordt gevoerd. Mijnheer de minister, door al die cadeaus, in dit geval de gratis busabonnementen, wordt de grens van de maatschappelijke solidariteit aangetast. Ik ben ervan overtuigd dat er bij de overgrote meerderheid van de mensen een groot gevoel van solidariteit aanwezig is tegenover de zwakkeren in de maatschappij. De mensen zijn echter niet dom. U kunt een beroep doen op hun solidariteit, maar de mensen willen zeker niet dat hun solidariteit wordt misbruikt voor doeleinden die niet echt als sociaal worden beschouwd of voor doeleinden die

Denys

uiteindelijk niets veranderen aan het mobiliteitsprobleem. Ik vrees dat in dergelijke gevallen de solidariteit kan omslaan in afgunst, en dat is een gevaarlijke trend. Ik denk dat we nu, met al de uitzonderingen die worden gemaakt, echt aan de grens zitten.

Ik zou aan de minister daarover een essentiële en fundamentele vraag willen stellen. Mijnheer de minister, vindt u niet dat u met uw gratispolitiek, zeker inzake mobiliteit, een grens hebt bereikt en dat bepaalde maatregelen moeten worden herbekeken, vooral in het licht van meer efficiëntie van het beleid ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb het bewuste artikel uit De Morgen over de stunt met de achterpoortjes ook bij me, maar ik heb er voor gekozen deze problematiek niet aan te kaarten in de vorm van een interpellatie.

Ik zou overigens willen beklemtonen dat het in wezen een zeer goede maatregel is, die ik voor 100 percent steun. Het is absoluut noodzakelijk dat we automobilisten ervan overtuigen hun auto te laten staan en voor het openbaar vervoer te kiezen. Alles wat daartoe bijdraagt, is bijzonder nuttig, en ik denk dat deze maatregel daartoe zal bijdragen. Ik denk dat niemand het effect van deze maatregel zal overroepen : dat zal zeer beperkt zijn, zoals bij heel veel maatregelen die we op dit vlak nemen. Alle beetjes helpen echter, en we staan inzake mobiliteit voor een immense opdracht.

We moeten nagaan hoe fraudegevoelig dit systeem is. Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de minister over het aantal effectieve gevallen van fraude dat werd vastgesteld. Als ik dat artikel van De Morgen mag geloven, is het wel bewezen dat het systeem eventueel, als men heel inventief en creatief is, openstaat voor fraude. Ik zou toch wel eens willen weten of er nu effectief wordt gefraudeerd.

Wat mij echter vooral interesseert, is iets anders, en dat is misschien wel het enige wat we in de gaten moeten houden. Er is een grote groep van mensen die geen auto hebben. Meestal is het niet vanuit een ecologische visie dat ze ervoor kiezen om de auto aan de kant te laten, maar omdat ze zich gewoon geen auto kunnen permitteren. Zowel vanuit sociaal als vanuit ecologisch standpunt hebben we

er steeds voor gepleit om de trouwe gebruikers van het openbaar vervoer, en zeker diegenen die geen alternatief hebben, ook voordelige tarieven aan te bieden. Gratis vervoer zal niet mogelijk zijn, want het gaat over een grote groep. Het belangrijkste voor deze groep van mensen die geen auto als alternatief heeft, is dat er voldoende aanbod is. Basismobiliteit is bijzonder belangrijk om deze groep van dienst te zijn.

Er is ook een kleinere groep van mensen die bewust kiezen om zonder auto door het leven te gaan. Zij zouden zich een auto kunnen permitteren maar zien daar bewust van af of kiezen voor een systeem van autodelen. Er is dus een groep van mensen die vanaf nu stopt met het gebruik van de auto en er is een groep die daar vroeger al voor koos, en we moeten ervoor zorgen dat die twee groepen gelijk worden behandeld. Ik denk dat dat in de gaten moet worden gehouden. Voor de rest vind ik het een goede maatregel, waarover naar mijn mening wel nogal veel wordt gezeurd.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Ik zal het niet hebben over de eventuele fraude, want daarover heeft de heer Decaluwe al gesproken. Ik zou het willen hebben over de discriminatie.

Mijnheer de minister, ik sta tussen de mensen van het platteland. Steeds meer mensen voelen zich gefrustreerd en gediscrimineerd door het mobiliteitsbeleid dat u voert. De plattelandsbewoners dragen via de fiscaliteit even veel bij tot uw 'gratispolitiek' als de stedelingen, terwijl die eersten uiteindelijk slechts in heel minimale mate of helemaal niet gebruik kunnen maken van het gratis openbaar vervoer.

Ik ben ervan overtuigd dat het verschaffen van een gratis abonnement bij het inleveren van de nummerplaat een mooi en populair voorstel is, dat u waarschijnlijk nog wat extra voorkeurstemmen zal opleveren bij de volgende verkiezingen. Mensen van het platteland hebben hier echter geen boodschap aan, want hoe graag ze ook hun wagen aan de kant zouden laten staan en ingaan op uw aanbod, ze kunnen dat niet. Ik wil gerust vanuit mijn woonplaats met het openbaar vervoer naar het station rijden om aldaar de trein te nemen richting Brussel, maar dat gaat gewoonweg niet omdat er bijna geen bussen rijden op het platteland. Er is wel het systeem van de belbussen, maar u begrijpt net zo goed als ik, mijnheer de minister, dat dit aanbod ver staat van dat in de grote steden en gemeenten. De plattelandsbewoners voelen zich een

Verfaillie

beetje gefrustreerd. Zij maken toch een heel belangrijke groep uit van onze maatschappij, en moeten gedeeltelijk en zonder beloning opdraaien voor de 'gratispolitiek' die u voert.

Ik heb nog een kort slotvraagje : is het mogelijk dat Vlaamse excellenties hun privé-nummerplaat inleveren en een gratis abonnement krijgen voor De Lijn, terwijl ze ondertussen lekker met de ministeriële auto naar Brussel rijden ?

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik neem aan dat geen enkele maatregel bedoeld is als fraudemaatregel. Aan de andere kant was er een periode waarin men vooral de nadruk legde op negatieve sancties om een gedragswijziging te veroorzaken. Voor sommige aspecten van gedrag is dat ook wel nodig : als het gaat om duidelijke wetsovertredingen en dergelijke, moet de overheid streng optreden. Wanneer het echter gaat om een gewenste gedragsaanpassing, die maatschappelijk goed zou zijn, dan positieve incentives stilletjes aan meer aanvaard. Zoals we dit reeds lang doen voor ondernemingen, is het niet slecht dat er ook aan de burgers positieve incentives worden toegekend. Dan bespelen we de instrumenten die we kunnen bespelen.

Momenteel is er een politiekswijziging ten voordele van het openbaar vervoer, en ik begrijp niet goed dat dit in de eerste plaats alweer op een vrij zure manier moet worden bekritiseerd. Ik ben ook geïnteresseerd in de cijfers, maar uit de betogen van vandaag leid ik af dat er een principiële voorbehoud wordt gemaakt bij dit soort maatregel. Daar zet ik toch wel vraagtekens bij. Ik vind het ook eigenaardig dat men vertrekt van een fundamenteel wantrouwen tegenover de bevolking zelf.

Ik wil nog een tweede aspect aankaarten. Wat de heer Verfaillie zegt, is juist : het aanbod van openbaar vervoer in stedelijke gebieden en dat van het platteland is niet van dezelfde densiteit. De bevolking is echter ook niet van dezelfde densiteit. In de mate van het mogelijke speelt het beleid daarop in, en de belangrijkste maatregel die daarvoor wordt getroffen, is precies de maatregel van de basismobiliteit. Volgens mij is dat in de eerste plaats enorm belangrijk voor het platteland, zo werd het trouwens toch altijd beargumenteerd.

