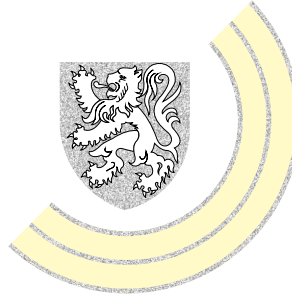


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

5 oktober 2004

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afwerking van de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren

Vraag om uitleg van de heer Herman De Reuse tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse financiering en erkenning van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verkeersboetefonds

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de problemen met het personenvervoer bij De Lijn

Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de bediening van bedrijventerreinen door De Lijn



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 5 oktober 2004

### **VOORZITTER : De heer Marc van den Abeelen**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.33 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afwerking van de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sannen tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de afwerking van de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren.

De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de eerste vraag van deze legislatuur gaat over een onderwerp dat al sinds de jaren zeventig wordt besproken en waaraan al veel ministers hebben gewerkt. Mijnheer de minister, ik hoop dat u de laatste minister in die rij zult zijn.

Het gaat over de noord-zuidverbinding, vroeger A24 genoemd, in Limburg. Het feit dat deze verbinding niet is afgewerkt, is een belemmering voor de mobiliteit naar het centrum van Limburg. Als de uitspraken van Limburgse verantwoordelijken, bijvoorbeeld naar aanleiding van de opening van het politieke jaar in de provincieraad, worden bekeken, is de noord-zuidverbinding het belangrijkste punt voor de ontsluiting van Limburg.

Een jaar geleden werd de noord-zuidverbinding door het Limburgs Platform Werkgelegenheid naar voren geschoven als een snel te realiseren ver-

binding. De heer Heller, die in opdracht van de toenmalige Vlaamse regering een opdracht heeft uitgevoerd, stelt in zijn prioriteitennota duidelijk dat deze noord-zuidverbinding het grote mankement is in de verkeersverbindingen in Limburg.

Momenteel staat Limburg op de eerste plaats in Europa voor de vestiging van logistieke bedrijven. Dat bleek uit een recente studie van het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Investeren in ontsluiting lijkt me niet meer dan logisch.

Ik wil wijzen op de continuïteit die ik aan de dag leg. Degenen die zich de legislatuur 1995-1999 herinneren, weten dat ik toen een van de weinigen was die, samen met de heer Gabriels, pleitte voor een economische poort, omdat de logistieke activiteiten in Limburg essentieel zijn voor de tewerkstelling en Limburg goed gelegen is ten opzichte van de rest van Europa.

Het dossier van de noord-zuidverbinding sleept al lang aan. Er hebben al veel discussies en betogingen plaatsgevonden. Ook ik heb geregeld geprotesteerd tegen bepaalde plannen voor de A24 en later de noord-zuidverbinding, zoals de omleidingsweg die zou worden aangelegd rond Helchteren en Houthalen. De voorbije jaren hebben we een consensus bereikt die zich toespitst op de ondertunneling van Helchteren en Houthalen.

Ik wil erop wijzen dat we met enkele groenen in Limburg in 1997 het voorstel hebben gedaan om Helchteren en Houthalen te ondertunnelen. Dit voorstel is bij het begin van de vorige legislatuur door de toenmalige ministers Dewael en Stevaert overgenomen. Een klein jaar geleden heeft de Kamer van Koophandel in Limburg samen met Unizo het idee van de ondertunneling voorgesteld, weliswaar met een ander alternatief. In het voor-

stel van de toenmalige ministers Stevaert en Dewael zouden de tunnels onder elkaar en tamelijk diep worden aangelegd. Dit kost blijkbaar heel wat geld, tijd en energie en is niet vanzelfsprekend.

Het voorstel van de Kamer van Koophandel en Unizo – dat in Limburg op heel wat positieve reacties kon rekenen – bepleit een beperkte ondertunneling in Helchteren en Houthalen : de tunnels worden naast elkaar aangelegd. Dit zou gebeuren met drastische onteigeningen, maar als we de situatie ter plaatse bekijken is dit aanvaardbaar, aangezien de urbanisatie daarna – mogelijk tot stand te brengen via PPS – een mooi project kan worden.

