

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



Zitting 2002-2003

24 april 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst en de rekening 2002 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de sociale onrust en de capaciteitsproblemen bij De Lijn  
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van zwarte punten

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het taalgebruik voor wegbewijzing langs autosnelwegen

Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schorsing van de bouw van een windmolenpark voor de kust van Knokke

Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middelen voor de uitvoering van de gemeentelijke schoolvervoersplannen  
Met redenen omklede motie



## Commissie voor voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 24 april 2003

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 9.09 uur.*

### **Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst en de rekening 2002 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de sociale onrust en de capaciteitsproblemen bij De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst en de rekening 2002 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de sociale onrust en de capaciteitsproblemen bij De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, oorspronkelijk waren er drie interpellaties. We hebben die samengevoegd. Ze gaat onder meer over de problematiek van de CAO. Na de interpellatie volgt een eerste gedachtewisseling over de beheersovereenkomst met De Lijn. We kunnen dan ook nog een aantal vragen stellen.

Het is een spijtige zaak dat we de stukken zo laat hebben gekregen. Ik heb niet de tijd gehad om die op het eerste gezicht goed voorbereide teksten te lezen.

De huidige beheersovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en De Lijn was oorspronkelijk bedoeld voor de periode 1997-2001. Ze werd ondertussen al twee keer stilzwijgend verlengd met telkens 1 jaar.

In de huidige overeenkomst wordt er niets gezegd over een aantal essentiële zaken, zoals de tariefmaatregelen, het gratis openbaar vervoer, de Buzzy Pazz, enzovoort. Over de basismobiliteit wordt slechts in zeer algemene termen gesproken. Er staat geen bepaling in over de overname van het leerlingenvervoer. Dit alles geeft aan dat de omstandigheden sterk zijn gewijzigd. Als er een nieuwe overeenkomst wordt afgesloten, is het onze wens dat al die specifieke elementen daarin worden opgenomen.

Volgens artikel 2, paragraaf 2 moet er in elk geval een bijakte worden afgesloten tot wijziging van de overeenkomst. We hebben al herhaaldelijk deze kwestie op de agenda gezet, onder andere via interpellaties en tijdens begrotingsbesprekingen. Er wordt nu blijkbaar een nieuwe overeenkomst voorbereid. De stukken die we gisteren met de post hebben gekregen, zien er omvangrijk uit. Ik heb ook begrepen dat er momenteel druk overleg is tussen het kabinet en vertegenwoordigers van De Lijn. De eerstkomende dagen zouden we in het parlement een gedachtewisseling kunnen organiseren. Daarna is het de verantwoordelijkheid van de contractanten om daar al dan niet rekening mee te houden.

Mijnheer de minister, tijdens de begrotingsbesprekingen in de maand november heeft uw voorganger, de heer Stevaert, duidelijk gesteld dat hij voorstander is van een overeenkomst met een looptijd van 5 jaar, zodat ze zou samenvallen met de legislatuur. Ondertussen zou er volgens hem moeten worden nagegaan wat er met de huidige overeenkomst wordt gedaan. In de inleiding staat dat de nieuwe overeenkomst tot 2009 zou duren. Daarover kunnen we nog discussiëren.

Mijnheer de minister, de voorzitter van uw partij is er geen voorstander van om nu een nieuwe overeenkomst voor 5 jaar op te stellen. Er moet immers ook rekening worden gehouden met het beter be-

## Decaluwe

stuurlijk beleid. De vraag is wat daar de timing van is. De toenmalige minister beloofde aanpassingen en verbeteringen van de bestaande beheersovereenkomst in afwachting van een nieuw akkoord bij het begin van de volgende legislatuur.

Een ander belangrijk punt is de financiële situatie van De Lijn. Op 12 maart 2003 heeft de raad van bestuur de jaarrekeningen voor 2002 goedgekeurd. Zoals gewoonlijk was er een evenwicht tussen inkomsten en uitgaven. De maanden voordien waren er nochtans alarmerende berichten. Het was niet CD&V die de problemen aangaf, maar wel de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

De raad van bestuur heeft blijkbaar een personeelsstop afgekondigd. Blijkbaar zijn er dus wel degelijk problemen. Men mag de oppositie dan ook niet verwijten hierover verduidelijking te vragen. Het Rekenhof heeft trouwens over een aantal punten al fundamentele opmerkingen gemaakt.

In de zomer van vorig jaar bleek er een tekort te zijn van 3 miljoen euro. Er volgden verscheidene interpellaties. Er werd geantwoord dat er geen probleem was. Er is inderdaad een evenwicht bij het afsluiten van de rekeningen.

Mevrouw de voorzitter, De Lijn kon wel rekenen op een financiële meevaller van 1,5 miljoen euro. Een provisie bleek overbodig te zijn. De dotatie van de Vlaamse regering werd tijdens de tweede begrotingscontrole van 2002, nogmaals, verhoogd. Ik zal de cijfers van die controle niet allemaal geven. Minister Bossuyt en de directeur-generaal kennen die veel beter. De exploitatiedotatie van de overheid is in elk geval met ongeveer 20 percent toegenomen ten opzichte van het jaar voordien.

Volgens de cijfers van het Rekenhof was het exploitatietekort in mei van vorig jaar 2,78 miljoen euro, in juli 2,88 miljoen euro, in augustus 2,93 miljoen euro, in september 2,76 miljoen euro, in oktober 2,74 miljoen euro en in november 2,75 miljoen euro. In december waren die tekorten plots verdwenen. We kunnen het daar straks nog over hebben.

Het positieve nieuws is vanzelfsprekend dat het aantal reizigers blijft stijgen. Er zijn nu zo'n 318 miljoen passagiers. Dit is het gevolg van een aantal drastische tariefmaatregelen, zoals gratis openbaar vervoer, Buzzy Pazz, enzovoort. De oorspronkelijke stelling om gratis vervoer aan te bieden was dat

de 'lucht' moest worden gevuld, dat de bussen vol moesten raken. Dat was een goede doelstelling. De redenering gaat echter niet meer op.

Dalende inkomsten en stijgende uitgaven brengen met zich mee dat de Vlaamse overheid jaar na jaar meer zal moeten bijpassen om de rekeningen in evenwicht te houden. Tijdens de begrotingscontrole is dit ook duidelijk aan het licht gekomen. Als we willen vermijden dat de financiële situatie van De Lijn problematisch wordt, dan moet er in de beheersovereenkomst een basisdotatie worden ingeschreven. De inkomsten van de vervoermaatschappij moeten voor een deel worden gegarandeerd. Ik verwijs naar het systeem dat geldt voor de VRT. Indien dat niet gebeurt, voorspel ik financiële problemen.

Ondertussen is, eufemistisch gezegd, het overleg voor de nieuwe CAO voor de periode 2003-2004 vastgelopen. Ook dat heeft te maken met de financiële kant. De vakbonden eisen dit en volgend jaar een loonsverhoging van telkens 3 percent, en willen voor het zaterdagwerk de helft meer loon dan voor de weekdays. Momenteel krijgt het personeel op een zaterdag 10 percent meer.

De directie heeft, bij monde van mevrouw Lieten, al enkele malen in de media gezegd dat er geen financiële ruimte is om aan die eisen tegemoet te komen. De kostprijs van het eisenpakket is, volgens de pers, berekend op om en bij de 27,5 miljoen euro. De Lijn wil voor de CAO gaan tot maximaal 1,15 miljoen euro. Er zijn ongeveer 6.400 werknemers. Dat betekent dat er per werknemer geen 20 euro beschikbaar is. *(Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt)*

Dat is nu juist het punt, mijnheer de minister. Als er door de politiek een aantal dingen wordt opgelegd, dan neemt de werkdruk ook toe. Er moeten ook extra bussen en extra personeel komen, terwijl De Lijn toch gevangen zit in een budgettair keurslijf. Daar zijn niet de vakbonden, maar de politici voor verantwoordelijk. Zij moeten in de nodige middelen voorzien.

Als de overheid a zegt, door haar keuzes met betrekking tot basismobiliteit, exploitatie, enzovoort, dan moet ze ook b zeggen, en inspanningen leveren voor het personeel. Ik sta dan ook achter de stelling van de directeur-generaal dat ze binnen de budgettaire marges moet blijven werken. Het is aan de minister die marges te bepalen.

De betaalstakingen zijn nog niet afgelopen; er is er nog een gepland voor 25 april. Tot nog toe hebben

## Decaluwe

ze De Lijn 223.000 euro per dag gekost. Dat is op drie dagen meer dan de helft van het bedrag waarin De Lijn voorziet voor de verhoging van de koopkracht van haar werknemers. We moesten ons daar maar eens over bezinnen. Ik begrijp de houding van De Lijn. Het is de politieke overheid die kleur moet bekennen, anders gaan we naar een NMBS-scenario.

