

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



Zitting 2002-2003

21 januari 2003

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanslepende inactiviteit van onbemande camera's in de regio Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de landingsabonnementen voor leerling-piloten op het vliegveld van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over bedrijfsvervoerplannen in de Kempen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op de Brusselsesteenweg N9 en de houding van De Lijn hieromtrent

Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plaatsing van zogenaamde kreukelpalen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de grensoverschrijdende voerspolitiek tussen Noord-West-Vlaanderen en Nederland

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 21 januari 2003

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Marc Cordeel**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.07 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanslepende inactiviteit van onbemande camera's in de regio Antwerpen**

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

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de provinciale verkeersseenheid Antwerpen werkte op het einde van 2002 geen enkele van de vijftien onbemande camera's van het Vlaams Gewest op gewestwegen. Ik heb het met name over de A12, de Boomsesteenweg, de Craeybeckxtunnel en de ring rond Antwerpen en Mechelen. De tien camera's op vijf kruispunten op de A12 stonden de laatste maanden van 2002 op inactief. De bewuste camera aan 'Den Duvel', het kruispunt van de Breendonkstraat met de A12, werkte dit jaar slechts van 7 maart tot 20 april, dus pakweg één maand.

Ik moet hier evenwel onmiddellijk aan toevoegen dat ik me hier gisteren nogmaals over geïnformeerd heb en dat ik op grond van die informatie vandaag goed nieuws mag brengen. Het probleem is immers inmiddels opgelost en de vijftien camera's werken opnieuw. Dit betekent dus dat op de Boomsesteenweg drie van de vijf kruispunten met

camera's zijn uitgerust en dat de zes binnenwerken en de tien vogelkastjes zijn geïnstalleerd. Mijnheer de minister, dit is eigenlijk het normale aantal, want u hebt ooit verklaard dat niet alle kastjes voortdurend bemand hoeven te zijn om efficiënt met het overheidsgeld om te springen.

Op dit ogenblik is het probleem dus opgelost. Dit bewijst maar dat, als iets regelmatig in het nieuws komt, snel een oplossing kan worden gevonden. Dit neemt echter niet weg dat we toch eens grondig moeten nagaan hoe een en ander reeds verlopen is en in de toekomst verder zal verlopen.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Er wordt mij verteld dat de reden voor de problemen was dat alle camera's in de loop van dit jaar vervangen moesten worden door nieuwe modellen. Men schakelde over naar een nieuw model camera van het bedrijf Gatso ter vervanging van de vroegere camera's van het bedrijf Trafipax.

De Metrologische Dienst, die onder de verantwoordelijkheid valt van federaal minister Picqué en die ik donderdag in de Senaat zal ondervragen omdat het grootste probleem op federaal niveau moet worden gesitueerd, weigerde naar verluidt nog camera's van Trafipax goed te keuren nadat bij enkele camera's een meetfout werd vastgesteld. Volgens de fabrikant is dit intussen verholpen. De Metrologische Dienst zou echter geen risico willen nemen, zo lang niet onomstotelijk vaststaat wat de oorzaak was van het falen. Het gevolg daarvan is dat alle bestaande camera's op inactief worden gesteld en vervangen worden door nieuwe apparaten.

Naar verluidt zou Gatso, de concurrent van Trafipax, door deze beslissing van de Metrologische Dienst in de feiten een monopoliepositie op de markt krijgen waardoor de kostprijs voor nieuwe camera's ook zou oplopen. Pittig detail : wat de ge-

## Malcorps

westwegen betreft, worden de camera's, voor zover ik weet, wel degelijk betaald door het Vlaams Gewest. De Metrologische Dienst bepaalt dus mee wat het Vlaams Gewest moet betalen.

Bijkomend probleem is de duur van de homologatieprocedure die blijkbaar maanden in beslag neemt. Daardoor zijn alle locaties, alle kastjes en alle nieuwe camera's maandenlang onbruikbaar, want ze kunnen niet geldig flitsen, waardoor een groot deel van 2002 weer verloren gegaan is en het doel van het verkeersveiligheidsplan, meer effectieve controles dit jaar, in het gedrang kwam.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat de camera's op de gewestwegen in de provinciale verkeers-eenheid Antwerpen zo lang op inactief stonden? Was Antwerpen de uitzondering die de regel bevestigde? De heer Rochtus verklaarde in de pers dat dit vooral te maken zou hebben met het groot aantal wegwerkzaamheden in het Antwerpse. Hij maakte bij mijn weten geen melding van de vervanging van oude camera's. Kunt u mij meedelen of er oudere camera's in gebruik door uw diensten op Vlaamse gewestwegen moesten worden vervangen, omdat de Metrologische Dienst weigerde om ze nog te erkennen? Zo ja, om hoeveel camera's ging het en hoe ver staat het met deze vervangingsoperatie per provinciale verkeers-eenheid? En wat was dan eventueel de kost van deze vervangingsoperatie? En leidde dit mogelijks tot een vertraging van de uitbreiding met de nieuw beloofde camera's?

Hoeveel aanbestedingen voor de levering en plaatsing van roodlicht- en snelheidscamera's voor het Vlaams Gewest zijn er inmiddels al geweest? Ik heb enkel weet van een mededeling terzake van 6 februari 2002. Welke firma's en tijdelijke verenigingen dongen mee naar de contracten? Bestond het risico dat door de voorwaarden van de Metrologische Dienst de mededinging in de feiten sterk verengd werd?

Wat is volgens de ervaring van uw diensten de gemiddelde tijd die nodig is voor de volledige homologatieprocedure van camera en kruispunt bij de vervanging van een oude camera? Is dezelfde tijd nodig bij de plaatsing van een nieuwe camera? Hoe lang zal het dan nog duren voor de 234 onbemande camera's die nu voor het Vlaams Gewest beloofd zijn, geldig zullen flitsen? En hoeveel tijd schatten uw diensten dat er nodig zal zijn om het streefdoel van 350 geldig flitsende camera's te bereiken?

Is het echt niet mogelijk de homologatieprocedure voor de vervanging van oude of de plaatsing van nieuwe camera's te verkorten door beter overleg tussen uw diensten en de federale diensten? Federaal minister Piqué zal de bal wel doospelen naar uw diensten, terwijl u waarschijnlijk de bal naar federaal minister Piqué zult doorspelen. Of ziet u een eindoplossing in een mogelijke overheveling van bevoegdheden terzake van de federale naar de gewestelijke overheid zodat alles onder één bevoegdheid komt?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, mijnheer Malcorps, vooreerst wil ik u danken omdat u mij de gelegenheid geeft om in deze commissie de huidige situatie te schetsen. Voor een goed begrip is het nuttig eerst een globaal overzicht te geven vooraleer in te gaan op uw concrete vragen.

De doelstelling die ik mezelf had opgelegd, bestond erin om in 2002 100 kruispunten uit te rusten met onbemande camera's. Dit is gebeurd, er zijn er zelfs meer : in 2002 werden 111 nieuwe kruispunten uitgerust en gehomologeerd ter plaatse, dat betekent goed bevonden door de Metrologische Dienst van het federale ministerie van Economische Zaken. Verder werden 20 van de 24 oude kruispunten aangepast en gehomologeerd ter plaatse door Economische Zaken. In totaal werden 131 kruispunten klaargemaakt door het Vlaams Gewest zodat er reglementair kan worden geflitst. Om de overtredingen reglementair vast te stellen, moeten er ook attesten afgeleverd worden door het federale ministerie van Economische Zaken. Samengevat : er moeten geijkte camera's zijn, we moeten ze gehomologeerd krijgen en we moeten een attest in handen hebben.

Eind vorig jaar zijn 95 attesten afgeleverd en redelijk gelijkmatig verspreid over de provincies, met uitzondering van de provincie Antwerpen. De opsplitsing per provincie was eind 2002 als volgt : in Limburg waren er 24, in Vlaams-Brabant 25, in Oost-Vlaanderen 29, in West-Vlaanderen 13 en in Antwerpen 4. Momenteel zijn alle bijkomende attesten afgeleverd, wat het totaal brengt op 131. De reden voor de achterstand in Antwerpen lag in de planning van een aantal wegwerkzaamheden in het Antwerpse zodat slechts na het bouwverlof van 2002 op kruissnelheid onbemande camera's konden worden geïnstalleerd. Het gaat om een tijdelijke verschuiving tussen de provincies. Dit doet evenwel geen afbreuk aan het aantal geïnstalleerde camera's in het Vlaams Gewest. De camera's zijn

## Stevaert

nu geijkt, gehomologeerd en beschikken over een attest. Dit betekent dat ze kunnen flitsen als de federale overheid, die bevoegd is, verder haar werk doet.