Mijnheer de minister, ik heb deze vraag om uitleg gesteld op 7 september, omdat ik vind dat het stilaan tijd wordt dat er beslissingen worden genomen. Ik was dan ook verrast dat ik korte tijd later via de krant vernam dat de administratie Wegen en Verkeer nog eens een nieuwe studie heeft besteld bij studie bureau Arcadis. Het is de bedoeling na te gaan welke optie voor de ondertunneling het meest interessant is. Ik heb geen enkel probleem met studiewerk, maar als hiervoor nog eens een jaar wordt uitgetrokken, zijn we vijf, zes jaar bezig met studeren en praten over de ondertunneling. Ondertussen wordt het tweede deel van de noord-zuidverbinding niet afgewerkt.

Mijnheer de minister, ik wil vragen om dit dossier versneld af te werken. Het begin van de legislatuur en het opmaken van de begroting vormen het ideale moment om deze vraag te stellen. Wie zich erover verbaast, wil ik duidelijk maken dat ik dit doe omdat ik altijd voorstander ben geweest van de ondertunneling.

De ontsluiting van noord naar zuid vind ik ontzettend belangrijk en het zou onverantwoord zijn om het dossier verder te laten verzeiken door nu geen stappen te zetten. Ik wil kost wat kost een omleidingsweg vermijden, ook in de toekomst. De noord-zuidverbinding moet via een ondertunneling in Helchteren en Houthalen gebeuren zodat er geen nieuwe open ruimte moet worden aangesneden en een vlotte afhandeling van het verkeer toch mogelijk wordt.

Mijnheer de minister, bent u het ermee eens dat de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren zo spoedig mogelijk dient te worden gerealiseerd ?

Wanneer plant u daarover en over de twee varianten een beslissing ? Ik hoop dat u zich niet aansluit bij uw administratie en Arcadis nog een jaar tijd geeft om een uitspraak te doen.

Wanneer wordt in de nodige begrotingsmiddelen voorzien ? Een ondertunneling brengt immers onteigeningen en planningswerk mee.

Welke elementen zijn volgens u nog niet voldoende uitgeklaard, waardoor er nog geen beslissing kan worden genomen ?

In het licht van de investeringen in de noord-zuidverbinding werd beslist om tegen het einde van dit jaar te starten met de ontubbeling van het deel van de verbinding dat reeds bestaat, namelijk het deel tussen Hechtel-Helchteren en het noorden van Limburg. Wanneer worden de werken daar gestart ? De nodige middelen waren reeds in de begroting ingeschreven. Deze vraag heeft niet zozeer met de ontsluiting te maken, maar wel met de veiligheid, want de bestaande situatie is allesbehalve veilig.

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

**De heer Gilbert Van Baelen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het verbaast me dat een groene Limburger plots pleit voor de versnelde aanleg van de weg. Bovendien was hij minister in de vorige Vlaamse regering. (*Opmerkingen van de heer Ludo Sannen*)

De heer Sannen heeft toen inderdaad de nodige middelen voor de ontubbeling goedgekeurd.

De minister bevindt zich in een lastig parket, want zijn vorige werkgever heeft steeds gezegd dat de weg een absolute prioriteit was. Ik kijk met belangstelling uit naar het antwoord.

Mijnheer de minister, ik ben een dagelijkse gebruiker van de weg. Deze morgen heb ik nog maar eens vastgesteld dat het openbaar vervoer van Neerpelt naar Brussel een waardig alternatief vormt. Als ik om vier na half acht de trein neem in Neerpelt, kan ik om tien uur in Brussel zijn. De trein rijdt trouwens via Antwerpen. De wagen is echter een makkelijker vervoermiddel, zeker voor wie 's avonds nog elders in Limburg moet zijn. De rit per wagen van Neerpelt naar Brussel vormt echter een probleem.

Het probleem situeert zich niet enkel bij de onder-tunneling te Houthalen, maar ook bij de flessenhals aan de nieuw aangelegde rotonde te Hechtel-Eksel en de verbinding met Helchteren. Het probleem is nu groter dan voor de aanleg van die rotonde en de verlenging. Alle vrachtverkeer en doorgaand verkeer op de oude N78, Napoleonweg, wordt immers verboden en moet dus via de noord-zuidverbinding rijden. Alle verkeer komt samen op die plek.