Nu reeds is het moeilijk nieuwe chauffeurs te rekruteren. In een tijd dat het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt en de exploitatie wordt uitgebreid, zullen er nochtans hoe dan ook nieuwe chauffeurs moeten worden gevonden. Een concurrerend loon dat in verhouding staat tot de arbeidsdruk is dan ook noodzakelijk. Die arbeidsdruk is de laatste jaren sterk toegenomen door het stijgend aanbod, het niet volledig opgevuld personeelskader en de personeelsstop, en vooral door de doorstromingsproblemen.

Aan die doorstromingsproblemen kan De Lijn zelf niet veel doen. Ondanks de toename van het aantal bussen en van de mobiliteit in het algemeen, zijn er in de stedelijke gebieden vaak nog geen aparte rijstroken voor de bussen. Minister Stevaert heeft daarvoor investeringen beloofd, maar die laten op zich wachten. Intussen zit het personeel van De Lijn er toch maar mee.

Een volgend probleem is dat van de overvolle bussen, vooral gevuld met scholieren, maar in toeneemende mate ook met andere passagiers, zoals ouderen. Soms zitten de bussen en de trams zodanig vol, dat de veiligheid in het gedrang komt. Als de deuren nog nauwelijks open kunnen, omdat de passagiers ertegenaan gedrukt staan, er zelfs passagiers plaats moeten nemen op het dashboard en dus ruim over de rode lijn, en kinderen met zijn vieren of vijven op twee zitplaatsen moeten zitten, dan mag ik er niet aan denken wat er kan gebeuren bij een verkeersongeval.

De standaardvoertuigen van De Lijn bevatten 40 tot 50 zitplaatsen en om en bij de 50 staanplaatsen. Het gaat dus om ten minste 90 personen per bus. Met zulke maximumcapaciteit is er niet echt sprake van een comfortabele ruimte. Misschien is het niet vergelijkbaar, maar voor bijvoorbeeld de berekening van de capaciteit van feest- en fuifzalen worden er heel wat strengere regels gehanteerd, om maar te zwijgen van de regels voor het dierenwelzijn.

Die maximumbezetting leidt zeker niet tot een goede kwaliteit en tot het nodige comfort. Het is zeer de vraag of bij zo'n bezettingsgraad de veiligheid voldoende kan worden gegarandeerd. Ik heb daar al enkele malen vragen over gesteld. Het wordt tijd dat er preventief wordt opgetreden. We hoeven echt niet te wachten tot er iets gebeurt.

Bovendien worden reizigers van 12 jaar of jonger slechts voor twee derden geteld, zodat er in feite nog meer passagiers in een bus mogen plaatsnemen. 135 kinderen op een bus is geen uitzondering. Wat als er dan iets gebeurt ?

Vanaf 1 september 2003 wordt de regel dat kinderen van minder dan 12 jaar voor twee derden worden geteld, afgeschaft, althans voor alle voertuigen behalve de M1-, M2- en M3-bussen die worden gebruikt voor bijzondere vormen van geregeld vervoer en die voorzien zijn van een bord voor schoolvervoer. De Lijn zal dus voor haar geregeld vervoer ook kinderen van minder dan 12 jaar als volwaardige passagiers moeten meetellen. Vanaf 2005 zal dat ook het geval zijn voor het specifieke leerlingenvervoer. Wellicht zullen er dan meer bussen worden ingezet om hetzelfde aantal scholieren te kunnen vervoeren. Er zijn dus opnieuw extra bussen en investeringen nodig.

Misschien zijn er regels omtrent overbezetting, maar de vraag is of de chauffeur überhaupt in staat is de reizigers te tellen, als ze al tot op zijn dashboard zitten. Gisteren nog hebben we een motie aan het parlement voorgelegd om met het oog op de veiligheid in risicovolle gebieden een tweede man in te zetten. De meerderheid heeft dat met veel aplomb weggestemd. Er zal dus wel weer eerst iets moeten gebeuren, waarna er weer ronkende verklaringen kunnen volgen. Intussen blijft het zoals het is.

Mijnheer de minister, in het verleden werden er reeds bijakten afgesloten tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij en de Vlaamse regering om tegemoet te komen aan de zich wijzigende omstandigheden, bijvoorbeeld artikel 2, paragraaf 2. Voor ons is het essentieel dat er in de beheersovereenkomst wordt voorzien in een basisdotatie voor De Lijn, zodat tijdens de periode van de beheersovereenkomst gegarandeerd is dat De Lijn bij een zeker groeiritme niet in financiële problemen komt.

Een andere belangrijke vraag heeft te maken met het beter bestuurlijk beleid. De Lijn wordt een extern verzelfstandigd agentschap. We zullen nog zien bij de uitwerking van het decreet wat dat precies inhoudt. De vraag is dan in hoeverre het openbaar-

## Decaluwe

vervoersbeleid autonoom of overwegend autonoom door de Vlaamse Vervoermaatschappij gevoerd zal kunnen worden. Het is een open deur in trappen dat er tot op heden van autonomie geen sprake is. Het was duidelijk minister Stevaert die tariefmaatregelen en zo oplegde en daar wat middelen voor gaf. De raad van bestuur kon daar akte van nemen en het uitvoeren. Dat is volgens mij geen autonoom vervoersbeleid, en het kan zeker niet de bedoeling zijn van een beheersovereenkomst met een EVA.

Hoe is De Lijn erin geslaagd het tekort dat halverwege 2002 was ontstaan, volledig weg te werken? Hoeveel heeft de Vlaamse overheid moeten bijpassen bovenop de begrote exploitatiedotatie om de rekeningen in evenwicht te brengen?

De exploitatiebudgetten kenden de jongste jaren een aanzienlijke stijging, vorig jaar met zo'n 20 procent. Zal deze tendens zich de komende jaren doorzetten? Zullen er daarvoor voldoende budgetten op de Vlaamse begroting kunnen worden vrijgemaakt? Daarop zal wellicht ook een antwoord komen in de beheersovereenkomst.

Is een personeelsstop houdbaar terwijl de exploitatie aanzienlijk groeit en de druk op het personeel toeneemt? Dat is een cruciale vraag.

Hoe ziet u het sociaal conflict bij de VVM evolueren? Twee weken geleden stelde u dat u er zich niet al te veel van aantrok en dat dit een probleem was van De Lijn en de vakbonden. Maar ik denk dat men meer verwacht van een politiek verantwoordelijke. Hoe wilt u het sociaal overleg, dat vastgelopen is, opnieuw op gang brengen? In welke mate bent u bereid bijkomende budgetten vrij te maken opdat De Lijn haar personeel een relevante loonsverhoging zou toekennen en de arbeidsdruk normaal blijft? Als het immers gaat over bijkomende budgetten, dan is dit inderdaad de verantwoordelijkheid van De Lijn en de vakbonden.

Is een maximumcapaciteit van 90 personen niet overdreven voor de doorsneebussen van De Lijn? Worden de grenzen van het aanvaardbare comfortniveau op dat ogenblik niet overschreden? Verwachten de reizigers niet meer comfort en kwaliteit voor hun abonnement? Of betekent een prijsdaling van de abonnementen tegelijk een kwaliteitsdaling? Wordt de veiligheid van de passagiers niet in het gedrang gebracht indien 90 passagiers worden toegelaten op één bus?

De reizigersaantallen van De Lijn gaan de jongste jaren spectaculair de hoogte in. De uitbreiding van het wagenpark of de voertuigen op zich kan deze aangroei nauwelijks volgen en gebeurt met veel vertraging. Er werden terzake de jongste jaren wel inspanningen geleverd. Dat mag men niet ontkennen. Maar die lijken tekort te schieten. In de begroting 2003 werd het investeringsbudget hiervoor niet opgetrokken. Is een inhaaloperatie niet noodzakelijk, zeker met de afschaffing van de tweederdegel in het verschiet?

Een chauffeur zal nooit alle passagiers kunnen tellen om te kijken of er een overbezetting is op zijn voertuig. Hij kan uiteraard wel capaciteitsproblemen inschatten en melden. Controleurs zouden dit mee in het oog moeten houden. Hoe verloopt dit concreet? Hoeveel controleurs worden hiervoor ingezet? Gebeuren er tellingen terzake? In welke mate worden er hiervan statistieken bijgehouden?