De kruispunten die uitgerust zijn met oudere roodlichtcamera's – in totaal 24 – moesten inderdaad ook voor eind 2002 aangepast worden. Deze oudere camera's hadden een attest tot eind 2002 met als basis verkoopvergunning voor de leverancier van 5 jaar. Deze modaliteit was gesteund op een KB van 17 oktober 1997. Om een permanente vergunning te bekomen is een modelgoedkeuring nodig, maar die kon de betrokken firma Trafipax niet voorleggen in 2002. Deze modelkeuring wordt toegelaten door de Metrologische Dienst van het ministerie. Om de bedekking van deze oude kruispunten te blijven verzekeren, was het nodig om tijdig de nodige schikkingen te treffen in 2002. Deze kruispunten werden grotendeels aangepakt na het verlot 2002 en zijn nu uitgerust met nieuwe camera's. Van de 24 installaties werden er 20 aangepast. De aanpassing van de vier andere zal gecombineerd worden met grotere werken. Bijna alle oudere installaties zijn nu ook reeds vervangen.

Er hebben in 2002 twee aanbestedingen plaatsgevonden om de hoger geformuleerde doelstellingen waar te maken. Een eerste schijf werd besteld in januari, een tweede in april. Voor beide gevallen was TVGTI polis de enige geldige inschrijver die over de vereiste attesten van het ministerie van Economische Zaken beschikte. Deze attesten verzekeren de conformiteit met de eisen die gesteld worden in het KB 17/10/97 en zijn 10 jaar geldig. De prijsvorming bij de aanbesteding was niettemin volledig normaal. De eerste offerteprijs lag 0,5 percent hoger dan de kostprijsraming van de administratie. De tweede offerteprijs lag 5,3 percent hoger dan de raming, mede door de kortere opgelegde uitvoeringstermijnen en een jaar langer bijkomend onderhoud waar in de waarborg in was voorzien.

Als orde van grootte van de kostprijs geef ik u de volgende cijfers : werken voor nieuwe installaties kosten 30.000 euro per kruispunt, het vervangen van oude installaties kost 20.000 euro per kruispunt, en de kostprijs van een roodlichtcamera bedraagt 40.000 euro.

Inzake doorlooptijden zijn er, te starten vanaf nul, verschillende stappen nodig om rechtsgeldig te kunnen verbaliseren. De gemiddelde tijdsduur voor de verschillende stappen is als volgt : de eerste stap, van aanvang van de werken tot pre-homologatie door het Vlaams Gewest duurt 3 maanden ; de tweede stap, de homologatie ter plaatse door Economische Zaken neemt 2 weken in beslag ; de derde stap, het ontvangen van een homologatieattest van Economische Zaken duurt 3 weken.

Er zijn uiteraard afwijkingen op deze gemiddelden. De derde stap duurde op het einde van vorig jaar langer omdat door het federale ministerie van Economische Zaken prioriteit werd gegeven aan homologaties ter plaatse, mede gelet op de nakende winter en het feit dat Economische Zaken nog een aantal andere normale opdrachten moest afwerken die achtergeschoven waren voor de homologatie van roodlichtcamera's. Voor de toekomst zit het Vlaams Gewest in elk geval op schema. Eind 2002 werd de opdracht gegeven tot het uitvoeren van 100 bijkomende kruispunten in de loop van 2003. De locaties zijn inmiddels al bekend. Volgens de planning zullen voor het eind 2003 minstens 230 kruispunten uitgerust zijn in Vlaanderen. We kunnen verwachten dat tegen het einde van 2004 alle 350 met nieuwe camera's uit te rusten kruispunten zullen worden gerealiseerd.

Wat de discussie over de bevoegdheden en het overleg betreft, ben ik er voorstander van om de materie over te hevelen. Ik hoop er de steun van Agalev voor te krijgen. Overleg is goed, en goed overleg is heel goed, maar het is beter om overleg te voorkomen. Het is onzinnig om de procedures te moeten doorlopen, want het zou perfect een Vlaamse bevoegdheid kunnen zijn. Dat zou een en ander minder arbeidsintensief maken. Dan zou dat deel kunnen uitmaken van het gewone werk. Wij doen al een pre-homologatie. Dat is een van de maatregelen die we hebben genomen om tijd te winnen.

Strikt genomen zouden we die pre-homologatie niet moeten doen, want dat is een zaak van de federale overheid. We zijn echter tevreden dat we dat nu zelf mogen doen, en dat we ons daarvoor mogen baseren op haar lastenboek. Op die manier is er al heel veel voorbereidend werk gedaan. Maar geef toe : eigenlijk ware het veel beter dat dit niet zo zou moeten gebeuren.

Belangrijk is echter dat we een aantal kruispunten kunnen uitrusten. Nu moet de hogere overheid het materiaal, dat operationeel, geattesteerd, gehomologeerd en geijkt is, gebruiken en de informatie verwerken in pv's. De automobilisten zouden er moeten voor zorgen dat er geen pv's zijn. Dat zou natuurlijk het beste zijn.

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

**De heer Johan Malcorps** : Het verheugt me dat het probleem verholpen is, ook in het Antwerpse. Daar was de situatie immers schrijnend : geen enkele camera werkte er op het einde van het jaar. Op bepaalde dodenkruispunten, zoals dat aan Den Duvel en de A12, heeft die camera maar een maand gewerkt. Dat kan niet, en dat strookt ook niet met de tijden die u hebt genoemd en die er normaal zouden zijn geweest. Daar is duidelijk iets abnormaals gebeurd. Het verheugt me echter dat het tijdschema voor de bestaande en de nieuwe camera's zal worden nageleefd.

Afgaand op de ervaringen van de voorbije jaren lijkt het me beter dat de bevoegdheden van de Metrologische Dienst – ook al gaat het hier duidelijk over een productnorm – zouden worden geïntegreerd in de diensten van EMA. Op die manier kan men veel korter op de bal spelen. Er kunnen immers voortdurend nieuwe problemen opduiken. Camera's zullen moeten worden hersteld of vervangen, en er zal ook moeten worden overgegaan op digitale camera's. Zo kan dit heel snel verlopen en vermijden we dat we elk jaar opnieuw hetzelfde spektakel krijgen.

Ik begrijp dat er een meerkost is geweest voor het Vlaams Gewest doordat die oude camera's moesten worden vervangen door nieuwe camera's.

**Minister Steve Stevaert** : Er is geen meerkost. De contracten zijn immers niet met elkaar te vergelijken. Zo is er een jaar meer waarborg, en ook de uitvoeringsperiode verschilt. U had het toch over de kostprijs ?

**De heer Johan Malcorps** : Een aantal camera's van Trafipax zijn niet meer erkend na 5 jaar.

**Minister Steve Stevaert** : Die hebben we moeten vervangen.

**De heer Johan Malcorps** : Dat is dan toch een meerkost, ook voor de gemeenten.

**Minister Steve Stevaert** : Heel wat gemeenten kampen met het probleem dat ze met camera's zitten die ze niet gehomologeerd, noch geïjkt krijgen.

**De heer Johan Malcorps** : De Metrologische Dienst is hiervoor bevoegd en moet ervoor zorgen dat deze camera's naar behoren werken en geen meetfouten maken. Dat zou immers helemaal leiden tot problemen. Maar die vraag moet ik wellicht stellen aan minister Picqué.

**Minister Steve Stevaert** : De federale overheid moet haar werk nauwgezet doen. Het gebruik van de camera's moet heel juist gebeuren. We blijven bedenkingen hebben bij het feit dat camera's die in het buitenland wel gehomologeerd zijn, niet in ons land worden aanvaard.

**De heer Johan Malcorps** : Inderdaad. In Duitsland worden ze algemeen aanvaard. Ik begrijp niet dat dit in Nederland en België niet kan.