Het is natuurlijk onmogelijk om de lat gelijk te leggen voor stad en platteland. Er zijn een aantal voordelen verbonden aan het wonen op het platteland en er zijn een aantal voordelen verbonden aan het wonen in de stad. Die voordelen zijn fundamenteel anders. In de stedelijke gebieden bestaat er bijvoorbeeld een enorm parkeerprobleem, dat hinderlijk is voor de mensen die er wonen. Het is dan ook precies in de stedelijke gebieden dat men meer baat heeft bij het voorkomen van het node-loos gebruik van een tweede of derde voertuig. Men kan dan namelijk opnieuw een beetje ruimte schenken aan de mensen die er wonen en niet alleen aan de auto's die er moeten worden geparkeerd. Dat hangt samen met de manier waarop onze mobiliteit en onze ruimtelijke ordening is georganiseerd. Als deze maatregel meer effect zou hebben in de steden, dan moeten we daar blij om zijn, want dat betekent dat een cruciaal stedelijk probleem op een positieve manier sneller kan worden opgelost.

Mevrouw Wivina Demeester : Mijnheer de minister, om wat meer klaarheid te scheppen, zou ik graag vernemen wat de verhouding is tussen het gewoon abonnement, het gratis abonnement en de Buzzy Pazz. We hebben die cijfers waarschijnlijk al eens gezien, maar het zou goed zijn om de verhouding nog eens in herinnering te brengen. Ik vraag me vooral af wie de mensen zijn die een gewoon abonnement betalen. (*Opmerkingen*)

Het is goed mogelijk dat er een dalende trend is, maar ik vrees dat er een groep mensen uit de boot valt en dat net die groep het het moeilijkst heeft om te betalen. Mijn bekommernis sluit een beetje aan bij die van de heer Denys.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, misschien is de fraude-kwestie wel gedeeltelijk een verhaal van stoere jongens die sterke verhalen vertellen. De maatregel kent een groot succes als we ons baseren op de aangekondigde afwezigheid van succes. De maatregel is echter heel beperkt als we het totaal aantal wagens in Vlaanderen als uitgangspunt nemen. Het is niet meer dan een schouderklopje en daarvan heeft nog niemand een breuk opgelopen.

Toen ik gedeputeerde was in de eerste paarse coalitie in Vlaanderen, werd ook een nieuw instrument ingevoerd. Ik kreeg toen dezelfde opmerkingen als nu van de heer Denys. De maatregel was vrij uniek en ging over het uitbetalen van mensen die met de fiets naar het werk reden. Een aantal

Stevaert

collega's vroeg zich af of de maatregel de afgunst en de verzuring van de samenleving niet zou doen toenemen. Ze vroegen zich af of het wel zinvol was om mensen te betalen die met de fiets naar het werk komen, omdat een fiets geen brandstof verbruikt. Een aantal mensen vond dat het niet klopte om mensen te belonen voor iets dat geen brandstof verbruikt, maar dat was natuurlijk net onze bedoeling. Op een fiets wordt enkel menselijke energie verbruikt en dat is een goede zaak voor de westerse mens. Ook toen werd gediscussieerd over de controle. Men vroeg zich af of er geen mensen zouden zijn die een busje zouden aanschaffen om daarmee fietsen op te halen en naar de werkplek te brengen. De creativiteit was onvoorstelbaar.

Mevrouw de voorzitter, u vroeg wie er van gratis openbaar vervoer geniet. Ik wil u de gegevens zeker ter beschikking stellen, maar ik wil het rijtje ook nog eens afgaan. Wie jonger is dan 12 of ouder dan 65 geniet van gratis openbaar vervoer. Daarnaast blijven nog twee groepen over : de min-25-jarigen en de plus-25-jarigen. Voor de eerste groep hebben we al gigantische inspanningen geleverd met de Buzzy Pazz. Sinds dat abonnement tegen ongeveer 150 euro te koop is, zijn de verkoopcijfers ervan ongelofelijk gestegen. Dankzij de grotegezinpolitiek moet een derde, vierde of vijfde kind van een gezin niet betalen. Een tweede kind krijgt 20 percent korting. Alleen het eerste kind betaalt de volle pot, maar ook dat bedrag is heel weinig in vergelijking met wat vroeger moest worden betaald voor een gelijkaardig abonnement.

Voor mensen ouder dan 25 is er de Omnipas. Die kost 8.000 frank en ook dat is bijzonder weinig. Met de federale minister van Sociale Zaken is afgesproken dat de betaling voor werkende mensen niet via de sociale zekerheid zal verlopen. Dat is belangrijk, want anders zou de werkgever zo'n abonnement niet ter beschikking kunnen stellen van zijn werknemers. Er is nog een klein probleempje met minister Reynders, want hij dreigt ermee om het abonnement te belasten. Als we zeker zouden zijn dat het niet wordt gefiscaliseerd, dan kan het abonnement massaal worden uitgereikt aan alle werknemers, natuurlijk in overleg met de syndicale organisaties en de werkgevers. Daarmee zou trouwens ook een van de doelstellingen uit het federaal regeerakkoord worden gerealiseerd : de lastenverlaging. Zelfs eindejaarspremies en dergelijke kunnen zonder fiscalisering en zonder via de sociale zekerheid te werken, worden gegeven. Zowel de werknemers als de werkgevers zijn tuk op een der-

gelijk systeem. Voor de werkgevers zou het bijzonder goed uitkomen bij de CAO-onderhandelingen.

Dit gratis openbaar vervoer zou niet alleen kunnen worden aangeboden aan werknemers, maar ook aan de schoolgaande jeugd. Heel wat instellingen leveren daartoe inspanningen. Zo heeft de universiteit van Leuven een overeenkomst getekend met de VMM en de stad Leuven waardoor de studenten van gratis openbaar vervoer kunnen genieten. Ik ben de rector daar dankbaar voor, want een aantal professoren, vooral van zijn universiteit, zijn tegen het gratis openbaar vervoer. *(Gelach)*

Ook voor de allerzwakste groep van onze maatschappij, personen met een handicap, hebben we gezorgd. Heel wat mensen kunnen dus van gratis openbaar vervoer genieten volgens het systeem van derde betaler. Ik heb het trouwens nog niet over de Hasselaren gehad.

Nu is er dus een nieuw klein initiatief. Wie een nummerplaat indient, kan een gratis abonnement op het openbaar vervoer krijgen voor 3 jaar voor één persoon, en als het gezin volledig autoloos wordt, zelfs voor alle gezinsleden. De heer Verfaillie vroeg me of de maatregel ook geldt voor de parlementairen. Dat is niet het geval, want die groep was de eerste die – al heel lang trouwens – gratis mag rijden. Een P-plaat kan dus niet worden ingeruild tegen een gratis abonnement. *(Opmerkingen)*

Mijnheer Verfaillie, u beweert dat de maatregel de plattelandsbewoners benadeelt en de stadsbewoners bevoordeelt. Ik geloof daar niet in. Ik wil Vlaanderen trouwens niet op die wijze indelen. We hebben reeds een ingewikkelde discussie gevoerd over het decreet over basismobiliteit. Aan dat decreet werd trouwens een aanpassing toegevoegd voor het stedelijk gebied door de heren Malcorps en Holemans. Het gaat daarbij over Antwerpen en Gent. Het betrof een goede suggestie die trouwens al navolging heeft gekend door de uitbreiding van het tijdsvenster in Gent.

Openbaar vervoer in de stad en op het platteland kunnen nooit met elkaar kunnen worden vergeleken. Sinds van basismobiliteit sprake is, rijden er zelfs regelmatig bussen in de Westhoek. Wat me stoort, is dat ik in deze commissie altijd te horen krijg dat het kostendekkingspercentage op het platteland te laag is. Het is echter het een of het ander : ofwel opteren we voor het kostendekkingspercentage als absolute waarheid zoals tijdens het vroegere beleid, ofwel gaan we uit van het decreet basismobiliteit en vertrekken we vanuit het stand-

Stevaert

punt dat iedereen een afdwingbaar recht op openbaar vervoer heeft, rekening houdend met de correctie-Malcorps/Holemans.