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

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, eerst wil ik even opmerken dat deze commissievergadering een vreemde configuratie heeft. Nu wordt er geïnterpelleerd over de beheersovereenkomst, terwijl die straks zal worden toegelicht. Ik zal mijn betoog dan ook beperken.

Ik wil me aansluiten bij de woorden van de vorige spreker wanneer het gaat over het standpunt van uw voorganger over de beheersovereenkomst. Ik heb minister Stevaert daarover ondervraagd in november 2002, naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen. Ik vroeg hem of het geen probleem vormde dat er niet met een adequate beheersovereenkomst werd gewerkt. De minister stelde toen duidelijk dat een beheersovereenkomst voor 2 jaar geen zin had en dat men de volgende regering niet kon binden. Straks gaan we het echter hebben over een beheersovereenkomst die de volgende regering wel zou binden. De dag nadat de minister in het parlement heeft gezegd dat er geen nieuwe beheersovereenkomst kwam, is men bij De Lijn blijkbaar beginnen werken aan die nieuwe overeenkomst. Het parlement werd dus niet adequaat geïnformeerd, integendeel.

Ik wil ook mijn bezorgdheid uitdrukken over de financiële situatie van De Lijn, en dan vooral wat betreft de verhouding tussen de eigen vervoersinkomsten en de overheidsdotatie. De eigen inkomsten dalen. Onder deze regering zijn ze geëvolueerd van 30 procent naar 20 procent. Als we de preconfiguratie bekijken, dan gaan we naar 15 procent. Ook in het licht van wat Europa in de toe-



## Holemans

komst nog gaat beslissen, lijkt dit me niet de goede manier om de toekomst van De Lijn veilig te stellen. Dat betekent ook dat, mocht de regering, bijvoorbeeld door gewijzigde economische omstandigheden, over een minder groot budget beschikken, De Lijn daardoor in een heikele situatie terecht kan komen. Als dit zo verder gaat, en De Lijn wordt toch volledig betaald door de overheid, dan kan men van De Lijn net zo goed een IVA of een administratie maken. Waarom zou het dan nog een EVA zijn ?

Zeker in de stedelijke omgeving is de stijging van het aantal reizigers onvoldoende opgevangen door een capaciteitsverhoging. Dat is een belangrijke vaststelling. Werkstress bij chauffeurs is een reëel gegeven. Het reiscomfort daalt, zeker op de piekmomenten van school- en werkverkeer, die enorm zijn. Als dit zo doorgaat, en hier staat geen capaciteitsverhoging tegenover, zal men dan zo geen vaste klanten en pendelaars weggagen van het openbaar vervoer, die dan terug zullen overschakelen op de wagen ? Mensen kiezen hun vervoersmanier weliswaar deels uit financiële overwegingen, maar als ze zich elke dag opeengepakt als sardines moeten verplaatsen, dan zullen ze die factor mee in overweging nemen.

Het gesprek ten gronde zullen we uiteraard voeren bij de bespreking van de nieuwe beheersovereenkomst.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de voorzitter, ik zal trachten hier zo uitgebreid mogelijk op te antwoorden, rekening houdend met wat hierna komt. Mijnheer Holemans, die beheersovereenkomst komt er nu toch. Elke minister heeft het recht om zijn beleid uit te stippelen. Ik heb liever dat we nu kunnen onderhandelen over die beheersovereenkomst, waar men voor of tegen kan zijn, dan dat we dit verder uitstellen. Het zou de bedoeling zijn die beheersovereenkomst te laten lopen tot een tijdje na de volgende verkiezingen. Zo heeft de nieuwe regering de nodige tijd om haar beleid ten aanzien van deze overeenkomst te bepalen. Er is natuurlijk ook steeds voorzien in een opzegmogelijkheid.

Mijnheer Decaluwe, tot nu toe zijn er geen bijakten afgesloten tussen de Vlaamse regering en De Lijn. Die beheersovereenkomst is een optie, iets waarvoor men al dan niet kan kiezen. Ik zal ze in elk geval voorleggen in haar totaliteit.

Het tekort waarvan sprake is, zou halverwege 2002 zijn ontstaan. Men heeft daarover gediscussieerd aan de hand van een interne nota, die op een wat vreemde manier het daglicht heeft gezien. Ik pleit ervoor dat we elke maatschappij de mogelijkheid laten haar beleid te voeren. De finale afrekening wordt pas gemaakt op het einde, wat ons betreft. Er is dus een bijsturing geweest. Het bestaan van die nota wijst er trouwens op dat men bezig was met dit probleem. Dit voortdurend volgen is een van de taken van de directie van De Lijn. De directie heeft dan ook, zoals steeds in het verleden, de nodige interne maatregelen genomen zodat op het einde van het verhaal 2002 binnen de voorziene begrote exploitatiedotatie in evenwicht kan worden afgesloten.

Wat betreft de stijging van de budgetten – naast de normale indexering van de dotaties is 6 procent van de stijging het gevolg van de overname van het leerlingenvervoer – werd de laatste fase van de tariefhervormingen doorgevoerd en werden de voorziene projecten inzake basismobiliteit opgestart. De komende jaren is er, naast de normale indexering, niet in een verdere stijging voorzien voor leerlingenvervoer en tariefhervormingen. Vooral de voorziene invoering van de basismobiliteit, die is goedgekeurd door het parlement, zal de exploitatiedotaties in constante euro jaarlijks met 5 tot 6 procent doen stijgen.

Momenteel is er geen personeelsstop bij De Lijn. Sinds begin 2003 gebeurden er niet alleen aanwervingen om afvloeiingen te compenseren, maar nam het personeelsbestand van De Lijn bovendien met 49,89 voltijdse eenheden toe.

Voor de nieuwe projecten worden in eerste instantie nieuwe chauffeurs aangeworven. Voor de ondersteunende diensten wordt telkens geoordeeld of vervangingen of bijkomende aanwervingen noodzakelijk zijn. Het is immers de bedoeling de kostenstructuur onder controle te houden.

De voertuigen van het bedrijf moeten voldoen aan de eisen van de wetgever. Veel van die eisen hebben te maken met de veiligheid en het comfort van de reizigers. Bovendien stelt De Lijn zelf bijkomende eisen in verband met de brandveiligheid, de vloerhelling, de zitplaatsen en de gangbreedte, waardoor de veiligheid en het comfort van de reizigers extra worden gewaarborgd.

De voertuigcapaciteit wordt vastgelegd volgens de wettelijke normen. Dat doet de technische controle na het onderzoeken en het opmeten van de autobussen. Voor een bus van 12 meter is de capaciteit

**Bossuyt**

afhankelijk van het type. De Lijn beschikt over grotere en kleinere autobussen. Voor een gelede autobus van 18 meter bedraagt de capaciteit meer dan 150 plaatsen.

Een nieuwe richtlijn van het Europees Parlement en de Europese Raad van 20 november 2001 in verband met de technische voorschriften voor motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers met meer dan 8 zitplaatsen, legt een verdere handhaving en zelfs een verbetering van de veiligheid en het reizigerscomfort op. Voor sommige aspecten, zoals de toegankelijkheid van de voertuigen voor personen met een handicap, laat De Lijn zich leiden door deze nieuwe richtlijn.

De Lijn heeft de capaciteit de jongste jaren systematisch laten toenemen omwille van de belangrijke stijging van het aantal reizigers. Naast de jaarlijkse aankoop van vervangautobussen werden ook extra autobussen aangekocht om de capaciteitstoename mogelijk te maken. Het streefdoel hierbij is dat de gemiddelde ouderdom van de voertuigen 7 jaar blijft. Tijdens dezelfde periode nam het aantal diensten bij de exploitanten toe.

Het aantal trams dat in Antwerpen en Gent wordt ingezet, is ook gestegen door de aankoop van nieuwe lagevloertrams met grote capaciteit en door de renovatie van tramstellen. Voor de kustlijnen in West-Vlaanderen werden de bestaande tweeledige rijtuigen uitgebreid met een lagevloertussenkast. Sinds maart 2003 beschikken alle kusttrams over een dergelijke kast, zodat de capaciteitstoename op de kustlijnen deze zomer reeds kan worden opgevangen. De Lijn heeft een toekomstvisie in verband met de evolutie van het trampark en die werd besproken en goedgekeurd op de vergadering van de raad van bestuur van december 2002.

Voor de uitbreiding van het trampark zullen bijkomende budgetten nodig zijn om investeringen mogelijk te maken. Dat komt net als de andere thema's aan bod in de nieuwe beheersovereenkomst.