**Minister Steve Stevaert** : Als ik het goed begrijp, worden deze camera's aanvaard in landen waar er een tolerantiegrens is van 1 kilometer per uur. We zijn nog lang niet toe aan die tolerantiegrens. Maar goed, met azijn vangt men geen vliegen. Ik wou 100 camera's installeren en ervoor zorgen dat die werken en worden uitgerust. Ik dank de Vlaamse ambtenaren, die puik werk hebben gedaan. Zij hebben die brieven bezorgd op de kabinetten.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de landingsabonnementen voor leerling-piloten op het vliegveld van Antwerpen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Laurys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afschaffing van de landingsabonnementen voor leerling-piloten op het vliegveld van Antwerpen.

De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in het vorige zittingsjaar heb ik de ministers Landuyt en Vanderpoorten vragen gesteld die onrechtstreeks te maken hadden met de hoge kosten die verbonden zijn aan een pilootopleiding. Er wordt mij verteld dat die opleiding 3 jaar duurt en ongeveer 75.000 euro of 3 miljoen frank kost. Heel wat van die studenten moeten daarvoor zware leningen aangaan.

De vragen die ik destijds heb gesteld, hadden veel-er betrekking op de 9e promotie, namelijk die generatie studenten die met hun studies begonnen



## Laurys

zijn in 1998, toen het faillissement van Sabena nog niet in zicht was. Op het ogenblik van het faillissement hadden ze moeten beginnen met het 3e jaar, met training op het vliegtuig. Daardoor zijn ze tussen twee stoelen gevallen.

Ik heb minister Landuyt gevraagd of er een kans bestond dat ze dezelfde beschermingsmaatregel zouden krijgen als de Sabena-piloten. Aan minister Vanderpoorten had ik vragen gesteld over de pilotenopleiding. Daar rijst immers een probleem : deze opleidingen worden niet verstrekt door erkende scholen, maar door bedrijven. De leerling-piloten zijn eigenlijk klanten die opleidingen kopen of huren.

Noch minister Landuyt, noch minister Vanderpoorten konden me helpen. Ze konden niets doen aan het probleem, maar verklaarden wel dat ze gevoelig waren en begrip hadden voor de moeilijke situatie van die leerling-piloten. Ik meende daaruit te kunnen afleiden dat de Vlaamse regering in haar geheel bekommerd was en iets wou doen aan de hoge kostprijs van die pilotenopleiding.

Mijnheer de minister, bij ministerieel besluit van 1 augustus 2002 hebt u echter het systeem van landingsabonnementen vervangen door een systeem van training cards. Vroeger hadden leerling-piloten een abonnement en konden ze een onbeperkt aantal bewegingen per jaar maken, zowel op de luchthaven van Oostende als die van Antwerpen, namelijk die twee luchthavens die worden beheerd door het Vlaams Gewest. Dat systeem is nu echter afgeschaft. De leerlingen moeten nu training cards kopen. Zo'n kaart kost 625 euro. Men kan er maximaal 500 bewegingen per toestel en per jaar mee doen. Een piloot zal zich dus meerdere kaarten moeten aanschaffen als hij die opleiding tot een goed einde wil brengen. Dat betekent dat de kostprijs van de opleiding zal stijgen, want de bedrijven zullen die hogere kosten niet op zich nemen maar doorrekenen aan de kandidaat-piloten.

Er wordt gezegd dat dit eigenlijk geen argument is : door het faillissement van Sabena en de gevolgen van 11 september zijn er momenteel immers genoeg piloten. Analisten zeggen echter dat er tegen 2005 opnieuw een tekort zal zijn. Degenen die nu beginnen met deze studies zullen afstuderen in 2005. Dat zijn degenen die nu de investeringen moeten doen om hun opleiding te betalen. Bovendien zou het systeem van die training cards enkel maar in Antwerpen bestaan en niet in andere

luchthavens, wat een schending van het gelijkheidsbeginsel is.

Verder werd nu ook het systeem van passagierstakken ingevoerd. Dat betekent dat de instructeur, die meevliegt met de leerling, niet wordt beschouwd als een leraar, maar als een passagier, waardoor ook voor die instructeur takken moeten worden betaald.

Naar aanleiding van mijn vragen bij minister Landuyt en bij minister Vanderpoorten had ik de indruk dat men naar oplossingen zocht om die kosten te doen dalen. Nu stel ik echter vast dat door het ministerieel besluit van 1 augustus 2002 die kosten wel gestegen zijn zodat de lasten voor die studenten nogmaals verhoogd worden.

Mijnheer de minister, dit is u al gesignaleerd. De FLAG en de BAFA – de Ben Air Flight Academy – hebben u geschreven. U hebt hun geantwoord dat u de zaak zou laten onderzoeken door de administratie. Tenzij ik me vergis, is er in dat opzicht echter nog niet echt iets gebeurd.

Mijnheer de minister, waarom is dat systeem veranderd ? Waarom is dat enkel in Antwerpen van toepassing ? Waarom kunnen die leerlingen en instructeurs niet als bemanning beschouwd worden, waardoor er voor hen geen passagierstakken moeten worden betaald ?

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

**De heer Freddy Sarens** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik neem enigszins met schroom het woord. Mijn zoon is namelijk een van de studenten bij BAFA in Antwerpen. Hij moet dit zelf bekostigen en treedt voortdurend met mij in discussie over deze kosten. Hij vraagt mij argumenten te geven voor die hoge kostprijs. Ik moet toegeven dat ik er geen kan aanvoeren en daarom neem ik deze gelegenheid te baat om misschien een aantal argumenten op te pikken.

Mijn zoon volgt die cursus al twee jaar. Sinds 2000 hebben een aantal scholen – en dat zijn bedrijven, inderdaad – zich aangepast aan de JAR-normen. Ze hebben serieuze investeringen moeten doen inzake infrastructuur, personeel en materiaal. Ik heb de indruk dat dit professioneel in orde is.

Aan de andere kant stel ik vast dat in onze buurlanden echte inspanningen worden geleverd om die opleiding zo goedkoop mogelijk te maken, bijvoorbeeld door het afschaffen van een aantal tak-

**Sarens**

sen – zelfs op brandstof – voor leerling-piloten. Er is ook een regeling inzake landingsrechten en de problematiek van de passagiers. Men levert dus echt inspanningen om dat zo goedkoop mogelijk maken.

Het is inderdaad zo dat een derde tot een vierde van de kosten van de opleiding bestaat uit taksen of heffingen van die aard. Als de overheid in dat opzicht een inspanning zou willen leveren, zou er dus heel wat kunnen gebeuren. Als men echt zou willen, zou men dus de kosten voor die opleiding in principe met een vierde tot een derde kunnen verminderen.

De vraag is vorige keer ook gesteld aan minister Vanderpoorten. Zij heeft er zich gemakkelijk vanaf gemaakt. Ze stelde dat ze een decreet zou opstellen over een hogeschool voor piloten. Ik weet echter niet zo goed hoe snel dit kan worden gerealiseerd. Daarnaast wees ze er ook op dat de aangelegenheid inzake taksen een verantwoordelijkheid is van de federale regering.

We hebben hier concreet te maken met een problematiek waarvoor wij zelf bevoegd zijn. Ik vind het dus toch wel zeer eigenaardig. Tijdens de vorige legislatuur was ik vrij actief in de commissie voor Onderwijs. Ik heb vastgesteld dat – terecht – heel veel geld wordt gependend aan opleidingen. Met betrekking tot deze opleiding gaat men er echter zelfs nog surplussen bovenop doen. Is dit dus nog wel redelijk of billijk ten opzichte van deze studenten? Geef me alstublieft een paar argumenten die ik kan gebruiken tegenover mijn zoon.

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

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer de minister, als ik de heer Laurys goed heb begrepen, zou het systeem enkel van toepassing zijn voor de luchthaven van Antwerpen. Klopt het dan dat het oude systeem nog altijd van toepassing is voor Oostende?

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

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de minister, tot eind 2002 konden leerling-piloten een jaarabonnement verkrijgen voor luchtvaartuigen van de opleidingscentra gevestigd in de luchthaven van Antwerpen, zij het wel onder de volgende voorwaarden. Luchtvaartuigen van ten hoogste 1 ton moesten 750 euro per jaar betalen. Luchtvaartui-

gen van ten hoogste 2 ton moesten 1.250 euro per jaar betalen.