Deze ochtend heb ik welgeteld 20 minuten gereden over 4,3 kilometer. Een snelle wandelaar kan dus sneller ter bestemming zijn. Ondanks de snelheidsbeperking die op het oude traject vanaf Helchteren werd ingevoerd, ben ik blij dat ik daar 70 kilometer per uur mag rijden, want daar krijg ik immers weer het gevoel dat ik rijd.

Mijnheer de minister, de noord-zuidverbinding is al 30 jaar een prioriteit voor alle partijen in Limburg. De ontwerpen van gewestplan dateren van 1975 en de verbinding werd in 1978 in de gewestplannen opgenomen. Nog steeds blijven de plannen onuitgevoerd.

Van de grens van Overpelt tot in Hechtel zijn er nu twee rijvakken, in plaats van twee keer twee rijvakken. Wanneer kan de ontdubbeling worden uitgevoerd, want de nodige middelen werden reeds in de begroting opgenomen? Nu is de situatie er levensgevaarlijk.

Los van de keuze tussen de twee voorliggende scenario's, namelijk een ondertunneling naast elkaar en een ondertunneling boven elkaar, blijft het probleem van de flessenhals bestaan tussen de rotonde van Hechtel en Helchteren over een afstand van ongeveer 3,5 kilometer. Het verkeer staat er nu vaak stil.

Mijnheer de minister, wat denken u en uw administratie over de ontdubbeling van de strook? Deze heeft immers totaal geen invloed op de wijze van ondertunneling vanaf Helchteren. In Houthalen-Helchteren circuleren er twee of zelfs drie scenario's. Ik vraag me net als de heer Sannen af welke opdracht Arcadis heeft gekregen. In de wandelgangen wordt verteld dat er drie scenario's zijn. Het eerste en tweede gaan over een brede of een diepe tunnel. In een derde scenario is sprake van ondertunneling her en der die dan breed of diep zou zijn. Opnieuw studies uitvoeren over welk scenario dan ook zal de beslissing over een eventuele aanleg ver in de tijd opschuiven.

Mijnheer de minister, hoe kijkt u aan tegen de drie aspecten: de ontdubbeling van Overpelt tot aan het rondpunt in Hechtel, de ontdubbeling van dat kruispunt tot in Helchteren en de ondertunneling? Waarom is er opnieuw een studieopdracht gegeven aan Arcadis?

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

**De heer Jan Peumans** : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vorige sprekers. Mijnheer de minister, er hebben zich al heel wat mensen over dit dossier gebogen, maar we staan nog steeds nergens. In de studie van het Vlaams Instituut voor Logistiek staat Limburg inzake aantrekkelijkheid voor logistieke bedrijven bovenaan. Ik verwijs ook naar de studie die professor Allaert destijds in opdracht van het VKW heeft gemaakt over deze materie. Ik zou graag willen weten wat de invloed is van het al dan niet bestaan van een noord-zuidverbinding op de logistieke ontwikkeling van Noord-Limburg.

Ik hoor dat men er zich in Noord-Limburg nu over beklagt dat het verkeer zich afwikkelt in de richting van Antwerpen. Ik weet niet wat daar op tegen is. Wat is uw reactie daarop?

De heer Stevaert zegt dat er in de toekomst werk zal worden gemaakt van het Spartacusplan. Hoe past dit in het geheel?

Wanneer komt de ontdubbeling er van het rondpunt tot aan Helchteren? De verkeerssituaties zijn er niet meer van deze tijd.

Het is ook niet omdat er nieuwe wegen worden aangelegd, dat de problemen worden opgelost. De omleiding van Zonhoven is een mooi voorbeeld. Uw diensten zouden eens moeten onderzoeken hoeveel verkeer op die omleiding rijdt, en hoeveel verkeer er nog steeds door Zonhoven rijdt.

**De voorzitter** : Mijnheer Peumans, u stelt veel bijkomende vragen. De minister is niet geacht alles te weten. Hij kan u wel eventueel schriftelijk antwoorden.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters** : Mijnheer de voorzitter, ik wil op alle vragen zo correct mogelijk antwoorden. Bijkomende vragen kan ik inderdaad beter schriftelijk beantwoorden.