Alle chauffeurs moeten dagelijks de maximumbezetting van hun voertuig melden. Op die manier wordt de bezetting constant opgevolgd. Bij de aanvang van een nieuw schooljaar, bij de lancering van een bijkomend aanbod in de context van de basismobiliteit en bij een nieuw convenant wordt de maximumbezetting nauwlettend in de gaten gehouden door de chauffeurs en de controleurs.

Alle meldingen van klanten in verband met capaciteitsproblemen worden grondig onderzocht. De controleurs voeren dan tellingen uit en onderzoeken of de gemelde overbezetting al dan niet het gevolg was van een onverwachte groep reizigers.

Uit al deze onderzoeken blijkt dat het meestal om goed bezette doch niet om overbezette ritten gaat. Een aantal klanten reageren blijkbaar vanaf het ogenblik dat ze geen zitplaats hebben of wanneer boekentassen of rugzakken de vrije doorgang belemmeren. Vaak komt het erop neer dat de klant gewoon meer kwaliteit voor zijn geld verwacht. In slechts 15 tot 20 percent van de gevallen is er sprake van een echte overbezetting.

In het geval van werkelijke overbezetting wordt onderzocht op welke manier de situatie het best en het snelst kan worden opgelost in het voordeel van de klant. Vaak bestaat die oplossing erin dat standaardbussen worden vervangen door gelede, dat ritten worden verlegd of dat er extra ritten worden gepland.

De Lijn houdt per entiteit statistieken bij van alle capaciteitsproblemen die klanten en chauffeurs melden. Daarin worden ook de geboden oplossingen vermeld.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, als ik hoor wat u zegt, lijkt het alsof er niets aan de hand is. Er zitten hier volksvertegenwoordigers die regelmatig de bus nemen en praten met de chauffeurs. Ik hoor van die mensen andere verhalen. Dat is gewoon een vaststelling. In de kranten staan ook andere dingen.

De Lijn heeft inderdaad inspanningen gedaan in verband met de capaciteit. U hebt dat niet ontkend, maar de stijging van het aantal reizigers verloopt sneller dan de toename van de capaciteit. De kloof daartussen wordt steeds groter. Ik heb in het antwoord niet gehoord hoe dat probleem zal worden aangepakt.

U zegt dat er in het verleden reeds bijakten werden afgesloten tussen de vervoermaatschappij en de Vlaamse regering, om tegemoet te komen aan de wijzigende omstandigheden. Ik heb een groot aantal zaken opgesomd en als dat allemaal geen wijzigende omstandigheden zijn, dan weet ik het niet meer.



**Minister Gilbert Bossuyt** : Ik heb gezegd dat er geen bijakten zijn. Ik heb niet gezegd dat er geen wijzigende omstandigheden zijn.

**De heer Carl Decaluwe** : De wet zegt dat er bijakten moeten komen indien er wijzigende omstandigheden zijn. Ik stel vast dat er geen bijakten zijn en dus leid ik daaruit af dat er ook geen wijzigende omstandigheden zijn. Ik wil hier niet spreken over een merkwaardige aanpak. De Lijn voert gewoon het beleid van ex-minister Stevaert uit.

Ik zit niet in de raad van bestuur van De Lijn. Ik lees gewoon de kranten en daarin stond dat De Lijn vorig jaar een personeelsstop heeft aangekondigd. Dat staat haaks op uw antwoord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Geloof u alles wat u in de kranten leest ? Ik zeg dat er geen personeelsstop is, en dus is er geen. Het is natuurlijk ook mogelijk dat ik lieg. Beweert u dat ik lieg ?

**De heer Carl Decaluwe** : Ik beweer dat niet. Ik stel voor dat De Lijn zorgt voor betere communicatie zodat er in dat verband geen prietpraat meer in de kranten terecht komt.

Mijnheer de minister, zult u een extra inspanning leveren voor het personeel in verband met de dotaties of niet ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Uw vraag is zo cruciaal en actueel dat ik er niet op antwoord. U kent mijn achtergrond.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, zult u bij de budgetcontrole vechten voor extra middelen ? De Lijn wil maaltijdcheques geven en dat kost 1,2 miljoen euro. De vakbonden vragen twee keer 3 procent. Het is helemaal niet duidelijk of de meerkosten voor de verpachte lijnen daarin vervat zitten.

Het laatste woord over de pachtovereenkomst is nog niet gesproken. Ik heb alle begrip voor mevrouw Lieten en de raad van bestuur. Er moet een financieel evenwicht zijn, maar als daaraan wordt vastgehouden, spreken we over minder dan 20 euro per werknemer. Om een extra inspanning te leveren, zult u dus uw politieke verantwoordelijkheid moeten opnemen en moeten knokken. Het personeel en de raad van bestuur van De Lijn verwachten dat.

Volgens De Lijn werd de dotatie voor november en december 2002 pas gestort in 2003. Daardoor stijgt de post vorderingen op de balans langs de ac-

tiefzijde en de post kortetermijnschulden langs de passiefzijde. In de jaarrekening wordt daarover niets gezegd. We kunnen ons ook hier de vraag stellen of de Vlaamse Gemeenschap eventueel geen verwijlinteressen moet betalen aan De Lijn. Mijnheer de minister, ik denk dat er een aantal cruciale vragen zijn waarop u nu toch eens duidelijke antwoorden moet geven.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : In verband met die onderhandelingen wil ik duidelijk stellen dat het, wat mij betreft, gaat om een zelfstandig bedrijf. Ik ben voor de vrijheid van onderhandelen, en de vakbonden volgens mij toch ook nog altijd. Die besprekingen vinden plaats tussen de vakbonden en de directie, en zijn momenteel aan de gang.

#### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Decaluwe 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.

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

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 9.50 uur.*

---

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 11.14 uur.*

#### **Vraag om uitleg van de heer Erik Matthijs tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van zwarte punten**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Matthijs tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heraanleg van zwarte punten.

De heer Matthijs heeft het woord.

**De heer Erik Matthijs** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het kabinet voor Openbare Werken heeft in samenwerking met

**Matthijs**

de provinciale directies een meerjarenplan opgesteld voor het wegwerken van zwarte punten. Een van de maatregelen die vaak worden genomen om een kruispunt veiliger te maken, is de realisatie van een rond punt.

Bij de technische uitwerking hiervan moet niet alleen gedacht worden aan de herinrichting van de weg en de diverse zones voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Het gaat niet alleen om de ruimtelijke ordening, maar ook om de aanpassing van de ondergrond. De aanwezige nutsvoorzieningen moeten worden verplaatst, de riolering moet worden aangepast of hersteld, enzovoort. Wegenwerken lokken vaak rioleringswerken uit, en omgekeerd natuurlijk ook.

Momenteel worden belangrijke wegenwerken uitgesteld wegens de vertraging op de planning van de rioleringswerken. De kredieten zouden ontoereikend zijn. Ik ben onlangs naar een studiedag van Vlario geweest. Daar werd gesteld dat er voor meer dan 500 miljoen euro werken stilliggen, enerzijds omdat de middelen ontbreken en anderzijds door de procedures voor het aanleggen van zuiveringsinstallaties.

Mijnheer de minister, wordt er bij de planning van de aanpak van de zwarte punten ook rekening gehouden met de rioleringswerken? Is er coördinatie met het departement Leefmilieu? Wie staat in voor het ter beschikking stellen van de kredieten?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Matthijs, ik verwijs in eerste instantie naar hetgeen ik op 1 april 2003 heb geantwoord aan de heer Malcorps. Wat de planning van de werken betreft, kan het al dan niet beschikbaar zijn van voldoende budgettaire middelen voor rioleringswerken op de begroting van minister Dua geen remmende factor zijn voor het wegwerken van de gevaarlijke punten. Voor de meeste maatregelen zijn gelukkig geen bijkomende rioleringswerken nodig. Het betreft immers meestal punctuele ingrepen zoals de plaatsing van verkeerslichten, de installatie van onbemande camera's, herschikkingen of aanpassingen aan het kruispunt, de heraanleg van het kruispunt onder gewijzigde vorm, zoals bij de aanleg van een rond punt, enzovoort.

Gecombineerde rioleringswerken doen zich vooral voor bij lineaire infrastructuurwerken zoals de heraanleg van een doortocht of de aanleg van fietspa-

den. Ik verwacht bij de uitvoering van dit actieprogramma dan ook weinig problemen door rioleringswerken.