Mijnheer de minister, zoals de heer Laurys al heeft aangehaald, hebt u met een nieuw ministerieel besluit, dat vanaf 1 januari 2003 in werking is getreden, bevestigd dat leerling-piloten een training card kunnen kopen voor een bedrag van 625 euro per jaar, maar echter met de grote beperking dat deze training card slechts geldig is voor maximum 500 bewegingen per toestel per jaar. Voor leerling-piloten zijn 500 bewegingen per jaar zeer weinig. Dit komt overeen met nog geen volledige vlucht per dag, aangezien een landing een beweging is, maar ook het opstijgen een beweging is. Door dit ministerieel besluit worden trainingstoestellen dus zeer zwaar benadeeld.

De kosten van een opleiding voor piloot zijn al zeer hoog. Door deze nieuwe maatregel zal de kostprijs nog eens met een aanzienlijke factor verhoogd worden. Op 9 januari heb ik u reeds een schriftelijke vraag gesteld over de uitlatingen van uw partijgenoot, de heer Voorhamme. Die verklaarde in het ATV-programma 'Wakker op Zondag' dat er binnen de meerderheid van het Vlaams Parlement een akkoord bestaat om sportvliegtuigjes uit Deurne te bannen. Bovendien heeft de heer Voorhamme er nog het volgende aan toegevoegd: 'Dat er voorlopig geen alternatieven zijn voor die sportvliegtuigjes, wil niet zeggen dat we het akkoord niet zullen uitvoeren.'

Mijnheer de minister, ik wacht uw antwoord op die schriftelijke vragen af. Ik zal ze nu niet herhalen. Bijkomend zou ik nu echter van u willen weten of het afschaffen van het oorspronkelijke jaarabonnement voor luchtvaartuigen van de opleidingscentra in Antwerpen aansluit bij het plan van de paars-groene regering om de opleiding van leerling-piloten in Antwerpen zo goed als onbetaalbaar en dus onmogelijk te maken.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, bij ministerieel besluit van 17 augustus 2002 werden inderdaad, met ingang van 1 januari 2003, de vliegabonnementen op de luchthaven vervangen door training cards die ter beschikking gesteld worden voor 625 euro voor maximum 500 vluchten, hetzij 1,25 euro per landing of opstijging. Deze kaart is maximum een jaar geldig. Anderzijds betalen de leerling-piloten ook een passagiersvergoeding voor een binnenlandse vlucht. Die bedraagt momenteel 3 euro.



## Stevaert

De training card werd ingevoerd om de eigen inkomsten van de luchthaven te verhogen. De gemiddelde ontvangst per beweging bedroeg in 2001 slechts 0,53 euro. Daarnaast werd de training card ook ingevoerd om het aantal trainingsvluchten te beperken. In 2002 waren er 33.602 bewegingen van trainingsvliegtuigen op een totaal van 67.435, of nagenoeg de helft van het aantal bewegingen. Het zijn vooral deze bewegingen die bij de omwonenden de meeste reacties oproepen en als hinderlijk worden ervaren.

De passagiersvergoeding voor leerling-piloten werd ingevoerd omdat die de accommodatie van de luchthaven gebruiken zoals iedere passagier, en omdat het dus redelijk is dat zij bijdragen in de kosten ervan. Leerling-piloten maken volgens het koninklijk besluit van 15 september 1994 houdende de vliegverkeersregelen geen deel uit van de bemanning.

Het is onjuist te stellen dat de passagiersvergoeding voor leerling-piloten, die overigens niet nieuw is, en de nieuw ingevoerde training card de kosten van de pilootopleiding gevoelig duurder zouden maken. Integendeel, deze vergoedingen maken slechts een miniem deel uit van de totale opleidingskosten. Dit wordt hierna aangetoond.

In de pilootopleiding zijn drie belangrijke fases te onderscheiden. Ten eerste is er het behalen van een vergunning van privé-bestuurder, de PPL. PPL staat daarbij voor Private Pilot Licence en met deze opleiding is een bedrag van circa 9.000 euro gemoeid. Ten tweede is er het behalen van een vergunning van beroepsbestuurder, de CPL. CPL staat voor Commercial Pilot Licence en verleent toegang tot het vervoer van zakenvluchten. Met deze CPL-opleiding is een bedrag van circa 30.000 euro gemoeid. Ten derde is er het behalen van een vergunning van lijnpiloot, ATPL. ATPL staat voor Airline Transport Pilot Licence, en met deze opleiding is een bedrag gemoeid van 90.000 euro. Van de 100 piloten die een opleiding starten, haalt 40 procent hun PPL. Van die 40 procent haalt 23 procent hun CPL, en ongeveer 6 procent haalt uiteindelijk de ATPL.

De kostprijs bij de start, dus de werving voor PPL, kost voor de leerling ongeveer 1,50 euro per minuut aan huur van het lesvliegtuig en 1,50 euro per minuut voor de instructeurs, zijnde 3 euro per minuut in totaal. Voorheen betaalde de leerling afzonderlijk ongeveer 0,15 euro en 0,20 euro per landing of opstijging.

Door de invoering van de training card worden drie doelstellingen beoogd. Indien wij alles in ogenschouw nemen, komen wij tot de volgende kostprijberekening van één uur lesvlucht. Een leerling-piloot betaalt 180 euro voor een uur opleiding, en daarnaast 15 euro voor de training card en 3 euro voor de passagiersvergoeding. De luchthavenvergoeding bedraagt dus welgeteld 10 percent van de overige kosten.

Het feit dat er momenteel een overschot aan beroespiloten is, heeft in deze beslissing geen rol gespeeld, omdat deze situatie inderdaad tijdelijk is en zeer snel kan omslaan. Aan deze beslissing is evenmin een beperking gekoppeld op het aantal vluchten. Wel zullen een aantal misbruiken worden tegengegaan.

Een en ander werd dus geregeld bij ministerieel besluit en geldt daarom ook voor de luchthaven van Oostende. Bij mijn weten vinden dergelijke activiteiten echter niet plaats op de luchthaven van Oostende.

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

**De heer Jan Laurys :** Mevrouw de voorzitter, de minister zegt dus dat het invoeren van de training card tot doel heeft de eigen inkomsten van het vliegveld van Antwerpen te verhogen. Dat vind ik eigenaardig, want dit zou ook het omgekeerde effect kunnen hebben. Door de kostprijs te verhogen zouden er immers wel eens minder studenten kunnen komen waardoor de inkomsten kunnen dalen.

Nog moeilijker heb ik het met het feit dat de eigen inkomsten van de luchthaven worden verhaald op de studenten. Mijns inziens kunnen er andere inkomstenbronnen worden aangesproken dan het verhogen van de kosten van de training card of van de opleiding.

Iedereen is op de hoogte van de milieu- en geluidsproblemen van een luchthaven. Het gaat hier evenwel om een totaal andere problematiek die niet op deze manier kan worden opgelost.

Naar verluidt heeft de FLAG een onderzoek uitgevoerd naar die klachten. Daarbij kwam deze organisatie tot de vaststelling dat 94 percent van de klachten steeds van dezelfde 3 percent mensen komt. Dit betekent dus dat er eigenlijk welgeteld zes mensen zijn die voortdurend klachten indienen. Ik wil me niet mengen in de discussie, maar eigenlijk is er nooit ernstig onderzoek verricht om dergelijke beslissingen te kunnen motiveren. Dat is in

**Laurys**

feite de conclusie van de organisaties die daar gevestigd zijn.

Daarnaast is er ook de discussie met betrekking tot de sportvliegtuigjes. Of lesvluchten gelijkgesteld kunnen worden met pleziervluchten, is echter een andere zaak.

Ik wil ook nog even de economische factor benadrukken. Indien ik me niet vergis, zijn er op de luchthaven van Antwerpen zeven bedrijven gevestigd die zich bezighouden met verhuur, opleiding, onderhoud en dergelijke meer. Als de overheid beslissingen wil nemen met betrekking tot de luchthaven van Antwerpen, dan moet vooraf een grondig onderzoek worden uitgevoerd. Dat wil ik echter loskoppelen van deze vraag, omdat ik hier enkel extra kosten vaststel die ten laste van de studenten vallen. Dat vind ik een vreemde redenering.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over bedrijfsvervoerplannen in de Kempen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over bedrijfsvervoerplannen in de Kempen.