De heer Strackx vindt het bijzonder onrechtvaardig dat mensen die geen auto hebben, geen nummerplaat kunnen indienen. Het verwondert me dat geen zesde hoofdstuk is opgenomen in het verhaal over fraudemechanismen waarbij het gaat over mensen die wel een nummerplaat indienen, maar niet over een auto beschikken. Zij zouden nu dan worden bevoordeeld, want ze zouden een nummerplaat indienen zonder een auto van de weg te halen. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Laat me de redenering nu verder maken. Men zou mogelijk kunnen zeggen dat dit systeem onrechtvaardig is ten opzichte van diegenen die hun auto niet kunnen inleveren. De heer Denys zegt dat ook. Welnu, we doen dat in ongelooflijk veel sectoren. Op dit moment doen we eigenlijk de warme sanering van minister Dua. Als men varkens inlevert, krijgt men daar een vergoeding voor. Mensen die geen varkens inleveren, krijgen geen vergoeding, en zijn in die theorie benadeeld. *(Gelach)*

Ik ga daar dus niet op in, behalve als dat een oproep is om ervoor te zorgen dat er minder uitzonderingen zijn in het kader van gratis openbaar vervoer. Ik wil het altijd breder maken. Als men mij nu zegt dat dit een goed idee is, ben ik bereid om dat uit te voeren. Ik leg dat trouwens voor aan de commissie.

Al diegenen die niet over een wagen beschikken, moeten toch over gratis openbaar vervoer kunnen beschikken. Daar is iets voor te zeggen. Aan de ene kant zijn er mensen die niet over een wagen beschikken omdat ze op basis van principiële, ecologische of andere ethische redenen vinden dat ze dat beter niet doen en zich beter verplaatsen met het openbaar vervoer. Ik vrees dat dit percentage niet zoveel mensen zijn, maar het zijn in elk geval mensen waar we waardering voor moeten opbrengen. Aan de andere kant vinden we dan de groep van mensen die geen auto hebben omwille van financiële redenen, fysische redenen of omwille van welke redenen ook. Misschien is dat dus wel het overwegen waard. Als er een oproep komt vanuit het parlement om die onrechtvaardigheid uit de wereld te helpen, ben ik altijd bereid om daaraan mee te werken.

Ik ben er in elk geval ook van overtuigd dat dit de verzuring niet in de hand werkt. Integendeel, ik

ben ervan overtuigd dat we de lasten niet op de verkeerde schouders leggen. Straks zal uit de begroting ook het volgende blijken inzake het miljard op de 21,4 miljard die we ter beschikking stellen van de Vlaamse Vervoermaatschappij voor tariefmaatregelen. Dit is 5 procent van de middelen van De Lijn. Er zal blijken dat er zelfs een overschot is op die middelen, en dat ze op een andere post in het kader van de uitbreiding van het openbaar vervoer gebruikt zullen worden.

Dan zijn er de zo zwaar geraamde fraudemechanismen. Het eerste fraudemechanisme bestaat erin dat men een wrak moet kopen. Dan moet men dat wrak laten inschrijven en laten keuren. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Men moet er een verzekering voor nemen. Dan moet men dat heel snel opnieuw uitschrijven. Die poort is heel gemakkelijk afsluitbaar, want men moet over een periode van zes maanden beschikken. Dan is er op dat vlak geen probleem.

Ik geloof daar echter niet zo in. Ik heb ooit een auto duurder gekocht en hem niet gekeurd gekregen. Dat was in het verleden toen de verkoper nog niet verplicht was om hem te keuren. Dat zal waarschijnlijk wel aan mijn onhandige koopmansgeest liggen, alhoewel daar in Hasselt niet aan getwijfeld wordt. *(Gelach)*

Een tweede punt is de student. Iemand zou dan zijn zoon of dochter zijn of haar domicilie in Leuven of in Gent of waar dan ook als student moeten laten nemen. Men zou dan zijn auto op naam van die zoon of dochter moeten overschrijven, met alle kosten van dien. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

U moet het maar eens proberen. Dat is immers een ander heikel punt. Ik hoop dat we daarover in het parlement nog eens kunnen beginnen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Het minste wat uw zoon of dochter nodig heeft, is een verzekering. U moet maar eens naar de verzekering gaan. U laat voor uzelf een verzekering afsluiten en u laat voor uw dochter een verzekering afsluiten. U zult daar een zeer groot prijsverschil in zien. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Ik vind dat een bijzonder grote onrechtvaardigheid. Jongeren moeten veel meer betalen voor hun verzekering dan ouderen. *(Opmerkingen van de heren Carl Decaluwe en Bruno Tobback)*

Men moet zijn zoon of dochter overtuigen om van domicilie te veranderen en een verzekering te

Stevaert

nemen, los van de problemen die dat met zich mee kan brengen inzake kindergeld, studiebeurs, enzovoort. Dat is heel gevaarlijk, want de verzekeringen houden er rekening mee wie de echte gebruiker van de auto is. Als er ooit een ongeval gebeurt, en het blijkt dat de eigendom van de auto eigenlijk een fraudeconstructie is – dat het dus niet de echte gebruiker van de auto is -, dan is dat bijzonder gevaarlijk.

Er is ook nog een andere zaak die bijzonder gevaarlijk is en waar men blijkbaar niet bij stil staat. Wie van deze maatregel wil genieten, moet een contract ondertekenen. Daar staan niet alleen sancties in, men moet ook duidelijk de afspraken en de intenties van het contract honoreren. Men heeft moeten tekenen dat men niet meer beschikt over een wagen. Ik geloof dus niet in een constructie via de kinderen.

Een andere constructie die men naar voren brengt, is de constructie van de bedrijfswagen. Dan zou men eventueel ook nog een familielid bij de zaak moeten betrekken. Uiteindelijk brengt men dan heel de familie in gevaar om gratis op de bus te mogen, die er nog niet komt op het platteland. (*Gelach*)

Dat is bijzonder gevaarlijk. Ik zou dat ten stelligste afraden. Bovendien is dat valsheid in geschrifte, want men heeft een contract moeten ondertekenen.

Dan wil ik nog een laatste overweging meegeven, waar ik zelf nog niet helemaal uit ben. Laten we zeggen dat er afgerond een 200-tal personen per jaar zijn die hun rijbewijs verliezen omdat ze zich niet gedragen op de weg. Het parlement moet daar eens in eer en geweten over nadenken. De personen die hun rijbewijs verliezen, zouden kunnen genieten van dit systeem – als we dat willen. Als we dat niet willen, is het ook heel eenvoudig, want dan zeggen we dat men moet beschikken over een geldig rijbewijs.

Denk echter goed na. Wat hebben we het liefst? Hebben we het liefst dat ze gratis op de bus zitten, of dat ze zich – als de verleiding groot is – toch nog op de weg begeven tegen alle regels in? Als ik daarover advies vraag aan de ouders van verongelukte kinderen, denk ik dat ze liever hebben dat die personen zich niet op de weg begeven, want ze blijken vaak te hervallen. Voor mij maakt het niet uit: ik ben gelukkig als die mensen op de bus zitten en niet in de auto.

Over welke aantallen gaat het dan? Ik vermeld eerst het aantal aanvragen die al gedaan zijn, met ingangsdatum 1 oktober betreffende de aanvragen van begin juni tot half september. Dat waren 41 aanvragen. In totaal ging het om een 50-tal abonnementen, en voornamelijk om de tweede wagen in het gezin. Dat was ook wel de verwachting.

Dan is er de ingangsdatum 1 november betreffende de aanvragen van half september tot half oktober. Daar gaat het over 478 aanvragen en in totaal 637 abonnementen. Dan is er de ingangsdatum 1 december met het voorlopige aantal aanvragen van 16 oktober tot en met 6 november. Dat zijn 1.100 aanvragen. Het aantal abonnementen is nog niet bekend.

In totaal zijn er dus al 1.619 aanvragen ingediend, wat zal neerkomen op ongeveer 2.153 abonnementen. Dat is de schatting.