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

**De heer Erik Matthijs** : Mijnheer de minister, uw antwoord was kort. Ik denk niet dat de zaak zo eenvoudig is. Ik heb al verscheidene werkzaamheden bij de aanleg van ronde punten gezien. Telkens wordt het initiatief genomen om de riolering aan te passen. De aanleg van een rond punt vraagt een grondige ingreep. Ik verwacht wel problemen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Matthijs, ik zal u niet kunnen overtuigen van het tegendeel. Mijn ideeën daarover zijn anders dan de uwe.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het taalgebruik voor wegbewijzing langs autosnelwegen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het taalgebruik voor wegbewijzing langs autosnelwegen.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, vorige maand heeft de Beneluxraad beslist om aan de regeringen van de drie lidstaten voor te stellen voor de wegwijzers op de internationale autosnelwegen niet langer de taal te gebruiken van het land waar die borden zich bevinden, maar wel de taal van de stad van bestemming. Men hoopt via zo'n uniforme regeling de reis van buitenlandse gasten en van het transitoverkeer wat comfortabeler te laten verlopen. Zo zou 'Parijs' op de E17 in Gent als 'Paris' worden aangeduid, op de E314 in Lummen zou 'Aken' in het Duits worden weergegeven en op de E40 ter hoogte van Leuven zouden we richting 'Liège' kunnen rijden.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het omgekeerde is ook het geval.

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : Inderdaad.

Hoe 'Brussel' vanuit Luxemburg of Wallonië zal worden aangeduid, is me niet helemaal duidelijk. Hetzelfde probleem doet zich voor met de benaming die in Vlaanderen zal worden gebruikt voor een oud-Vlaamse stad zoals 'Rijsel'.

In het noorden van Frankrijk worden geregeld borden met aanwijzingen naar Vlaamse steden tussen haakjes in het Nederlands vermeld. Ik opteer voor die oplossing en niet voor het omgekeerde.

Ik heb begrip voor de argumenten inzake het rijcomfort en de veiligheid. Wel stellen we een voorafgaande voorwaarde waaraan eerst moet worden voldaan : de taalwetgeving moet worden gerespecteerd. Ze is van openbare orde. Het is al erg genoeg dat sommige overheden die wetgeving met voeten treden.

Mijnheer de minister, ik ga ervan uit dat het de Vlaamse en niet de federale regering is die door het voorstel van de Beneluxraad zal worden aangesproken. Is dat al gebeurd ? Indien ja, hoe zal de Vlaamse regering daarop reageren ?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Van Nieuwenhuysen, de bewegwijzering van binnenlandse en buitenlandse bestemmingen valt onder de bepalingen van het koninklijk besluit van 1966 houdende coördinatie van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Het gaat dus om een federale materie.

Zoals aangehaald in uw vraag, worden – vandaag ook in Vlaanderen – oorspronkelijk buitenlandse bestemmingen tussen haakjes weergegeven conform de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Dat is dus ook een federale materie. Zo wordt bijvoorbeeld 'Rijsel' aangegeven, waarnaast tussen haakjes in cursief 'Lille' staat.

De wijziging van beide koninklijke besluiten behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

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

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : Mijnheer de minister, ik ben niet zeker dat uw antwoord correct is. Het is toch de Vlaamse overheid die de borden aanbrengt op de autosnelwegen ? U verwijst naar

een aantal koninklijke besluiten. Ik ken die niet. Ik kan dus ook niet zeggen of uw antwoord juist is. Toch betwijfel ik of ze in overeenstemming zijn met de taalwetgeving.

Ik heb begrip voor de vraag van de Beneluxraad, alhoewel ik vind dat de Nederlandse benaming in Vlaanderen voorrang moet krijgen, en dat daarnaast een cursieve vertaling kan volgen. Als dit gebeurt, moet de taalwetgeving wel worden gevolgd.

Ik ben hiervoor misschien overgevoelig. De taalwetgeving wordt echter al te dikwijls verkracht. Het zou spijtig zijn als de Vlaamse overheid zich daar ook aan bezondigt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Van Nieuwenhuysen, ik heb er vanzelfsprekend geen probleem mee dat de taalwetgeving wordt toegepast. Bij mijn weten gebeurt dat ook. Indien dat niet het geval is, zullen we dat wel vernemen.

Het gaat wel degelijk om een federale materie. Er is overleg gepleegd met de omliggende landen. In het kader van het goed nabuurschap zou het een goede zaak zijn dat hierover overeenstemming wordt bereikt.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw en tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schorsing van de bouw van een windmolenpark voor de kust van Knokke**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Schuermans tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw en tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de schorsing van de bouw van een windmolenpark voor de kust van Knokke.

Minister Bossuyt antwoordt tevens in naam van minister Dua.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de discussie over hernieuwbare energie is lange tijd geen thema

## Schuermans

geweest, noch in het federaal parlement, noch in de regio's. Gisteren is dat nog gebleken in een debat met vertegenwoordigers van de verschillende partijen. Het thema is niet sexy genoeg en krijgt weinig aandacht van de politici en van de media.

Daar komt echter verandering in. In het bijzonder de discussie over het nut van windturbines op het land of in zee is een thema geworden dat de publieke opinie beroert, al was het maar omdat bepaalde mensen en organisaties vinden dat de inplanting van deze turbines negatieve effecten heeft, zoals de belemmering van het uitzicht, het geluid, de schaduw, enzovoort. De kritiek komt bovendien vaak uit een hoek vanwaar we die niet meteen zouden verwachten : milieu- en natuurorganisaties blijken wel eens storende partners te zijn bij het aanvragen van vergunningen voor windturbines of andere installaties voor hernieuwbare energie, zoals warmtekrachtcentrales.

Een typevoorbeeld is de ophefmakende schorsing van de bouwvergunning voor de bouw van een windmolenpark voor de kust van Knokke. Daartegen was er uit diverse hoeken weerstand, maar het bezwaar werd ingediend door een dame die een appartement bezit met zicht op zee, en die vreesde dat haar uitzicht zou worden verstoord. Ze werd daarin gevolgd, met de schorsing tot gevolg.

Dit is een symbooldossier, maar de afgelopen jaren zijn we er minder dan ooit in geslaagd windturbines op te richten. Volgens de laatste gegevens zijn er dit jaar 4 opgericht, en vorig jaar 3. Enkele jaren geleden was het nog een dertigtal. Dat was op zich ook al niet geweldig, maar de tendens is dat het met de dag moeilijker wordt vergunningen te krijgen. Dat staat in schril contrast met de heel ambitieuze doelstellingen die door uw voorganger en door de regering zijn vooropgesteld. Elk jaar staan we wat verder af van de realisatie van die doelstellingen.

Intussen staat het buiten kijf dat het onmogelijk is geworden bepaalde doelstellingen op het vlak van hernieuwbare energie, met het oog op het halen van de Kyotodoelstellingen, te bereiken. Ook het Vlaams klimaatplan is nogal defensief. Er wordt getracht de uitstoot in 2005 op het niveau van 1990 te brengen. Dat is al vrij ver verwijderd van wat ons door de conferentie van Kyoto is opgelegd.

In die context, en ongeacht de vragen die ook in de Kamer – zij het dan in de volgende zittingsperiode – zullen worden gesteld, zijn wind-

molenparken cruciaal voor de realisatie van het Vlaams klimaatplan. Bovendien dreigen er sancties voor de elektriciteitsproducenten als ze niet voldoende groenestroomcertificaten kunnen genereren. Het valt trouwens op dat de boeteclausules daarvoor de voorbije jaren door de regering zijn ingetrokken. Uw voorganger zag blijkbaar in dat het niet haalbaar was.

Mijnheer de minister, welke gevolgen zal dit arrest, als symbooldossier, hebben voor het halen van de tussentijdse doelstellingen inzake hernieuwbare energie, als in de praktijk blijkt dat onze regelgeving het produceren van hernieuwbare energie de facto onmogelijk maakt of sterk bemoeilijkt ? Dit project valt nu weg, maar in de toekomst gebeurt mogelijk hetzelfde met andere projecten, want men zal zich in nieuwe gevallen op dit soort uitspraken beroepen. Zult u rekening houden met dit fenomeen bij de toepassing van de boeteclausules ?

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

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Schuermans. Dit project voor de kust van Knokke is natuurlijk ook om andere redenen een beladen dossier. We hebben er tijdig voor gewaarschuwd dat er problemen van zouden komen en we hebben erop gewezen dat er ook alternatieven zijn. Die alternatieven zijn door sommige regeringspartijen aangekaart, maar de regering is daar niet op willen ingaan, met alle gevolgen van dien, op tal van terreinen.