De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar aanleiding van een onderzoek ter ondersteuning van de implementatie van een bedrijfsvervoerplan in de gemeenten Geel, Olen en Westerlo, werd vastgesteld dat het busvervoer – indien aangepast – voor tal van bedrijven een alternatief zou kunnen bieden voor de wagen. Met de huidige uurregeling blijkt dat er slechts 19 gebruikers zijn van de bussen in dagdienst en dat er 53 extra geïnteresseerden zouden zijn, mochten de bussen zo blijven rijden.

Als we kijken naar het ploegensysteem van de bedrijven, stellen we vast dat er 454 gegadigden zou-

den zijn als de bussen zouden rijden op de uren van het ploegensysteem, met name om 6 uur, om 14 uur en om 22 uur. Bij het plan dat werd gepubliceerd door de Kempense Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Turnhout, werd zelfs in een proeve van uurregeling voorzien voor het achtereenvolgens bedienen van de bedrijven. Weliswaar zou een dergelijke busdienst, afgestemd op het ploegensysteem, financiële implicaties hebben. Volgens een schatting door De Lijn in hetzelfde rapport zou het gaan om circa 500.000 euro per jaar om de lijnen te activeren. Overige kosten, zoals schuilhuisjes, looproutes, aanpassing werken, promotiecampagnes, enzovoort worden door de bedrijven of door de gemeenten gedragen.

Bovendien moet ik vermelden dat een dergelijke ingreep een serieuze ontlasting zou zijn voor de verkeersproblemen op de E313. U bent ongetwijfeld op de hoogte van de verkeersproblemen rondom het knooppunt Geel, alsook van het initiatief dat mijns inziens een stap in de goede richting zou kunnen betekenen

Mijnheer de minister, wordt dit plan in functie van de ontlasting van het verkeer op het knooppunt Geel door uw diensten bestudeerd ? Zo ja, wat zijn daarvan tot nu toe de bevindingen ? Is het plan van die aard dat het binnen de mogelijkheden van De Lijn kan worden uitgevoerd ? Zo ja, wordt er dan ook in die zin ten aanzien van De Lijn een aanbeveling geformuleerd ? Zijn er andere studies waar u weet van heeft ? Wordt in de aanbeveling ook verwezen naar eventuele route- of uurwijzigingen van De Lijn ?

Wat is uw standpunt over De Lijn als valabele partner van de Vlaamse bedrijven bij de uitvoering van de bedrijfsvervoerplannen ? Is het wenselijk om de diensten van De Lijn meer af te stemmen op het bedrijfsleven ? In hoeverre kunnen de bedrijven bijdragen in de extra kosten die deze eventuele aanpassingen met zich kunnen brengen ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, het hele proces 'multimodaal bedrijfsvervoerplan Geel-Oevel 2001-2002', opgevoerd door studie bureau Traject cv, werd gevolgd door de verantwoordelijken voor exploitatie bij De Lijn in Antwerpen. Zij werken vanuit hun exploitatietechnische knowhow zeer actief mee aan het aanleveren van gegevens en de accurate analyse ervan.

## Stevaert

Over de eindrapportering van het bedrijfsvervoerplan is, via de beleidscel bij De Lijn, overleg gepleegd met het kabinet. Als uitgangshouding in de besprekingen werd door De Lijn steeds voorgehouden dat de heroriëntering van de beperkte exploitatiemiddelen die nu worden ingezet, mogelijk is en dat een systeem van derde betaler op dit ogenblik de enige mogelijke financieringswijze is.

De stand van zaken in het proces 'Bedrijfsvervoer Geel-Oevel' kan als volgt worden samengevat. Een aantal bedrijven wil zich engageren voor de implementatie van een reeks in het plan beschreven initiatieven. Voor De Lijn is een voorstel van busnet en dienstregeling opgemaakt, waarvoor echter geen budget beschikbaar is. Slechts een minderheid van de bedrijven wil zich op dit ogenblik engageren tot een derde-betalerssysteem, bijvoorbeeld aanschaf van 3W-extra-abonnementen, op voorwaarde dat daar een extra aanbod tegenover staat. Andere bedrijven overwegen dit nog. Er werd een overkoepelend werkende vervoerscoördinator aangesteld, die deels gefinancierd wordt vanuit het Europees Sociaal Fonds.

Andere bedrijfsvervoerplannen die recent werden opgemaakt, waarvan sommige onder impuls van de Vlaamse Mobiliteitscel, andere onder impuls van GOM's en/of Kamers van Koophandel zijn : Keiberg Zaventem, Machelen-Diegem-Zaventem met onder meer Sabena, Genk-Zuid met onder andere Ford, Vorst Volkswagen, Mechelen-Noord, Industrierrein Haasrode, Bedrijvenzones Haspengouw, Ambtenaren WTC 3 en Boudewijngebouw, Ambtenaren Stad Gent en Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Janssen Pharmaceutica Beerse, Industriezones Aalst-Erembodegem, Alcatel Bell Antwerpen, Kantorengordel Singel Berchem-Zuid, VRT Schaarbeek, Royale Belge Watermaal-Bosvoorde en UZ Leuven.

In alle studies werd, al dan niet gedetailleerd uitgewerkt, verwezen naar aanpassingen van het openbaarvervoernetwerk als een alternatief voor het gebruik van de auto. Dit maakt in de meeste gevallen trouwens deel uit van de studieopdracht.

De raad van bestuur van De Lijn heeft in 2002 de principesbeslissing genomen om De Lijn in de toekomst sterker te profileren op het vlak van het mobiliteitsmanagement, waarvan de bedrijfsvervoerplanning een belangrijk onderdeel uitmaakt. De Lijn wil op dit vlak een stimulerende rol opnemen. Mee in dit licht moet bijvoorbeeld de geplande

overname van de carpooldatabank door De Lijn worden beschouwd.

Wat mogelijkheden tot cofinanciering van extra openbaarvervoeraanbod betreft, kan zowel verwezen worden naar het klassiek derdebetalerssysteem, met een rechtstreekse inbreng in de exploitatiekosten, of het 3W-extra-abonnementensysteem, waarbij hoe dan ook, geval per geval, moet worden uitgemaakt of de extra inkomsten de extra exploitatiekosten kunnen dekken.

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

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de minister, ik dank u – zoals de geplogenheden dat vragen – voor uw antwoord in mitrailleurstijl.

U zegt dat er op het terrein zekere engagementen zijn genomen. Uit uw globaal antwoord blijkt dat voor wat het specifiek door mij aangehaald plan er blijkbaar geen budgetten zijn van De Lijn. Ik stel me de vraag welk nut het dan heeft om al die studieopdrachten met betrekking tot andere bedrijfsvervoerplannen te laten maken, vermits ik durf vermoeden dat zich daar hetzelfde probleem zou voordoen. In feite bent u bezig met een oefening te laten maken om iets te implementeren dat er zo goed als niet kan komen omwille van budgettaire redenen.

Ik weet niet of het verandering zou brengen, maar voor zover ik weet worden de privé-exploitaties niet betrokken in de mogelijkheid tot het uitvoeren van een bedrijfsvervoerplan en blijft dit in feite hangen in een monopoliesituatie bij De Lijn, tenzij u over andere gegevens beschikt dan ik. Op dit ogenblik treedt De Lijn nog altijd op als coördinator en regisseur van het vervoer, dat moet u toch toegeven. Als de privé-sector kan inhaken, zouden er misschien andere financiële voorwaarden kunnen komen, dat weet ik niet. De markt moet erover oordelen hoe dit kan verlopen. Het zou misschien goed zijn om aan de hand van de studies de mogelijke resultaten open te trekken naar het privé-vervoer, wat niet meteen betekent dat de privé-sector geïnteresseerd is.