We moeten dit systeem natuurlijk niet overroepen, want dit zal de mobiliteitsproblemen niet volledig oplossen. Het gaat niet om een gigantisch succes, hoewel het wel groter is dan verwacht. De toekomst zal moeten uitwijzen of dit zich zal voortzetten. Ik ben van mening dat we ook andere ideeën verder moeten exploreren, bijvoorbeeld het auto-delen. Ik hoop dat ik daarvoor in deze commissie steun vind.

Hoe dan ook, er zijn veel 'straffe' verhalen over die 'straffe' fraude, maar ik wil eerst nog altijd zien of die verhalen wel waar zijn. Bovendien blijf ik ervan uitgaan, zoals Marx al zei, dat vertrouwen goed is maar dat controle beter is. We zullen beide zaken blijven combineren. Dit mag niet leiden tot een negatieve houding, want dan zouden we alle fiscaliteit moeten afschaffen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw Stevaertiaans antwoord. U komt immers niet tot de essentie.

Ten eerste proberen de leden van de meerderheid opnieuw de val open te zetten om te kunnen zeggen dat ik tegen gratis openbaar vervoer ben. Daar gaat het niet over. Deze maatregel is een van de zovele dingetjes die misschien een kleine druppel zijn op een hete plaat.

Wat betreft de essentie van de zaak, namelijk hoe controleer je dat dit op een correcte manier verloopt, verwijst u naar de problematiek van de fiscaliteit, wat ik bijzonder karig vind. Ik ben ervan

Decaluwe

overtuigd dat de helft van de mensen fraudeert. Ik geloof niet zozeer in de trucs van de kotstudent of het wrak, die hier en daar wel met succes zijn geprobeerd, maar er is met grote zekerheid misbruik bij het gebruik van de bedrijfswagens, en dit wordt bevestigd bij de bedrijven zelf. Daar is de problematiek het grootst. Als maar de helft van de mensen correct gebruik maakt van de maatregel, betekent dit toch dat 10 tot 15 miljoen zomaar op straat wordt gegooid en niet efficiënt wordt geïnvesteerd. Ik vind dit veel geld.

Ten tweede zult u de steun krijgen van de CD&V-fractie voor een maatregel waarbij wie geen wagen heeft, gratis van het openbaar vervoer gebruik kan maken. We zullen een motie indienen en vragen aan de leden van de meerderheid om dit goed te keuren. U daagt ons uit, wel, we gaan akkoord. Het is belangrijk te pleiten voor een meer geïntegreerde aanpak van uw kant. De ene keer neemt u een sociale maatregel, de andere keer een mobiliteitsmaatregel.

Ten derde hebben we het al meermaals gehad over de problematiek van de kostendekkingsgraad. Men moet het verhaal globaal bekijken. Wij zijn ervan overtuigd – en we zullen dat volgende week aantonen bij de begrotingsbespreking – dat met de spectaculaire middelen die De Lijn extra heeft gekregen sedert 1999, namelijk 58 percent meer beleidskredieten door uw toedoen, het openbaar vervoer in Vlaanderen op een efficiëntere manier kan worden georganiseerd en een grotere bereikbaarheid kan hebben. Dat de kostendekkingsgraad laag is, betekent dat we elders misschien op een andere maar even goede manier openbaar vervoer kunnen organiseren, los van de belbus.

Mijnheer de minister, ik heb u niets horen vertellen over hoe men de controle ten aanzien van De Lijn op een efficiënte manier zal organiseren, want het is uiteindelijk de Lijn die dat betaalt. Uit alle artikelen blijkt er niets over. U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag of de maatregel nog zal worden verlengd met drie jaar. Een afschrijvingsperiode van een wagen van drie jaar is vrij kort.

Mijnheer de minister, we blijven voorstander van een geïntegreerde aanpak over de mobiliteit. We hopen die te krijgen, niet op basis van resoluties, maar van concrete regeringsmaatregelen, decreten of omzendbrieven die ten goede moeten komen aan de mobiliteit in Vlaanderen.

Deze maatregel is een stunt. U hebt in de krant gezegd : 'Ik ben Sinterklaas niet'. De kleine kinderen denken ook dat het speelgoed gratis uit de hemel komt, maar het zijn de ouders die betalen. Dit is hier ook het geval : alle belastingbetalers betalen ervoor.

We nemen de minister op zijn woord, en we kondigen een motie aan om diegenen die geen auto hebben vanuit sociaal oogpunt gratis openbaar vervoer aan te bieden.

De voorzitter : De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx : Mijnheer de minister, uw antwoord neemt de frustratie bij de autoloze openbaarvervoergebruikers helemaal niet weg. U legt wel een intentieverklaring af ten gunste van deze groep. We zullen u op uw wenken bedienen en ook een motie indienen zeggende dat al wie in Vlaanderen geen auto heeft, gratis gebruik zou kunnen maken van het openbaar vervoer.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, dikwijls kunt u me overtuigen, maar in dezen hebt u me niet kunnen overtuigen. U hebt niet kunnen antwoorden op de cruciale vraag hoe u het verschil wilt verklaren tussen de vijftig aanvragen van eerste drie maanden en de plotse stijging – zonder informatiecampagne van de overheid – naar 35 aanvragen per dag. Ik denk dat het klopt wat hierover is geschreven, met name dat een circuit is ontstaan via internet waarlangs de lekken in het systeem, vooral met de bedrijfswagens, overal werden gecommuniceerd.

U hebt me ook niet kunnen overtuigen van het feit dat een 'gratisbeleid' mee in overweging moet worden genomen als beleidsinstrument, en op hetzelfde niveau staat als de twee traditionele instrumenten, namelijk fiscaliteit en subsidiëring. U hebt me wel kunnen overtuigen toen u zei dat gratis busbeleid goed is om nieuwe klanten aan te trekken, maar dan als tijdelijke maatregel, 'reclamestunt' of instapmaatregel. Gratis maatregelen voor gelijk wat, als instrument naast de fiscaliteit en de subsidiëring of investering, vind ik gevaarlijk omdat ik denk dat ze de grenzen van de solidariteit aantasten. Alle gemeenschapsvoorzieningen gratis maken, is onmogelijk en onbetaalbaar, dat weet eenieder.

Dat is iets anders dan een selectief beleid voeren met fiscale instrumenten. Fiscaliteit is innen en een deel teruggeven. Dat is iets anders dan iets gratis

Denys

geven. Dit debat reikt natuurlijk verder dan het bestek van deze interpellatie. Maar het is fundamenteel. Voor mij vormt dit een zeer groot gevaar : u wekt de indruk dat alle openbaar vervoer gratis kan terwijl iedereen weet dat dit niet kan. Als men het gedeeltelijk doet, dan bestaat het gevaar dat groepen afgunstig worden omdat zij er niet van kunnen genieten. Ik zou dit beperken tot een publiciteitsstunt ter bevordering van de instap, veel eerder dan er een permanente maatregel van te maken, die als volwaardig wordt beschouwd wat fiscaliteit betreft.

Vorige week werd er, ook onder het voorzitterschap van mevrouw Demeester, in de Verenigde Commissie gesproken over het Vlaams Klimaatplan. We kregen het advies van de SERV en de MINA-raad. Vooral de MINA-raad stelde voor om gebruik te maken van de eigen Vlaamse fiscaliteit om een beleid te voeren. Laten we deze ons toegevoegde fiscaliteit meer gebruiken, in plaats van kleine 'gratismaatregelen' te nemen. In mijn ogen creëren die meer verwarring dan dat ze een oplossing geven.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Denys, u hebt het over het gebruiken van eigen fiscale maatregelen in plaats van het stimuleren van het busgebruik door een gratis aanbod. Bedoelt u dat we met fiscale maatregelen, dus hogere belastingen, het autogebruik moeten ontmoedigen in het kader van een mobiliteitsbeleid ? Dat is immers wat ik versta onder fiscaal beleid.

De heer André Denys : Neen. De vertegenwoordiger van de MINA-raad had het vorige week over het gebruik van boni, zoals ecoboni.

De heer Bruno Tobback : Dat zijn subsidies, mijnheer Denys. Dat is weer wat anders.