De inplanting van het windmolenpark gebeurt op de Vlakte van de Raan. Vlaanderen heeft zich ten aanzien van Nederland, in het kader van de langetermijnvisie op de evolutie van het Schelde-estuarium, ertoe geëngageerd dat er daar niets zou gebeuren. Dat staat zwart op wit in een tekst die de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement hebben onderschreven. De Vlakte van de Raan zou niet worden aangesproken voor nieuwe functies.

Een half jaar later houdt de Vlaamse regering daar al totaal geen rekening meer mee, en beslist ze er een windmolenpark aan te leggen, voor de kust van Knokke, maar nog meer voor de kust van Cadzand. Nochtans zijn er alternatieven. We hebben daar destijds voor gewaarschuwd, en uw voorganger gevraagd te protesteren bij minister Aelvoet, en erop aan te dringen dat ze een alternatief zou kiezen. Dat is niet gebeurd.



## Caluwé

Nu is er een eerste schorsing, op verzoek van een inwoner van Knokke. Ik vermoed echter dat ook de beroepen bij de Raad van State van mensen uit Zeeland succes kunnen hebben. Zelfs als ze geen succes hebben, zullen we er nog last van hebben, namelijk bij andere onderhandelingen van Vlaanderen met Nederland.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mevrouw de minister, collega's, sommige van deze vragen betreffen eigenlijk de bevoegdheden van de minister van Ruimtelijke Ordening. Er is geen afspraak dat ik daar uitspraken over kan doen.

Mijnheer Schuermans, ook in het verleden werd al gesproken over de invoering van zachte energie. Reeds in 1983 heb ik tijdens een energiedebat het belang van zachte energie in de aandacht gebracht. Toen meende de heer Knoops met mijn uiteenzetting te moeten lachen, maar de dag daarop stond in de krant dat hij een eenheid met fotovoltaïsche cellen voor de opwekking van zonne-energie was gaan openen in Wallonië.

Het doel is inderdaad tegen 2010 6 percent van de elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen te betrekken. De benutting van windenergie is daarbij een belangrijke factor, die een aanzienlijke bijdrage kan leveren tot het bereiken van deze doelstelling.

Volgens een prognose waaruit blijkt dat de doelstelling van 6 percent kan worden gerealiseerd, kan windenergie instaan voor de helft van de benodigde hernieuwbare energie. Hiervoor zou 400 megawatt op zee en 280 megawatt op het land moeten worden geproduceerd. Dit komt overeen met 150 turbines op zee en een 200-tal turbines op het land. De doelstelling is dus vrij duidelijk.

Bij deze schatting is aangenomen dat tegen 2010 drie grote offshore windparken gebouwd zullen worden, die kunnen instaan voor de productie van 1.200 gigawattuur en die op die manier het leeuwendeel van de geschatte productie van windenergie voor hun rekening kunnen nemen.

Op land wordt uitgegaan van een 200-tal windturbines met een vermogen tussen 600 kilowatt en 2 megawatt. Dit vermogen zou overeenkomen met een jaarlijkse productie van 600 gigawattuur groene stroom. Samen geeft dit 1.800 gigawattuur, wat

neerkomt op de helft van de 3.600 gigawattuur die als doelstelling geldt tegen 2010.

Door de aankondiging en de inwerkingtreding van het systeem van groenestroomcertificaten is de productie van elektriciteit op basis van hernieuwbare energiebronnen sterk gestegen, in verhouding tot wat er voorheen was. In 2001 bedroeg de groenestroomproductie 78 gigawattuur of 0,16 percent van de totale elektriciteitsleveringen in 2001. De doelstelling voor 2002, namelijk 0,8 percent van de distributieleveringen, bedroeg 313 gigawattuur. Er werden voor het behalen van de doelstelling voor 2002 199.014 groenestroomcertificaten uitgereikt, wat overeenkomt met 199 gigawattuur groene stroom. Inmiddels, begin 2003, is de productiecapaciteit gestegen tot meer dan 300 gigawattuur groene stroom op jaarbasis. De tussentijdse doelstelling van 2 percent tegen 2004 komt neer op 1.078 gigawattuur te produceren groene stroom.

Niettegenstaande de geboekte vooruitgang blijft de ontwikkeling van hernieuwbare energie in Vlaanderen nog enigszins achter bij de beleidsdoelstellingen. De beleidsdoelstellingen op korte termijn blijven onzes inziens met een voluntaristische aanpak van de sector evenwel haalbaar. In principe kan meer dan de helft van de doelstelling voor 2004 via windenergieprojecten op land worden gerealiseerd. Op middellange termijn, dus vanaf 2005-2006, is de realisatie van een aantal offshore windturbineparken evenwel een noodzaak om te kunnen voldoen aan de beleidsdoelstellingen. De Vlaamse regering zal deze dossiers dan ook met de nodige aandacht van zeer nabij volgen. Ik heb begrepen dat de federale overheid het nodige zal doen opdat de uitspraak van de Raad van State geen afstel maar een beperkt uitstel voor het project voor de kust van Knokke zou betekenen. Op korte termijn zou ook nog een beslissing worden genomen over de concessie voor een omvangrijk project op de Thorntonbank.

Op korte termijn zal de Vlaamse regering haar beleidsdoelstelling inzake groene stroom dus niet aanpassen, omdat we menen dat deze doelstellingen met een voluntaristisch beleid nog steeds kunnen worden gehaald. Op middellange termijn zal moeten worden geëvalueerd of de federale overheid de vergunningsverlening voor offshore windturbineparken in goede banen krijgt. Indien dit niet het geval zou zijn, dan dienen in 2005 de beleidsdoelstellingen te worden aangepast aan deze nieuwe situatie.

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



**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud eruit dat de doelstellingen inzake hernieuwbare energie gehandhaafd blijven.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Op korte termijn.

**De heer Eddy Schuermans** : Op korte termijn. Het is me ontgaan of u rekening houdt met de moeilijkheid inzake het verkrijgen van vergunningen bij de toepassing van de regelgeving inzake groenestroomcertificaten, en de boeteclausules die daaraan verbonden zijn. Het is me ontgaan of er daar eventueel een wijziging kan worden verwacht, op korte termijn.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Daarmee is in het verleden in zekere zin reeds rekening gehouden. Voor de rest wens ik me daar op dit ogenblik niet verder over uit te spreken

**De heer Eddy Schuermans** : Dat is een heel duidelijk antwoord. Ik dank u.

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

---

**Interpellatie van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middelen voor de uitvoering van de gemeentelijke schoolvervoersplannen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de middelen voor de uitvoering van de gemeentelijke schoolvervoersplannen.

De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs maakte Vlario, de overkoepelende vereniging van riolenbouwers, bekend dat de Vlaamse regering gemeentelijke projecten moet weigeren bij gebrek aan kredieten. Vlario waarschuwt dan ook voor faillissementen in de sector en waarschuwt tevens voor een Europese veroordeling, aangezien Vlaanderen reeds 5 jaar in overtreding is van de Europese wetgeving inzake waterzuivering. Vlario staat echter niet alleen met die vrees voor faillissementen door het tekort aan Vlaamse kredieten.

Eind maart maakte Nacebo, de KMO-bouwfederatie, bekend dat er in 2002 reeds 7.000 arbeidsplaatsen in de bouwsector gesneuveld zijn. Van de bouwbedrijven moet 30 procent een beroep doen op tijdelijke werkloosheid, en de toekomst ziet er niet meteen zonnig uit. De bouwbarometer is dus duidelijk in het rood gezakt. Nacebo verwijt de regering dat de sanering van de begroting zwaar ten koste van de openbare infrastructuur is gegaan en laat weten dat het vooral de gemeenten zijn die het laten afweten. Nacebo is dan ook vragende partij opdat de overheid meer investeringsinspanningen zou leveren om het tij te keren.

De net geschetste problemen inzake een immens tekort aan kredieten voor gemeentelijke plannen zullen een invloed hebben op de concrete uitvoering van onder meer de schoolvervoersplannen. Het Vlaams Gewest tracht namelijk via module 10 van de mobiliteitsconvenants de gemeenten te stimuleren om veilige schoolomgevingen te realiseren. Dat is een overigens lovenswaardig initiatief van uw voorganger. Veilige schoolomgevingen vormen uiteraard slechts één element, maar op zich zijn deze infrastructurele aanpassingen al heel belangrijk. De methodiek van de schoolvervoersplannen zette de gemeenten ertoe aan om terzake initiatieven te nemen, maar dat zo democratisch mogelijk, met inspraak van schoolbesturen, directies, leerlingen, oudercomités, gemeenteraden, adviesraden, enzovoort. Dit is ook een soort sensibilisering om te proberen gestalte te geven aan een veiligere schoolomgeving. Het gaat dan ook over het parkeergedrag van de ouders aan de schoolpoort, het stimuleren van car- en fietspooling, het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer, enzovoort. Er zijn gemeenten die terzake initiatieven hebben genomen en ontwerpers hebben aangesteld, en daar vaak maanden mee bezig zijn geweest.