De moraal van het verhaal is echter dat De Lijn wel geïnteresseerd is, maar dat er geen budget is, dus kan een en ander niet worden geïmplementeerd. Hoe denkt u dit op te lossen op budgettair vlak ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer Ramoudt, ik heb de indruk dat er een kleine misvatting is. Ik heb er absoluut geen probleem mee dat de privé-sector dat alleen regelt. Ik zou dat heel graag hebben en heel graag het lint daar komen doorknippen. De privé-sector regelt dat echter niet, maar vraagt dat De Lijn zich daarmee inlaat. De Lijn doet dat dan ook.

Dan trekt u een foute conclusie. U stelt dat De Lijn geen middelen heeft. De Lijn heeft geen middelen om dit voor 100 percent te dragen en zou graag een inbreng van de privé-sector hebben. Dan blijkt dat de privé-sector alweer afhaakt op dit punt, voor de tweede keer al. Als de privé-sector een inbreng wil doen, heb ik er geen enkel probleem mee dat De Lijn zich engageert voor de organisatie ervan, maar De Lijn hoeft niet de uitvoerder te zijn met zijn eigen bussen en eigen personeel. We willen graag op onze beurt weer uitbesteden aan de privé-sector. Alleen nog dit : als we op dit ogenblik iets aan de zo geroemde privé-sector uitbesteden, valt het veel duurder uit dan wanneer we het zelf doen.

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

**De heer Didier Ramoudt** : Deze discussie zou nog lang kunnen duren, maar ik rond af. Bij het specifieke probleem dat ik naar voren heb gebracht, zijn de privé-sector en in het bijzonder de bedrijven wel bereid een deel van de kosten te dragen. Ze zullen natuurlijk niet beginnen investeren in infrastructuur daarvoor.

**Minister Steve Stevaert** : Ze krijgen een aanbod om mee te financieren, maar ze doen het niet.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op de Brusselsesteenweg N9 en de houding van De Lijn hieromtrent**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveilige situatie op de Brusselsesteenweg N9 en de houding van De Lijn hieromtrent.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, verkeersveiligheid – of moet ik verkeersonveiligheid zeggen ? – blijft terecht onze aandacht opeisen. In stedelijke omgevingen zien we dat ringwegen en invalswegen de meest onveilige punten zijn. Natuurlijk is daar zeer druk verkeer, maar soms, zoals in dit geval, gaat het ook om niet-aangepaste verkeersinfrastructuur, meer bepaald een weg met twee maal twee rijstroken, die specifieke problemen met zich brengt.

Ik heb in november hierover een schriftelijke vraag gesteld, maar ondertussen is er, op 11 januari jongstleden, weer een zwaar verkeersongeluk gebeurd dat jammer genoeg treurige herinneringen oproept aan andere ongevallen. Er werden namelijk twee meisjes door een wagen opgescheept. Het is een typisch ongeval voor een weg met twee maal twee rijstroken. Op de eerste rijstrook stopt een automobilist om personen te laten oversteken. Die steken over, maar de automobilist op de tweede rijstrook heeft deze personen niet gezien.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag dat ik ondertussen heb ontvangen, blijkt dat alle voorbereidende werken zijn verricht om deze weg snel opnieuw aan te leggen. Er blijkt reeds een verkeersplanologische en stedenbouwkundige studie te zijn verricht met het oog op de geplande herinrichting. Daarbij wordt er onder meer duidelijk voor geopteerd om de rijweg over de hele lijn te herleiden van twee maal twee rijstroken naar twee maal één rijstrook.

Er is nog een andere goede reden om deze gewestweg op korte termijn opnieuw aan te leggen : er ligt namelijk een belangrijke stelplaats van De Lijn aan deze gewestweg en de trams van De Lijn zitten er elke ochtend en avond vast in de file.

Dit dossier zou dus ook prioritair moeten zijn met het oog op de problematiek van de doorstroming van het openbaar vervoer. Het verheugde me dan ook te lezen in het antwoord op mijn schriftelijke vraag dat de voorbereidende planologische studie reeds is uitgevoerd. De principes zijn er dus.

Anderzijds bevatte uw antwoord een merkwaardig element. U zegt immers dat de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen klaar is en haar investeringsprogramma afstemt op dat van De Lijn, dat volgens u de locomotief is in dit dossier. Vervolgens verklaart u dat het dossier bij De Lijn geprogrammeerd is in 2005.



## Holemans

Doorstroming is ook een topprioriteit bij De Lijn. Alle trams die in Gent rijden, moeten Gent bereiken via die stelplaats. Dat is toch een argument om er bij De Lijn voor te pleiten dat ze dit zo snel mogelijk opnieuw zou aanleggen. Bekijken we dit samen met de problematiek van de verkeersonveiligheid voor de zwakke weggebruiker, dan zijn mijns inziens alle argumenten voorhanden om dit dossier te versnellen. Mijnheer de minister, is De Lijn bereid dit te doen ?

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

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, met betrekking tot de Brusselsesteenweg wordt voorzien in de herinrichting van het traject tussen het Arsenaal, in de Schooldreef, en de Keizerpoort.

Dit traject wordt gekenmerkt door twee belangrijke delen, die grondig van elkaar verschillen. Ten eerste is er het deel tussen de Schooldreef en de Hovenierstraat in Gentbrugge. Dat is het brede gedeelte. Ten tweede is er het deel tussen de Hovenierstraat en de Keizerpoort in Ledeberg. Dat is het smalle gedeelte. De uitvoering van deze projecten moet in samenwerking met de stad Gent en de AWV gebeuren. De timing binnen het investeringsplan van De Lijn is bijgevolg een zaak van alle betrokken actoren.

Sinds 2002 wordt de doorstromingsproblematiek van het openbaar vervoer op de gewestwegen vertaald naar een indicator waarmee de congestie van het openbaar vervoer op het betreffende baanvak wordt gekenmerkt. Na afweging van alle beschikbare congestiegraden – over alle entiteiten heen – werden de uitvoeringsprojecten als volgt ingeschreven in het indicatief meerjarenprogramma 2003-2005 van De Lijn en van de AWV. Het deel tussen de Schooldreef en de Hovenierstraat staat in de planning van De Lijn in 2004, in de planning van de AWV in 2005. Het deel tussen de Hovenierstraat en de Keizerpoort staat in de planning van De Lijn in 2005, in de planning van de AWV in 2005. De uitvoeringsstudie wordt in 2003 aangevat. In afwachting van deze fundamentele ingrepen laat ik wel onderzoeken hoe door beperkte ingrepen de veiligheid kan worden verhoogd.

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

**De heer Dirk Holemans :** Mijnheer de minister, ik heb er begrip voor dat grondige ingrepen niet zomaar kunnen worden versneld, maar op het einde

van uw antwoord ging u zelf al in die richting. De stad Gent is bezig met een soort noodplan met kortetermijnmaatregelen. Daarom wil ik u vragen of het niet mogelijk is te overwegen om op dat kleine stuk waar er nog twee maal twee rijstroken zijn, een reductie tot twee maal één rijstrook door te voeren. Zo ontstaat ook een grotere scheiding tussen autoverkeer en fietsers, zodat dit soort ongelukken, waarbij voetgangers worden gegrepen door wagens op het tweede baanvak, niet meer kunnen gebeuren.

**Minister Steve Stevaert :** Ik wil deze suggestie voorleggen aan de provinciale commissie verkeersveiligheid. Dat is de gangbare werkwijze. Dan moet de commissie er een uitspraak over doen.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plaatsing van zogenaamde kreukelpalen

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

Mevrouw De Maght heeft het woord.

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, in het magazine 'Uitweg' van het Vlaams Gewest las ik dat in dit land jaarlijks gemiddeld 90 mensen sterven door een aanrijding met een verlichtingspaal.

Dat aantal zou sterk kunnen dalen door gebruik te maken van de zogenaamde kreukelpalen die zich om de auto plooien als die erop inrijdt. De passagierskooi en het dashboard blijven zo intact. Ook het motorblok blijft op zijn plaats. Deze paal vertraagt ook de schok, met minder plotse lichamelijke gevolgen voor de slachtoffers – dan denk ik aan de bloedvaten enzovoort – als resultaat.

In Finland is er sedert de invoering van die palen geen enkele dode meer gevallen na een aanrijding ermee. In Vlaanderen is de opmars ervan echter



## De Maght-Aelbrecht

nog heel bescheiden. Misschien heeft dit te maken met de beperkte informatie daarover bij de technici, bij de gemeenten of de provincies of bij de gewestelijke diensten, maar blijkbaar is ook de prijs een belangrijk element. Ik wil dat wel aanvaarden.