De heer André Denys : Het gaat erover welke instrumenten we gebruiken. Gebruiken we de fiscaliteit, in positieve of negatieve zin ? In positieve zin betekent dit dat we boni geven.

De voorzitter : Dat is ook fiscaliteit, hoor, mijnheer Denys, maak u geen zorgen.

De heer André Denys : Gebruiken we bovendien het instrument van het 'gratisbeleid' ? Als ik moet kiezen, dan kies ik voor de twee eerste en zou ik erg voorzichtig zijn wat het derde betreft.

De heer Carl Decaluwe : Begrijpt u nu waarom we geen mobiliteitsplan krijgen ?

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Denys, nu begrijp ik het helemaal niet meer. Wat is het verschil tussen een fiscale bonus van 8.000 frank geven of een gratis busabonnement ter waarde van 8.000 frank geven ? Wat mij betreft is dat hetzelfde, met als enige verschil dat het ene in de pot gaat, terwijl het andere op een tastbare wijze aanzet tot het gebruik van openbaar vervoer.

Het enige alternatief dat ik daarnaast nog zie, is mensen fiscaal ontmoedigen om de wagen te gebruiken, door belastingen, rekeningrijden en dergelijke meer. Maar nog eens : er zijn de voorbije jaren voldoende dergelijke financiële, fiscale en andere ontmoedigende maatregelen qua autogebruik geweest. Dus vind ik dat we daar positieve maatregelen naast moeten plaatsen, zoals het aanbieden van een gratis busabonnement.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik ben er absoluut een voorstander van om de fiscaliteit die Vlaanderen toebedeeld heeft gekregen positief te gebruiken in de vorm van boni. U wilt het blijkbaar niet begrijpen, mijnheer Tobback. Het verschil schuilt in de mentaliteit bij de mensen. Als we de indruk wekken dat het gratis kan, dan zullen we in conflict komen met de bevolking. Dan heb ik het over problemen inzake solidariteit en over afgunst.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Ik ben ervan overtuigd dat niet alle gemeenschapsvoorzieningen gratis moeten worden aangeboden, met name niet die voorzieningen waarvan we kunnen aannemen dat het niet goed is dat er ongebreideld gebruik van wordt gemaakt. De gezondheidszorg is zo'n gemeenschapsvoorziening. Iedereen is het er over eens dat er daar sprake moet zijn van een zekere solidariteit, en dat dit niet tot lineaire, uit de hand lopende kosten voor de mensen mag leiden, die voor sommigen niet te dragen zijn. Dat laatste zou immers een onrechtvaardige gezondheidszorg creëren. Er moeten dus remmen worden ingebouwd om ongebreideld en ongezond gebruik af te remmen.

Nu moet u mij eens zeggen waar er tot op heden een uit de pan rijzend gebruik van het openbaar vervoer is. Als gemeenschap moeten we er alles aan doen opdat er steeds meer gebruik wordt ge-

Voorhamme

maakt van het openbaar vervoer. Als er sprake zou zijn van ongerechtvaardigd gebruik van het openbaar vervoer – als men zich dat al kan inbeelden, maar ik kan het alleszins niet – dan zou er een soort rem moeten zijn. Door het doel dat we ons hebben gesteld, kan er nooit genoeg gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer. Dus vraag ik me af waarom u zo nodig een soort remgeld wil installeren op het openbaar vervoer. We maken het eigenlijk niet gratis.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik begrijp nu waarom er tot op heden nog steeds geen Mobiliteitsplan Vlaanderen is, hoewel dit werd aangekondigd in het regeerakkoord. Een van de grote elementen van een dergelijk plan is immers het creëren het financiële en fiscale instrumenten om dat mobiliteitsbeleid te sturen. Ik stel vast dat de meerderheid daar helemaal niet uit is.

Mijnheer Voorhamme, u hebt het over het gebruik van het openbaar vervoer, en het uit de pan rijzen daarvan. Ik wil ook niets liever dan dat de mensen steeds meer het openbaar vervoer gebruiken. In 'Koppen' hebben we beelden gezien waaruit blijkt dat men leerlingen op een mensonwaardige manier vervoert. Door het gratis openbaar vervoer van minister Stevaert is de kostprijs per reiziger en per rit de jongste jaren sterk aan het stijgen. Bij de begrotingsdiscussie van de komende weken zullen we het dan ook hebben over het efficiënt gebruiken van de middelen van het openbaar vervoer. We zijn er van overtuigd dat we met dezelfde middelen het openbaar vervoer efficiënter kunnen organiseren dan vandaag. We gaan dat ook proberen te bewijzen.

Er heerst discussie over een essentieel element van het mobiliteitsplan, namelijk die financiële maatregelen. Dan heb ik het niet over hetedruppelmaatregelen zoals ook de inruilactie van de nummerplaten er een is. Deze meerderheid zal ook 'azijnmaatregelen' moeten nemen om die mobiliteit te sturen. U moet beseffen dat dit niet populair zal zijn, zoals de heer Verfaillie al zei. Dat zal geen stemmen opleveren, maar stemmen kosten. Maar het moet, in het algemeen belang. Mijnheer de minister, als u het staatsmanschap hebt om die problemen aan te willen kaarten, dan zult u onpopulaire maatregelen moeten nemen.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : De heer Denys zegt dat er één vorm van fraude is die het leeuwenaandeel van de fraudegevallen zal uitmaken, namelijk de bedrijfswagens. Mijnheer Denys, wat houdt die fraude met bedrijfswagens in ?

De heer André Denys : Voor bedrijfswagens geldt er een fiscaal voordeel dat ik noodzakelijk acht. *(Gelach)*

U weet even goed als ik dat dit een manier was om de loonstop te compenseren. Als we steeds meer voordelen geven, krijgen we een systeem van oneigenlijk gebruik.

De heer Robert Voorhamme : Waar zit de fraude in dat systeem van bedrijfswagens ?

De voorzitter : Als u hierover meer wil weten, mijnheer Voorhamme, kan u de heer Denys daarover ondervragen na de vergadering.

De heer Robert Voorhamme : Zijn antwoord is belangrijk om deze interpellatie te begrijpen. Ook de heer Decaluwe legde er de nadruk op dat er vooral fraude was met de bedrijfswagens. Ik begrijp niet welke fraude er dan werd gepleegd.

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, kunt u mij uitleggen hoe het komt dat er de eerste drie maanden ...

Minister Steve Stevaert : Mag ik het misschien uitleggen ?

De heer André Denys : U mag dat uitleggen, maar de heer Voorhamme heeft de vraag aan mij gesteld. *(Gelach)*

Ik heb in mijn interpellatie een aantal fraudesystemen opgesomd. Ik ben geen fraudespecialist, maar ik lees wat ik lees en ik hoor wat ik hoor. Ik leg daar dan verbanden tussen.

De heer Robert Voorhamme : Ik stel deze vraag om de volgende reden. Als zou blijken dat mensen die over een bedrijfswagen beschikken en daardoor in de luxe verkeren om een extra voertuig te houden, dat voertuig uitschrijven en hun nummerplaat inleveren, dan zie ik niet in wat daar slecht aan is. Ik kan me niet voorstellen dat het over iets anders zou gaan, mijnheer Denys. Dat betekent dan toch dat er een voertuig uit gebruik wordt genomen, namelijk een voertuig dat eigenlijk overbodig is. Dat is toch waar het om gaat ? Een auto die er staat, zal ook worden gebruikt en zal ook beslag leggen op onze open ruimte. Elke auto waarvan de

Voorhamme

nummerplaat wordt ingeleverd, vind ik een positief element.

De heer Carl Decaluwe : Het gaat om het volgende. Iemand die een bedrijfswagen krijgt, krijgt daarbij een nieuwe nummerplaat. Als hij dan zijn oude wagen verkoopt en daarvan de nummerplaat inlevert, blijft het aantal wagens gelijk. Toch krijgt hij een voordeel. Hij krijgt twee keer een voordeel : hij krijgt een fiscaal voordeel via zijn bedrijfswagen en het voordeel van een gratis abonnement. (*Rumoer*)

De voorzitter : Collega's, laten we eerst even mijnheer de minister het woord geven, hij zou het toch het best moeten weten.