De schoolomgeving aanpassen, is immers niet zo eenvoudig. Als men daar werken doet, dan doet men dat grondig. Dat behoeft geen verklaring. Dan gaat men ook na of er bijvoorbeeld niets moet worden gedaan aan de riolering ter gelegenheid van dergelijke werken. Net daar knelt het schoentje. Een aantal dossiers om de schoolomgeving aan te passen, liggen klaar. De methodiek van de mobiliteitsconvenants werd gevolgd. Men is twee- of driemaal verschenen voor een provinciale auditcommissie en heeft uiteindelijk groen licht gekregen, maar men kan niet aanbesteden, daar men de toelating niet heeft van de minister van Leefmilieu om de subsidieregeling in de Vlario-reglementering te gebruiken voor het aanpassen van de riolerin-

## De Roo

gen. Zo liggen er, vermoed ik, heel wat dossiers klaar die zouden kunnen worden uitgevoerd.

De Vlaamse regering beweerde dat investeringen in verkeersveilige infrastructuur voor de zachte weggebruiker hoogstnoodzakelijk zijn. Nu de Vlaamse overheid toegeeft dat ze onvoldoende kredieten heeft voor de gemeentelijke rioleringsdossiers, komt de realisatie van de gemeentelijke schoolvervoersplannen in het gedrang. Vlaamse gemeenten die bereid waren te werken aan een veilige schoolomgeving en die eigen middelen hebben gereserveerd om de werken deels zelf te financieren, kunnen niet starten met die werken. Ze mogen zelfs niet voor een aanbesteding zorgen omdat er geen subsidies kunnen worden toegekend door de minister van Leefmilieu.

Mijnheer de minister, het gaat hier om een horizontaal beleid en uw voorganger heeft het idee gelanceerd om de schoolomgevingen veilig te maken. Ik neem aan dat de middelen die reeds werden toegekend, nog steeds beschikbaar zijn. De werken kunnen echter niet starten en er dreigt dus niets in huis te komen van het veilig maken van de schoolomgevingen.

Ik hoop dat de waarheid genuanceerder is, maar het gaat toch om een ernstig probleem. Na een jaar komt er nu een blokkade omwille van een tekort aan kredieten bij de Vlaamse overheid voor de Vlario-dossiers.

Mijnheer de minister, hoeveel schoolvervoersplannen heeft de Vlaamse overheid goedgekeurd sinds de invoering van module 10 ? Ik heb vastgesteld dat ongeveer 65 gemeenten initiatieven hebben genomen. Over welke dossiers praten we dan ? Hoeveel schoolvervoersplannen werden al of worden nu uitgevoerd ? Over welke dossiers praten we dan ? Hoe zult u het tekort aan kredieten oplossen ? Dat is eerder de bevoegdheid van minister Dua, maar u kunt overleggen met haar. Waarom blijft de Vlaamse overheid allerhande modules uitwerken, terwijl er geen middelen beschikbaar zijn om de werken uit te voeren ? Zal de Vlaamse regering de Vlaamse gemeenten in een financieel fiasco storten door de gemeenten de projecten die te maken hebben met waterzuivering en verkeersveiligheid, te laten prefinancieren zonder dat ze zekerheid hebben over subsidiëring ?

De laatste vraag was een retorische vraag. Gemeenten kunnen gewoon niet voor prefinanciering zorgen. Ze krijgen immers geen toestemming om

tot aanbesteding over te gaan. Vanaf het ogenblik dat er wordt aanbesteed, wordt een dossier geliquideerd als het niet is goedgekeurd door de minister van Leefmilieu. Er dreigt dus een vicieuze cirkel te ontstaan.

We hopen dat de veilige schoolomgevingen er uiteindelijk zullen komen, want we steunen het initiatief. Ik was trots dat mijn gemeente in september 2003 werd gefeliciteerd omdat ze het eerste dossier in de context van module 10 van Oost-Vlaanderen indiende. Het dossier blijft nu liggen en kan niet worden uitgevoerd. Ik denk dat veel gemeenten hetzelfde probleem hebben. Volgende zondag hebben we een groot feest gepland in onze gemeente in de context van de verkeersveiligheid en we zullen dan moeten meedelen dat ons plan niet zal worden uitgevoerd omdat minister Dua geen middelen heeft.

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

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, we zijn allemaal overtuigd van het belang van de veiligheid van de schoolomgevingen. Ik was ook aanwezig op de Vlario-dag, net als de heer Matthijs. Hij zal dus ook wel hebben gehoord dat minister Dua heeft beloofd dat het budget voor de aanleg van rioleringen zal worden verdubbeld. Ze voegde eraan toe dat het aanleggen van rioleringen een gemeentelijke taak is en dat minister Kelchermans in het verleden terecht heeft gesteld dat er voor een tegemoetkoming moest worden gezorgd. Deze regering heeft het budget daarvoor al aanzienlijk verhoogd en nu volgt er een verdubbeling. Minister Dua en de Vlaamse regering leveren dus zeker de nodige inspanningen.

Ik denk dat er veel schoolvervoersplannen kunnen worden opgesteld zonder dat er problemen ontstaan in verband met de rioleringen, maar soms gaat dat waarschijnlijk niet. Ik heb daar begrip voor.

Mijnheer De Roo, ik vind uw vraag toch een beetje eigenaardig. Ik vind waterzuivering en verkeersveiligheid belangrijk. Daarnaast vind ik het ook belangrijk dat er wordt gezorgd voor voldoende tewerkstelling in de bouwsector. Ik vind het verbinden met elkaar van deze drie zaken echter eigenaardig. We moeten zorgen dat alles in orde komt, niet om de noden van de bouwsector te lenigen, maar omwille van de verkeersveiligheid.

We moeten werk maken van de veiligheid van de schoolomgevingen, zeker in het licht van het besluit van minister Durant, die ervoor heeft gezorgd

**Malcorps**

dat er in de nabijheid van een school een zone 30 kan komen. De Vlaamse regering wil daarop inspelen. De opvolging daarvan is belangrijk. Ik vraag me ook af hoever we staan.

**De voorzitter** : Mijnheer Malcorps, ik heb een probleem met uw benadering van de zone 30 in de buurt van scholen. Die zone 30 maakt niets uit als die niet past in een globale aanpak van de schoolomgevingen. In mijn gemeente vormen we een coalitie met uw partij, en de zone 30 rondom de scholen is bijna een fetisj. Het gaat om een idee dat uw partij heeft gelanceerd.

Een zone 30 heeft geen zin zonder een goede omgevingsinfrastructuur. De heer De Roo kaart dus een fundamentele kwestie aan. In Zoersel liggen er scholen langs grote wegen. Zeker daar heeft het louter invoeren van een zone 30 geen effect. We hebben in Zoersel al op verschillende plaatsen een zone 50 ingevoerd en het vergt enorm veel inspanningen om de mensen zich daaraan te laten houden. Zonder infrastructuuraanpassingen houdt niemand zich aan 30 kilometer per uur.

Mijnheer de minister, wanneer bepaalde onderdelen van een globale aanpak niet kunnen worden uitgevoerd, is er een probleem.

Minister Bossuyt heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mag ik nog even reageren ?

**De voorzitter** : Na het antwoord van de minister mag u hierop reageren, mijnheer Malcorps. Minister Bossuyt heeft het woord.

**Minister Gilbert Bossuyt** : De vraag van de heer De Roo treft mij als gemeentelijk mandataris. Ik ga dus met respect antwoorden op die vraag.

Wat ik in elk geval al wil zeggen, is het volgende. De bouwsector begint wel te klagen, maar op dit ogenblik werden er toch reeds voor 80 miljoen euro aan convenants afgesloten bij de gemeenten. Ik denk dus niet dat de bouwsector wat dat betreft redenen tot klagen heeft.

Uw vraag heeft natuurlijk slechts voor een deel betrekking op mijn bevoegdheid. Ik vind de problematiek wel heel belangrijk. Als er een tekort zou zijn voor middelen voor rioleringswerken, dan valt dat uiteraard onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu. Er bestaat trouwens ook een

afpraak binnen de regering dat gecombineerde dossiers prioritair zullen worden behandeld.