Ik wil niet speculeren over hoeveel slachtoffers er minder kunnen zijn, maar we moeten op de diverse niveaus alles in het werk stellen om dergelijke kreukelpalen in te planten op de gevaarlijkste plaatsen. Dat is dus in de eerste plaats op die kruispunten of langs die wegvakken waar volgens de statistieken vaak aanrijdingen gebeuren. Kapotte verlichtingspalen vervangen door kreukelpalen lijkt me ook niet zo'n duur project. Mijnheer de minister, een kreukelpaal is weliswaar 30 tot 50 procent duurder, maar volgens uw administratie zou dit in het totale pakket van de wegwerkzaamheden een kleine uitgave zijn. Uiteraard zakt die prijs ook nog als een hele wijk of een heel gebied zou worden aangepakt.

Uit de statistieken blijkt dat in Vlaanderen 5,5 procent van het aantal doden en zwaargewonden – 400 op 7.200 – het gevolg is van een botsing met een gewone verlichtingspaal. We kunnen dus met een beperkte ingreep per jaar 400 gezinnen heel wat leed besparen. Dat is misschien wat simplistisch gesteld, maar ik ben nu eenmaal een eenvoudige vrouw uit een eenvoudige stad.

Omdat nog niet zoveel gemeenten hiermee bezig zijn, stel ik voor dat het Vlaams Gewest hier het voortouw zou nemen. Misschien kan het gewest in een subsidie voorzien, zodat alle andere wegbeheerders, in concreto de gemeenten en de provincies, het verschil kunnen terugbetalen tussen het plaatsen van een gewone paal en het plaatsen van een kreukelpaal. Op die manier worden de inspanningen om mensenlevens te redden verdeeld en neemt toch iedere overheid haar verantwoordelijkheid.

Ik geef toe dat een kreukelpaal maar kan worden gebruikt tot hij kapot wordt gereden, maar als een kreukelpaal wordt aangereden, dan zal de aanrijder wellicht voor de schade moeten opdraaien, en dus de aankoop en plaatsing van een nieuwe kreukelpaal betalen. Dit is, met andere woorden, min of meer een eenmalige uitgave voor het gewest.

Meneer de minister, hoeveel kost het leveren en plaatsen van één gewone verlichtingspaal en van een kreukelpaal? In Bilzen werden in juni 2002 23 kreukelpalen geplaatst, als ik me niet vergis aan

een rond punt. Is de ervaring daarmee volgens u positief? Zijn er gelijkaardig projecten in de rest van Vlaanderen? Ik weet dat Antwerpen hierin geïnteresseerd is, voor sommige straten. Wij in Aalst zijn dat ook, maar veel hangt af van de financiering ervan.

Is er voorzien in proefprojecten in Oost-Vlaanderen? Als u dat wilt doen, dan mag dat gerust in Aalst. Wilt u overwegen en bespreken met uw diensten of in de toekomst de voornoemde kleine financiële bijdrage voor de eenmalige plaatsing van een verbeterde paal mogelijk is? Misschien antwoordt u hier negatief op. Ik ben dat wat gewoon. In Aalst trekken we ons altijd uit de slag. Maar het zou een verrassing zijn, mochten we eens iets meer krijgen.

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

**De heer Pieter Huybrechts** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dat kreukelpalen dodelijke ongevallen en ongevallen met zwaargewonden aanzienlijk zullen doen afnemen, zal door niemand wordt betwist. Het is de logica zelf dat die palen in eerste instantie op de gevaarlijke punten worden vervangen. Maar is het de uiteindelijke bedoeling dat alle verlichtingspalen worden vervangen? Of is dat financieel niet haalbaar?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik ben echt blij met deze vragen. Blijkbaar twijfelt niemand nog aan de zin van kreukelpalen. Enkele maanden geleden was dat nog anders, want toen vond men dat nog een idioot futuristisch gadget. We hebben nu een project in Bilzen. Daar willen we een evaluatie van hebben. Daarna kunnen we dan de volgende stap zetten. We moeten natuurlijk ook opletten met nieuwe technologie om die te massaal eenmalig toe te passen, want morgen kan er een betere technologie op de markt komen.

Onze beleidslijn is de volgende : als we palen vervangen – op gewestwegen uiteraard -, zullen we die vervangen door kreukelpalen. Als er gevaarlijke plekken zijn, dan zullen we die als tweede aanpakken. Dus ten eerste vervangen, en ten tweede uitbreiden tot gevaarlijke plekken. Op sommige plaatsen heeft het zelfs geen zin om kreukelpalen te plaatsen, bijvoorbeeld achter een vangrail. Op termijn kunnen we langs alle Vlaamse gewestwegen kreukelpalen plaatsen.

**Stevaert**

Als iemand tegen zo'n kreukelpaal botst, moet die inderdaad vervangen worden. Dat is echter ook vaak het geval bij een botsing tegen een andere paal. Dat mag dus zeker het probleem niet zijn. Op dat punt ben ik het met u eens.

Op een ander punt ben ik het echter niet met u eens. We zullen geen subsidies geven aan steden en gemeenten om kreukelpalen te plaatsen langs gemeentelijke en stedelijke wegen. Dat geldt ook voor provinciale wegen. We vinden dat de provincies hun wegen moeten overhevelen naar het Vlaams Gewest.

Aan de steden en de gemeenten wil ik wel de volgende suggestie doen. Als ze verstandig zijn, kunnen ze hun openbare verlichting inbrengen in hun energienetwerken. Dan is er al een besparing van ongeveer 20 percent BTW. *(Opmerkingen van mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht)*

U kunt een constructie maken met de intercommunale die eigenaar is van het netwerk. Binnenkort zult u geconfronteerd worden met winsten – behalve als de intercommunales de federale overheid kunnen overtuigen om die winsten niet te belasten -, en dan zou het interessant zijn dat de energienetwerken uw verlieslatende post verlichtingsinfrastructuur beheren. Daardoor daalt uw winst en moet u minder belastingen betalen aan de federale overheid. Op die manier kunt u dat organiseren. Het is maar een tip, u hoeft dat niet te volgen. Denk er gewoon eens over na. In sommige provincies is men daarover aan het nadenken.

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

**Mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht** : Mijnheer de minister, het is niet alleen in Hasselt dat men nadenkt. Ook in Aalst doen we ons best om af en toe eens na te denken.

Ik zou u ook een suggestie willen doen. Als deze kreukelpalen niet kunnen worden gesubsidieerd door het Vlaams Gewest, zou het nuttig zijn dat u nog eens opnieuw nadenkt over de retributie van de inname van de openbare weg bij de privatisering van de energiemarkt.

**Minister Steve Stevaert** : At your service. Ik denk echter dat u vooral de heer Denys moet overtuigen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de grensoverschrijdende vervoerspolitiek tussen Noord-West-Vlaanderen en Nederland**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de grensoverschrijdende vervoerspolitiek tussen Noord-West-Vlaanderen en Nederland.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige week hebben we vernomen dat er wat problemen waren in het kader van de grensoverschrijdende vervoerspolitiek tussen Noord-West-Vlaanderen en Nederland. In het kader van een samenwerkingsverband participeert De Lijn in het grensoverschrijdend busvervoer, georganiseerd tussen Zeeland en het noorden van West-Vlaanderen, met name de lijn 2 Brugge-Breskens. U weet ook dat het Vlaamse tariefsysteem daar geldt tot de stad Sluis, vanaf dat punt geldt het Nederlandse systeem tot Breskens.

Ik heb ook gezien dat de heer Holemans een aantal maanden geleden een soortgelijke problematiek heeft aangekaart met betrekking tot de grensoverschrijdende busverbindingen tussen Oost-Vlaanderen en Nederland. Het gemeenschappelijke aspect in beide dossiers is natuurlijk dat elk land een eigen filosofie hanteert inzake tarieven.