Minister Steve Stevaert : Er werden heel wat opmerkingen gemaakt. Ik wil beginnen met de opmerking over de bedrijfswagens, want dat blijkt de meest spectaculaire case te zijn. Ik geloof niet wat u daarover zegt, mijnheer Denys, en in de toekomst kan dat misschien zelfs statistisch worden bewezen.

In het begin waren er inderdaad niet veel aanvragen. De overheid had toen echter nog geen campagne gevoerd voor deze maatregel. Daar zijn we nu echter volop mee bezig. (*Rumoer*)

Nu moeten we van iedereen die een aanvraag indiende, nagaan of het ging om een bedrijfswagen of niet. Bent u het ermee eens dat u zich vergist hebt als blijkt dat de bedrijfswagens geen grote rol spelen ? Als dat wel het geval is, moeten we daar verder over nadenken.

De heer Carl Decaluwe : We kunnen dat toch niet weten ?

Minister Steve Stevaert : Jawel, we kunnen waarschijnlijk wel nagaan of het om bedrijfswagens gaat of niet.

Er was de vraag of de termijn van de premie werd verlengd. Dat is niet zo, het gaat om een premie voor drie jaar. Hoe lang die maatregel zal lopen, is een andere vraag. Na een jaar wordt die maatregel geëvalueerd, mijnheer Denys.

Er is echter nog iets dat veel belangrijker is : de begunstigde heeft een contract moeten ondertekenen. Het pasje dat een Vlaams parlamentslid krijgt om gratis te rijden, is ook niet bedoeld om aan vrienden door te geven. Het gaat om hetzelfde systeem.

Bij de bedrijfsvoertuigen zijn er heel veel varianten, maar als er sprake is van fraude bij de bedrijfswagens, denk ik dat die fraude zich niet voordoet bij dit systeem maar bij een ander systeem, namelijk het misbruik van bedrijfswagens. Als u dat fraudesysteem wilt aanklagen, dan is dat uw zaak.

Het gaat erom dat er verschillende types van bedrijfswagens zijn. Sommige bedrijven stellen die wagen enkel ter beschikking voor de verplaatsingen voor het werk. Andere bedrijven maken er geen probleem van dat de bedrijfswagen voor privé-doeleinden wordt gebruikt, maar dat moet dan wel fiscaal worden aangegeven. Ik ben ervan overtuigd dat er minder misbruiken zijn bij mijn beleidsmaatregel dan bij het aangeven van het weekendgebruik van bedrijfswagens aan de fiscus.

Bovendien is er nog het volgende : de ambtenaren van de DIV beweren dat er een gigantische fraude is. Ze zijn geacht dat te rapporteren, niet aan de media maar aan de overheid. Als iemand op de hoogte is van een misdrijf, moet dat worden gerapporteerd.

De heer Carl Decaluwe : Dat is geen misdrijf, mijnheer de minister, dat is gebruik maken van de achterpoortjes.

Minister Steve Stevaert : Neen, men ondertekent een contract bij het inleveren van de nummerplaat, men bevestigt dat men niet meer beschikt over een wagen en dat men daarvoor in ruil een abonnement krijgt. Als men zich niet aan dat contract houdt, pleegt men wel degelijk een misdrijf.

De heer Carl Decaluwe : Waar moet men dat contract ondertekenen ?

Minister Steve Stevaert : Dat contract moet worden ondertekend bij De Lijn, en De Lijn geeft daar kennis van aan de DIV. Men moet daar niet belachelijk over doen.

De heer Carl Decaluwe : Ik doe daar niet belachelijk over. Ik wil gewoon begrijpen hoe de zaken juist in elkaar zitten. Men gaat dus naar de DIV en men geeft de nummerplaat af. Dan gaat men naar De Lijn met het bewijs dat de nummerplaat werd ingeleverd en dan krijgt men een gratis abonnement ?

Minister Steve Stevaert : Inderdaad.

De heer Carl Decaluwe : De fraude gebeurt op het ogenblik dat men tekent bij De Lijn. Bij de DIV weet men niet waarom die nummerplaat werd in-

Decaluwe

geleverd. (*Opmerkingen van minister Steve Stevaert*)

De mensen zeggen dat. De mensen zeggen dat ze weer een cadeau hebben gekregen van De Lijn.

Minister Steve Stevaert : Na het afleveren van het abonnement wordt er elk jaar gecontroleerd.

De heer André Denys : Is er ook een controle tussen de DIV en De Lijn ?

Minister Steve Stevaert : Inderdaad, de Lijn heeft de opdracht na te gaan of de abonnementen wel overeenstemmen met de gegevens van de DIV.

De heer Carl Decaluwe : Hoe zit dat dan met de wet op de privacy ?

Minister Steve Stevaert : Dat is allemaal in orde. Als er iemand te kwader trouw is, zal dat soms via een steekproef worden ontdekt. Dan zullen er sancties volgen, want dan gaat het om valsheid in geschrifte.

Iemand die een vals contract ondertekent voor zijn bedrijfswagen, maakt zich niet schuldig aan een vorm van ontwijking, maar aan een vorm van ontduiking. Dat is manifest tegen de wet.

Dan is er heel die 'gratisproblematiek'. Ik dank u voor de gratis aandacht, maar die problematiek blijft mij natuurlijk achtervolgen. Ik begrijp de redenering niet die men maakt over de gemeenschapsvoorzieningen. Is iedereen het ermee eens dat de openbare omroep een gemeenschapsvoorziening is ? Deze regering heeft de openbare omroep gratis gemaakt.

De heer Carl Decaluwe : Daar kan over worden gediscussieerd.

Minister Steve Stevaert : CD&V is daar tegen, dat weet ik. Al de andere partijen zijn hier toch voorstander van, want het werd goedgekeurd in de regering.

De heer Carl Decaluwe : Er is geen link tussen de openbare omroep en het kijk- en luistergeld.

Minister Steve Stevaert : Daarom hebben we het ook afgeschaft.

De heer Carl Decaluwe : Het kijk- en luistergeld bracht 18 miljard op en de VRT krijgt van de Vlaamse begroting 9 miljard frank.

De heer André Denys : Het gebruik maken van de bus is een individuele beslissing.

Minister Steve Stevaert : Er zijn mensen die niet naar de VRT kijken.

De voorzitter : Laten we terugkeren naar het openbaar vervoer.

Minister Steve Stevaert : Laat me mijn redenering afmaken. Er zijn gemeenschapsvoorzieningen waarvoor we vroeger moesten betalen en nu niet meer. Ik wil het meer specifiek hebben over een gemeenschapsvoorziening die zich situeert op het vlak van de mobiliteit.

We hebben in Vlaanderen een fiscale bevoegdheid, dat is de rijtaks. CD&V wilde het kijk- en luistergeld stapsgewijs afschaffen, ik wil dat ook met de rijtaks. Ik wil daarin een voorzorgsmaatregel nemen, ik wil dat de viespeuken, die zware overtredingen begaan, daarvan worden uitgesloten. Mijnheer Denys, ik neem aan dat u voor het afschaffen van de rijtaks bent.

De heer André Denys : Ik pleit niet voor de afschaffing, ik wil die taks gebruiken als stimulans voor andere zaken.

Minister Steve Stevaert : We hebben allemaal een resolutie goedgekeurd om de vaste kosten omlaag en de variabele kosten omhoog te halen. In dit ingewikkelde land bevinden de variabele kosten zich op het federale niveau en de vaste kosten op het Vlaamse niveau. Het doet er niet toe wie dat heeft beslist.

De heer Ludwig Caluwé : Dat is een gevolg van de Lambermonthervorming.