Tot op heden hebben de volgende gemeenten reeds een of meerdere modules 10 ondertekend : Merksplas, Herentals, Maaseik, Herk-de-Stad, Hasselt, Neerpelt, Zonhoven, Diest, Lommel, Kinrooi, Maldegem, Poperinge, Beernem, Gistel, Stabroek en Kortemark.

Het feit dat ik die problematiek vermeld, bewijst toch dat we heel veel werken, hoewel er blijkbaar commissieleden zijn die een andere indruk hebben. Er wordt op het terrein wel degelijk zeer veel werk geleverd.

De nodige middelen voor die modules 10 zijn vastgelegd op een basisallocatie van het Vlaams Infrastructuurfonds. In 2001 en 2002 waren er geen problemen ; er waren zelfs meer kredieten beschikbaar dan nodig voor de honorering. Ook in 2003 zal er geen probleem zijn en zullen schoolomgevingen opnieuw veiliger worden gemaakt. Ook in de begrotingscontrole proberen we namelijk het nodige te doen, zodat men elkaar kan opvolgen. Als men grote inspanningen levert, is het niet eenvoudig om alles daar in één keer op af te stemmen. Het gebeurt almaar meer. Er was misschien wat aarzeling bij de goedkeuring van een aantal projecten, maar ik kan u verzekeren dat onder meer bij de begrotingscontrole in voldoende kredieten werd voorzien, zodat uw project zeker niet zal lijden onder te weinig middelen. Het is echter niet mijn verantwoordelijkheid om u dat te zeggen, ik denk dat dat de verantwoordelijkheid is van de bevoegde minister. Ik wou u echter toch die geruststelling geven.

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

**De heer Johan De Roo** : Ik had wel gedacht dat er voldoende middelen beschikbaar waren voor module 10 op zich. Ik ben daar ook gelukkig mee, want het zou natuurlijk erg zijn als ook die middelen reeds zouden zijn opgebruikt. Het is echter toch zo dat deze regering in juni 2001 in ruimere middelen heeft voorzien voor gescheiden rioleringswerken in het kader van Vlario. Als de gemeenten daar dan gebruik van willen maken omdat er toch reeds werken bezig zijn, stelt men echter vast dat de middelen ontbreken.

In feite brengt uw antwoord mij niet veel verder. Er zijn voldoende middelen voor module 10 beschikbaar. Er werden convenants afgesloten voor 80 miljoen euro. De gecombineerde dossiers hebben voorrang. Zolang de bevoegde minister echter

## De Roo

niet garandeert dat de Vlaro-reglementering wordt toegepast en dat de rioleringsmiddelen ter beschikking zullen worden gesteld, kunnen we zelfs niet aanbesteden en kunnen we helemaal niet beginnen aan de werken. Dat is de huidige situatie.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer De Roo, ik wil wel heel vriendelijk blijven antwoorden, maar dit valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik wil ook antwoorden omdat ik ook gemeentelijk mandataris ben. Als men dergelijke zaken in gang zet, dan vind ik dat dat ook de verplichting inhoudt tot het voorzien in voldoende middelen, ook voor de Vlaamse regering.

In de ministerraad hebben we beslist om bij de begrotingscontrole meer middelen beschikbaar te stellen voor minister Dua, zodat de middelen de werken kunnen blijven volgen. U moet ook begrijpen dat die verkeerde inschatting natuurlijk ook te maken heeft met de grote respons van de gemeenten. Dat succes beklagen we ons natuurlijk niet.

Er wordt ook zeer vlug gewerkt en onze administratie speelt inderdaad zeer goed in op wat er gebeurt. Gezien die grote omvang moeten we er ook voor zorgen dat we budgettair kunnen volgen. Voor mij is dat geen probleem, maar ook mijn collega moet zich inschakelen in dat beleid. Het is een gedeeld beleid, en ook een gedeeld beleid moet worden gefinancierd, in dit geval met mijn middelen en met de middelen van minister Dua. Ik heb minister Dua daar deze week nog over aangesproken, omdat ik weet had van uw vraag en u niet op uw honger wou laten. Er zijn daarvoor dus bijkomende middelen goedgekeurd voor minister Dua.

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

**De heer Johan Malcorps :** Ik wou nog even reageren. Ik heb in het begin reeds gezegd dat het budget voor rioleringen bijna verdubbeld is. Voor de details kunt u terecht bij minister Dua.

Ik vind uw vraag heel terecht, omdat veilige schoolomgevingen belangrijk zijn. Indertijd heeft mevrouw Lindekens in de Senaat het initiatief genomen om zone 30 in schoolomgevingen te verplichten. De Senaat heeft dat voorstel toen wel goedgekeurd, maar wel met de bedenking dat dat eigenlijk moeilijk te verplichten was omdat er dan eerst allerlei infrastructuurwerken moesten worden uitgevoerd in de buurt van scholen. Ik heb toen ook het voorbeeld genoemd van een school op een grote steenweg bij mij in de buurt, waar er

onmogelijk een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur kan worden ingevoerd. We zijn tot een consensus gekomen dankzij intens overleg tussen het federale niveau en de gewesten. Men heeft toen gezegd dat de mogelijkheid werd geboden ; er werd zelfs een apart verkeersbord ingevoerd en dergelijke. Het is dan inderdaad de verantwoordelijkheid van de gewesten om op die mogelijkheid in te spelen als gemeenten dat willen doen. Daar zijn we nu mee bezig. We hebben daar ook percentages op geplakt, zodat dat niet totaal vrijblijvend zou zijn. Daar zijn we mee bezig. Ik hoop dat dossiers waarbij rioleringswerken betrokken zijn, geen obstakel gaan vormen om de belangrijke verkeersdoelstellingen op Vlaams niveau te realiseren.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Ik wou nog het volgende antwoorden op de opmerking van de voorzitter. Ik ben het volledig eens met haar visie dat men inderdaad geen zone 30 moet opleggen als men daarvoor niet de nodige infrastructuur aanlegt, want borden op zich helpen eigenlijk niet. Men kan eigenlijk enkel zijn goede wil tonen door borden te zetten. Ik vind dat jammer hoor, want uiteindelijk is het erg dat de gemeenschap moet betalen voor diegenen die pertinent weigeren zich te houden aan de meest elementaire regels van goed gedrag.

We beginnen het groeiende succes te zien bij heel wat gemeenten, en we proberen dat dus budgettair te volgen. Vanzelfsprekend geven we dan de voorkeur aan werken die het minst kosten, want zo kunnen we sneller vooruitgang boeken.

Die redenering volgen we ook bij de zwarte punten. Als we moeten kiezen welke zwarte punten we het eerst gaan oplossen, gaan we niet beginnen met het ingewikkeldste geval. We beginnen met de zwarte punten die het eenvoudigst op te lossen zijn.

Voor het bieden van oplossingen stellen we een redelijke termijn van 5 jaar in het vooruitzicht. Bij gevallen die dan niet zijn opgelost, kan het bijvoorbeeld gaan om onteigeningen of betwistingen. Het engagement is in ieder geval belangrijk.

Een ander belangrijk punt moet binnen de regering worden opgelost. Als er gecombineerd wordt gewerkt, moet de regering bereid zijn om de verschillende budgetten beschikbaar te houden en op hetzelfde moment de nodige inspanningen te leveren. Dat is niet altijd evident. Iedere minister heeft immers prioriteiten. In de mate dat een formule succes kent, worden andere ministers verplicht om vroeger dan gepland meer budgettaire middelen vrij te maken.

**Bossuyt**

Hetgeen in de begrotingscontrole is goedgekeurd, moet normaal voldoende zijn om de gemeenten die op dat vlak een inspanning leveren, te belonen. Mevrouw Dua kan dat bevestigen.

**De heer Johan De Roo** : Er is gezegd dat als afgesproken is dat gecombineerde dossiers prioritair worden behandeld, de problemen in feite worden opgelost.

**De voorzitter** : Het gaat uiteindelijk om verkeersveiligheid of een veilige schoolomgeving. Alles wordt immers in functie van de doelstelling gerealiseerd. De doelstelling is niet zone 30, maar wel degelijk de verkeersveiligheid.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er mag ook eens de nadruk worden gelegd op de individuele verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Straks moet naast elk verkeersbord een politieagent worden geplaatst. De media zoeken al te gemakkelijk een excuus en wijzen steeds op allerlei mogelijke fouten

bij de signalisatie. Dikwijls gaat het echter om zware verkeersinbreuken. Succes oogsten met verkeersveiligheid veronderstelt ook dat de overheid op de individuele verantwoordelijkheid wijst, al moet zij haar eigen taak evenmin uit de weg gaan.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heren De Roo, Caluwé en Schuermans 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.

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

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.07 uur.*

---