Hoe dan ook bezit de Nederlandse staat 100 percent van de aandelen van Connexxion, het bedrijf dat dit grensoverschrijdend busvervoer samen met De Lijn organiseert tussen Brugge en Breskens. Het is ook de provincie Zeeland die als budgethouder en opdrachtgever het kader vastlegt waarbinnen Connexxion werkt als zelfstandige maatschappij. Als er naar een oplossing moet worden gezocht, kunnen er dus misschien ook op het politieke vlak afspraken worden gemaakt tussen beleidsvoerders.

**Decaluwe**

Ik weet ook dat de busondernemingen tot een oplossing proberen te komen. Vorige week is er een betaalstaking uitgebroken bij de mensen van De Lijn. Men probeert een oplossing uit te dokteren voor het gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers. Als senioren van Brugge naar Breskens rijden, moeten ze het laatste stuk effectief betalen.

Bij gebrek aan oplossing werd er dus een betaalstaking gehouden. Via het regionale nieuws heb ik vernomen dat wordt gehoopt op een politieke oplossing. Bijgevolg kom ik nog eens terug op die aandeelhoudersstructuur. De Nederlandse overheid heeft daar iets over te zeggen. U als voogdijminister van De Lijn hebt daar ook iets over te zeggen. In ieder geval kunt u mee naar een oplossing zoeken.

Mijnheer de minister, kunt u me inzicht geven in het concrete samenwerkingsverband? Wat zijn de grote krachtlijnen? Welke grote contacten werden er in het verleden al gelegd, tussen De Lijn en de Nederlandse collega's, maar ook op het politieke vlak, om te komen tot een deblokkering van dit dossier? Op welke manier kan men effectief een oplossing uitwerken zodat die betaalstakingen in de toekomst niet meer plaatsvinden?

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

**De heer Jan Loones** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil van deze gelegenheid gebruikmaken om een ander grensoverschrijdend verkeersprobleem aan te kaarten. Ik verwacht echter niet onmiddellijk een gedetailleerd antwoord van de minister.

Ik wil het met name even hebben over het toenemend verkeer tussen Noord-West-Vlaanderen, de kuststreek en de Westhoek, en Frans-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Ik heb het daarbij niet alleen om het toeristische verkeer, maar ook – en in toenemende mate – over het economische verkeer, met als belangrijke punten Calais, Duinkerke en de Chunnel. Al tientallen jaren ijveren we tevergeefs voor een spoorverbinding bij Adinkerke, met een revalorisatie van het goederenverkeer. Ik besef evenwel dat dit – nog – niet uw bevoegdheid is.

Op dit ogenblik is er wel een busverbinding tussen Adinkerke-De Panne en Duinkerke. Daar rijzen nagenoeg dezelfde problemen als die met betrekking tot de verbinding met Nederland. Ook voor die problemen had ik dus graag uw aandacht gehad.

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

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb hier inderdaad enkele maanden geleden een gelijkaardige problematiek aangekaart. Ondertussen is gebleken dat De Lijn enigszins van houding is veranderd in de betreffende Oost-Vlaamse dossiers. Er zou zelfs overleg worden gevoerd met de gebruikers van de betreffende lijn.

Toch wil ik me aansluiten bij de vorige sprekers nu blijkt dat zich gelijkaardige problemen voordoen in andere regio's. Lijkt het u dan niet evident dat al die problemen globaal en tussen alle betrokken overheden worden opgelost? Gebeurt dit niet, dan zult u hier elke maand wel een vraag voorgeschoteld krijgen over een grensoverschrijdend verkeersprobleem. Volgende maand kan het dan bijvoorbeeld gaan om een grensoverschrijdend verkeersprobleem in Limburg of in de Kempen.

Een globale aanpak is mijns inziens noodzakelijk in het kader van een goede samenwerking tussen buurlanden. Het zou immers moeilijk te verdedigen zijn dat de basismobiliteit van de Vlamingen zou stoppen aan de Vlaamse regiogrenzen.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, het Europees Economisch Samenwerkingsverband is een samenwerkingsverband tussen de openbare vervoersbedrijven De Lijn en Connexion. Hierin zijn afspraken vastgelegd in verband met de door beide vervoerbedrijven – gezamenlijk of afzonderlijk – geëxploiteerde grensoverschrijdende verbindingen.

Sinds de invoering van de Nederlandse Wet Personenvervoer 2000 is de opdrachtgever voor het openbaar vervoer in het betrokken gebied de provincie Zeeland. Door dezelfde wet is in het Nederlandse openbaar vervoer een systeem van marktwerking ingevoerd zoals in Engeland. Uit de praktijk blijken de gevolgde toewijzingsprocedures in de allereerste plaats op kostenbesparing gericht. Dit leidt tot strengere rendementseisen bij de vervoerbedrijven en bijvoorbeeld ook tot tariefverhogingen.

Gezien de marges van het door de provincie Zeeland ter beschikking gestelde budget heeft Connexion aan De Lijn te kennen gegeven dat ze de veel goedkopere Vlaamse tarieven op Nederlands grondgebied niet meer kan aanvaarden. Uiteindelijk zijn beide vervoerbedrijven overeengekomen

**Stevaert**

dat voor de verbinding Brugge-Breskens de Vlaamse vervoerbewijzen wel geldig zouden blijven tot op het grondgebied van de Nederlandse gemeente Sluis, de eindbestemming van de meeste Vlaamse 65-plussers op deze lijn. Ook elders langs de grens blijkt dat het fundamenteel verschillend openbaarvervoerbeleid de grensoverschrijdende initiatieven onder zware druk zet.

In het kader van de door de Benelux georganiseerde contacten tussen Vlaanderen en de Nederlandse grensprovincies is hierover de komende weken in ambtelijk overleg voorzien. Nu is echter al wel duidelijk dat voor de Nederlandse partners een terugkeer naar de vorige situatie – waarin de Vlaamse 65-pluspas en de andere netabonnementsen ook op Nederlands grondgebied geldig waren – onaanvaardbaar is.

Specifiek voor de verbinding Brugge-Breskens wordt op dit ogenblik door Connexxion onderzocht of kan worden ingegaan op de suggestie van De Lijn om voor het volledige traject Brugge-Breskens een speciale toeristenkaart in te voeren. Dit zou in elk geval het ongemak wegnemen om voor de volledige grensoverschrijdende rit twee vervoerbewijzen te moeten hebben.

De bijkomende vragen van de heren Loones en Holemans zullen verder worden onderzocht.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Indien ik het goed begrepen heb, probeert men naar aanleiding van de betaalstaking toch een oplossing te vinden. Daarbij wordt de piste van een speciale toeristenkaart bewandeld. Zal dit gratis zijn, of wordt daarbij in een kleine vergoeding voorzien ? Heeft dat een speciaal statuut ?

Als op die lijn in een speciale toeristenkaart wordt voorzien, wat gebeurt er dan met de andere grensoverschrijdende lijnen ? In die zin sluit ik me aan

bij de bijkomende vraag van de heer Holemans. Wanneer denkt u dus een globale aanpak te hanteren ?

**Minister Steve Stevaert** : Het probleem wordt complexer als u weet dat niet overal in Nederland dezelfde exploitatievorm wordt toegepast. Men zou dus voor de ene provincie wel tot een oplossing kunnen komen, maar voor de andere niet. Het is dus een complex probleem omwille van de wetgeving van 2000.

Ik wil er ter attentie van de heer Holemans ook op wijzen dat sommige grensregio's vervagen en dat Nederland in het kader van het openbaar vervoer duidelijk voor een drastische oplossing heeft gekozen, geïnspireerd door het Engelse model. Dit zal de zaken niet vereenvoudigen, maar we zullen in ieder geval proberen te onderhandelen.

Een oplossing is echter nog lang niet in zicht, want de Nederlanders zijn bijzonder stug. Bovendien heb ik ook het aanvoelen – en daarmee spreek ik mogelijks iets voor mijn beurt – dat Connexxion het in Nederland momenteel bijzonder moeilijk heeft.

**De heer Carl Decaluwe** : Het zal dus niet gratis zijn ?

**Minister Steve Stevaert** : Daaromtrent moeten afspraken worden gemaakt. De vraag is ook of de provincie al dan niet een inbreng wil doen.

**De heer Carl Decaluwe** : In West-Vlaanderen of Zeeland ?

**Minister Steve Stevaert** : De gesprekken moeten door de provincie Zeeland worden gevoerd.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.22 uur.*

---