Minister Steve Stevaert : Het is toch een stap in de goede richting. Vroeger was er niets op het Vlaamse niveau, nu zijn ten minste al de vaste kosten op het Vlaamse niveau. Als er in de volgende fases nog meer komt, dan juichen we dat met z'n allen toe. De vaste kosten als bevoegdheid weigeren omdat we de variabele kosten niet kregen, zou bijzonder dom geweest zijn. We hebben de Dehaentheorie toegepast om die zaken stap per stap aan te pakken.

Kunnen we die vaste kosten verlagen, en zo ja, op welke manier ? We moeten wel goed opletten. Als

Stevaert

we de vaste kosten verminderen, moeten we de variabele kosten laten toenemen. In een federaal land heeft dat een aantal consequenties. Als de variabele kosten toenemen, dan nemen de federale middelen toe. Wetende dat Vlaanderen de meest dynamische regio in België is, krijgen we een averechtse herverdeling en een communautaire scheef-trekking. We moeten daar dus goed over nadenken. Ik ben voorstander van het verminderen van de vaste kosten en het verhogen van de variabele kosten. We moeten er tegelijk voor zorgen dat die verhoging ten goede komt aan de regio's. Anders gebeurt er een transfer naar het zuiden van het land.

Laten we nadenken over hoe we de vaste kosten kunnen afbouwen. Ik stel voor om dat niet voor iedereen te doen, want wie zich niet gedraagt op de weg, veroorzaakt extra kosten voor de gemeenschap. Die moet er zelf voor opdraaien.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u doet politiek belangrijke uitspraken. U zegt dat u op termijn de rijtaks stapsgewijs wilt afschaffen. Dat gaat over 660 miljoen euro per jaar. CD&V heeft voorgesteld om de vaste kosten te verminderen met 25 tot 30 percent. In ons voorstel betalen ook de buitenlanders mee. Dat hoor ik niet in uw denkspoor terwijl juist daarin een grote opbrengst zit. Het kijk- en luistergeld bedroeg 18 miljard frank, nu gaat het over 30 miljard frank. Mijnheer de minister, we vragen om het CD&V-voorstel nogmaals te bekijken. In uw mobiliteitsplan ontbreekt het financiële hoofdstuk. Mijnheer de minister, handel in plaats van te praten, doe concrete voorstellen aan het parlement.

Minister Steve Stevaert : Het parlement heeft een resolutie goedgekeurd waarin staat dat de variabele kosten mogen toenemen, en dat de vaste kosten mogen afnemen. In mensentaal betekent dat het verminderen en afschaffen van de rijtaks. Ik doe helemaal geen nieuw voorstel, ik onderwerp me aan het parlement. Ik vat het alleen samen in mensentaal zodat de mensen van de openbare omroep dit begrijpen.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, de VLD stelt voor om de marginale aanslagvoet te verminderen naar 40 percent, de sp'a stelt voor om alles gratis te maken.

De heer André Denys : Mijnheer Verfaillie, wat is uw voorstel ?

De voorzitter : Mijnheer Verfaillie, laat u niet onderbreken door de ouderen van dit huis.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, ik wil dit hier ten persoonlijke titel zeggen. Wij maken een onderscheid tussen de federale en de Vlaamse verkiezingen. Wij zullen het populisme niet ten top drijven en de Vlaamse mandatarissen bij de federale verkiezingen nogmaals op topplaatsen opvoeren. Aan dit spelletje doen wij niet mee.

Ik heb nog een concrete vraag die nauw aansluit bij de oorspronkelijke bedoeling van deze interpellatie. Als een gemeente of stad het gratis openbaar vervoer op haar agenda plaats en ter beschikking van haar inwoners stelt, kan de kostprijs per inwoner voor een plattelandsgemeente onmogelijk even hoog liggen als voor een grootstad. De kostprijs is wel degelijk hoger voor de plattelandsgemeente dan voor de grootstad.

De sp'a-fractie in de gemeenteraad is heel trouw aan uw beleid. In het jaar 2000, net voor de gemeenteraadsverkiezingen, heeft zij voorgesteld om in te stappen in uw systeem en het openbaar vervoer gratis aan te bieden aan de inwoners van Veurne. Hasselt heeft dat bijvoorbeeld ook gedaan. Ons stadsbestuur opteert ervoor, net zoals het stadsbestuur van Hasselt, om als derdebetaler op te treden. Als derdebetaler zie ik dat de totale som per inwoner dezelfde is als die van Hasselt, maar de kans dat iemand in Hasselt de bus neemt, is veel groter dan in Veurne. Wat eerst gratis was, betekent in een landelijke gemeente een extra kost voor de inwoner en de belastingbetaler van het platteland.

Minister Steve Stevaert : Het verhaal dat de heer Verfaillie brengt, klopt niet. Ik neem aan dat hij ter goeder trouw is. Ik stel voor dat het systeem in de gemeenteraad van Veurne opnieuw wordt bekeken. Men heeft mij verkeerd begrepen. Het systeem in Hasselt slaat op het kostendekkingspercentage. Dat hangt van gemeente tot gemeente af. In de stad Roeselare bijvoorbeeld dacht men eraan om gratis openbaar vervoer in te voeren. Dat kwam duur uit omdat het kostendekkingspercentage er vrij hoog lag en er veel bussen waren. In Veurne is dit redelijk goedkoop omdat er weinig bussen zijn en het kostendekkingspercentage er waarschijnlijk laag ligt.

Voor sommige steden komt het veel duurder uit omdat het openbaar vervoer er veel intenser wordt gebruikt en het kostendekkingspercentage er van

Stevaert

nature uit veel hoger ligt, soms is dit zelfs het dubbele. In een stad met bijvoorbeeld 100.000 inwoners zou dat vergeleken met een gemeente van 20.000 inwoners 5 maal zo veel moeten opleveren. Het is zeker bijna tien of twintig keer zo veel omdat het gebruik er veel hoger ligt en het kosten-dekkingspercentage veel groter is.

De heer Jan Verfaillie : De mensen van De Lijn hebben dit verhaal ontkracht.

De voorzitter : Wij zullen dit punt tijdens de begrotingsbespreking opnieuw opnemen. De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Wij zullen dit zeker terug aan de orde brengen tijdens de begrotingsbesprekingen. Er ontbreekt nog altijd een fiscaal en financieel onderdeel aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen. We hebben een resolutie goedgekeurd en aan de regering een vraag gesteld. Er moet op vrij korte termijn werk van worden gemaakt. In die zin is de variabelisering van de autokosten bijzonder belangrijk voor het toekomstig mobiliteitsbeleid voor Vlaanderen en heel België. Er moet een antwoord op komen. Dat kan niet een verlaging van de vaste kosten op Vlaams of op gewestelijk niveau zijn. Er moet op zijn minst een samenwerkingsakkoord met de federale overheid komen en dit moet op korte termijn duidelijk worden.

De MINA-raad heeft er in het kader van het Vlaams Mobiliteitsplan op gewezen dat er ook qua variabele kosten maatregelen op het gewestelijke niveau kunnen worden genomen. Er is in Antwerpen op dit ogenblik een tolheffing. Er zijn allerlei varianten mogelijk. Daar kan men ook vragen bij stellen. Het Vlaamse en federale niveau moeten niet alleen beter op elkaar worden afgesteld, er moet ook worden nagegaan wat er op het Vlaamse niveau zelf kan worden gedaan.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Decaluwe en door de heer Strackx werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart De Smet tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 12 naar Hemiksem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Smet tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verlenging van tramlijn 12 naar Hemiksem.

De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb een vraag over de verlenging van tramlijn 12 naar Hemiksem. In een eerste fase zou tramlijn 12 worden doorgetrokken tot aan de grens van Hoboken met Hemiksem. Dat zou in 2004 gebeuren. Dit is slechts een voorlopig eindpunt. In een volgende fase, die loopt tot 2007, wil De Lijn tram 12 tot in het centrum van Hemiksem laten rijden. Op nog langere termijn wordt zelfs gedacht aan een opsplitsing en de doortrekking tot in Schelle, Aartselaar en Niel.

Op zich is dat een gunstige zaak, want dat zal de bereikbaarheid van een aantal gemeenten verbeteren. De geruchten over mogelijke tracés veroorzaken echter ongerustheid bij de inwoners. Om misverstanden te vermijden, is het aangewezen dat de bevoegde minister duidelijkheid creëert. Het meest waarschijnlijke tracé loopt door de Moerelei, de Tulpenlaan, de Asterlaan, de Hoofdboslaan en de Monnikenhoflaan, in het centrum van Hemiksem. De spoorweg Antwerpen-Boom-Puurs vormde een hindernis. Gelijkgronds kunnen een spoorweg en een tramspoor elkaar immers niet kruisen, maar zo'n kruising kan meer dan waarschijnlijk worden vermeden dankzij dit tracé.

De bevolking verlangt meer informatie en betrokkenheid. Het voordeel van een snelle tramverbinding met een hoge frequentie, om de zeven tot acht

De Smet

minuten, staat buiten kijf. Maar tegenover de voordelen moeten ook de nadelen worden afgewogen. De nadelen moeten in de mate van het mogelijke worden beperkt.

In een eerste fase wordt de grens Hoboken-Hemiksem als terminus voorgesteld. Die moet er in 2004 komen. Vermits het echter slechts om een eerste fase gaat en de lijn later zou worden doorgetrokken, kunnen we ons afvragen of de aanleg van een tijdelijke keerlus wel opweegt tegen de aantasting van de omgeving en de hinder voor de omwonenden. Aan de terminus komt een keerlus, een tractiegebouw, een dienstgebouw, een overstapperon en een P+R-zone. Drie jaar later zou de tramlijn worden doorgetrokken. De keerlus komt er in een weide die op het gewestplan staat ingekleurd als groengebied. Op die manier zou een stuk uit de groene long tussen Groot-Antwerpen en Hemiksem worden weggeknipt. We kunnen ons afvragen of dat wel zin heeft.

Bovendien zou de keerlus er komen op nauwelijks anderhalve kilometer van de huidige terminus, die wordt ontsloten door busverbinding 290. Bovendien blijkt dat de omwonenden tot op heden niet betrokken werden bij de besluitvorming. Is het niet de regel dat voor dergelijke beslissingen de inspraak wordt georganiseerd ?

Ten tweede : in de regio werd vroeger reeds geopperd om de bestaande spoorlijn Antwerpen-Boom-Puurs te gebruiken als sneltramspoor. Men heeft het dan over de Light Rail-aanpak. Werd dit denkspoor ernstig onderzocht ? Wat zijn de voor- en de nadelen ? In elk geval zou er nauwelijks extra ruimte moeten worden aangesneden voor een snelle verbinding van Antwerpen met Hemiksem, Niel, Schelle en Boom.

Ten derde : in hoeverre zijn de middellange- en langetermijnplannen voor tramlijn 12 reeds geconcretiseerd ? Werden of worden hiervoor tracéstudies uitgevoerd ? Over welke tracés gaat het ? In hoeverre worden de lokale besturen en de bevolking hierbij betrokken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de verlenging van tramlijn 12 naar Hemiksem past in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, waarin is voorzien in de verlenging van de tramlijnen tot in de eerste gordel rond Antwerpen.

In volgende projecten is voorzien : Zwijndrecht, in Melsele, in dienst vanaf 16 februari 2002 ; Keizershoek, in Merksem, in dienst vanaf 1 september 2002 ; voor Boechout zijn tracéstudies in uitvoering, en ook voor Edegem/Mortsel zijn tracéstudies in uitvoering. Voor de grens Hoboken/Hemiksem is voor 2004 in een project voorzien. Voor Wommelgem, Wijnegem en ook Ekeren moeten de studies nog beginnen. De verlenging naar Zwijndrecht leidt tot een reizigersstijging van 25 percent, terwijl de bezetting van de parallelle buslijnen dezelfde bleef. Hetzelfde geldt voor de verlenging naar de Keizershoek.

In een tweede fase – vanaf 2010 – wordt in een uitbreiding naar de tweede gordel voorzien. Dan komen Brasschaat, Beveren, Stabroek en Hemiksem aan de beurt. De verlenging over een relatief korte afstand is nuttig. Dat leidt immers tot een stijging van het aantal reizigers, zoals blijkt uit de gevolgen van de verlenging naar Keizershoek. Verder moeten we opmerken dat er een groot potentieel aan reizigers bestaat in Hoboken aan weerszijde van de Sint-Bernardsesteenweg en in de wijken in het noorden van Hemiksem. De verlenging wordt geïntegreerd in de heraanleg van de gewestweg Sint-Bernardsesteenweg tussen de Kolonel Silvertopstraat en de grens met Hemiksem. Het is opportuun om bij de geplande heraanleg van de weg in een tram/busbedding te voorzien.

De voorlopige keerlus zal nog jaren in dienst blijven. Ze zal worden aangelegd met zo weinig mogelijk hinder voor de omgeving, en er zal rekening worden gehouden met de opmerkingen van de omwonenden. Een bovengrondse kruising van tram en trein is zeer moeilijk. Daarom is het tracé links van de spoorweg, tot in de eerste gordel, naar het centrum van Hemiksem, aangewezen. Een bijkomend voordeel ervan is dat op die manier het oostelijk deel van Hemiksem dat nu geen openbaar vervoer heeft, kan worden bediend.

De plannen werden aan de inwoners van Hoboken/Kiel op informatiewanden bekendgemaakt. Het gemeentebestuur werd geïnformeerd bij de gemeentelijke begeleidingscommissies en bij de openbaarvervoercommissies in september 2002 betreffende de projecten basismobiliteit in de Rupelstreek en in het zuiden van Antwerpen. De bewoners, ook die van Noord-Hemiksem, konden de plannen bekijken, info opvragen en hun opmerkingen overmaken op een tentoonstelling in Telepolis van 24 tot en met 27 oktober.

De optie om de bestaande spoorlijn als sneltramspoor te gebruiken, is bestudeerd maar niet oppor-

Stevaert

tuun bevonden, gezien het veelvuldig gebruik als goederenspoor. Volgens de NMBS zal bij het einde van de werken aan de noord-zuidverbinding Antwerpen het station Schelle heropend worden en zal er een 30-minutenfrequentie in plaats van een 60-minutenfrequentie ingesteld worden.

De planning voor de verlenging van tramlijn 12 is als volgt. In de eerste gordel, tot aan de grens van Hoboken/Hemiksem, is de planning 2004-2005. In de tweede gordel, tot aan Hemiksem-centrum, is de planning vanaf 2009-2010, afhankelijk van de vordering van het masterplan. Wat betreft Schelle en Niel zijn er nog geen concrete plannen.

De voorzitter : De heer De Smet heeft het woord.

De heer Bart De Smet : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, want het brengt toch wel enige duidelijkheid wat betreft de verlenging, gelet op de herprofilering van de gewestweg.

Toch blijf ik nog enkele bedenkingen hebben, onder meer over het gebruik van de bestaande spoorlijn. U bent ook op de hoogte van de plannen om naast die spoorweg een fietsverbinding aan te leggen. Ik ben niet voldoende technisch geschoold

om daar de gevolgen van te zien met betrekking tot het eventuele invoeren van het Light Railstelsel. Als dat ooit wordt overwogen, zijn er een aantal dossiers die elkaar kunnen kruisen.

Ik heb ook begrepen dat de diensten van De Lijn in de toekomst de bevolking en de lokale besturen meer en beter zullen betrekken bij de uitvoering van dergelijke projecten. Mijns inziens is dat ook noodzakelijk omwille van het positieve karakter van dergelijke verlengingen in het kader van de mobiliteit. Het was dus zeker niet mijn bedoeling om dat in twijfel te trekken, wel integendeel.

Natuurlijk is vaak wel het volgende het geval. Iedereen is voor zo'n project gewonnen, tenzij het iets te dicht in de buurt komt, en dan durft men wel al eens van mening te veranderen. Dergelijke projecten kunnen pas echt gedragen worden door de mensen die er wonen als ze voldoende geïnformeerd worden over de impact ervan op hun leefomgeving.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.15 uur.*