Mijnheer Sannen, ik dank u voor uw vraag om uitleg, de eerste uit mijn politieke carrière. Ik ga er dan ook graag op in. Dit gaat inderdaad om een van de twee grote projecten inzake weginfrastructuur in Limburg. Ik hoop dat dit tijdens deze regeerperiode wordt verwezenlijkt, want op die manier zouden we een belangrijke missing link wegwerken. U hebt het regeerakkoord nauwgezet gelezen en op het punt van de missing links is het erg duidelijk.

Ik ben het niet met u eens dat er al voldoende studiewerk is gebeurd. Het gaat om een vrij ingrijpend project dat heel goed moet worden voorbereid. De werken moeten in de beste omstandigheden worden uitgevoerd, met zo weinig mogelijk hinder voor het verkeer en voor de omwonenden. Ik ben het ermee eens dat we geen nodeloze studies moeten uitvoeren, maar een aantal aspecten moeten toch nog nader worden bekeken voor de stedenbouwkundige vergunning kan worden aangevraagd.

Concreet gaat het over een bereikbaarheidsstudie die tot doel heeft alle aspecten door te lichten en alle ontbrekende elementen aan te reiken om op basis van het dossier een goede beslissing te nemen. Een van de elementen die tot nu toe onvoldoende of nooit zijn belicht is de vormgeving van de publieke ruimte bovengronds. De aanleg van de tunnel, in welke vorm dan ook, geeft de mogelijkheid om de bovenliggende ruimte op een duurzame wijze in te richten. Dit aspect moet nog verder worden uitgeklaard in de studie. Een ander element is de juiste wijze waarop in- en uitritten worden aangelegd. Voor deze constructies moeten er percelen worden onteigend, en het is dan ook belangrijk dat de juiste keuze wordt gemaakt.

Deze studie vormt een schakel binnen het proces van andere studies die reeds zijn gemaakt. Op basis van die studie zullen we een definitieve keuze over de tunnelvariant maken. Er zijn twee mogelijkheden : naast elkaar of boven elkaar. Daartussen zijn er echter ook nog andere mogelijkheden. De studie moet ook duidelijkheid geven over de bovenbouw, de herinrichting van de publieke ruimte, de financieringsmogelijkheden, de verdere procedurestappen en de herlokalisatiemogelijkheden voor bewoners en handelaars.

De realisatie van de noord-zuidverbinding via een ondertunneling is een van de belangrijkste projec-

ten voor de provincie Limburg omdat ze de missing link in de ontsluiting van Limburg wegwerkt. Het is een project waarbij stedenbouwkundige ontwikkeling, mobiliteit en natuurbescherming hand in hand gaan.

De studie die net is opgestart, neemt de twee tunnelvarianten als basisscenario waarop eventueel andere varianten kunnen worden toegepast. Het resultaat van de studie wordt verwacht tegen eind 2005. De definitieve beslissing zal dan ook vallen in het voorjaar 2006. Aangezien pas dan de procedure kan worden afgehandeld - de onteigeningen, het project-MER en de bouwvraag - zal vanaf 2007 worden voorzien in de nodige uitvoeringsmiddelen.

In de studie wordt ook de mogelijkheid van alternatieve financiering onderzocht, onder meer in het kader van de PPS. De aanleg van een tunnel in Houthalen-Helchteren zal immers hoge kosten met zich meebrengen. Ik zal ook samen met de minister van Begroting nagaan of we een beroep kunnen doen op het FFEU. Voor het stuk Overpelt-Helchteren is al 8,5 miljoen euro vastgelegd. Dat toont ook aan dat er wel degelijk vooruitgang wordt geboekt in dit dossier. Deze bijkomende studie is dan ook niet de zoveelste in rij: ze is van groot belang om de juiste definitieve beslissing te kunnen nemen.

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

**De heer Ludo Sannen** : Mijnheer de minister, ik ben niet helemaal tevreden met dit antwoord. Het stelt me wel gerust dat de duidelijke keuze voor de ondertunneling gehandhaafd blijft.

Ik kan aanvaarden dat alle mogelijke opties, zoals een beperkte ondertunneling of onder elkaar gelegen tunnels, worden overwogen. Ik begrijp eveneens dat de inrichting van de bovenliggende publieke ruimte in overweging moet worden genomen vooraleer een definitieve beslissing kan worden genomen, concrete plannen kunnen worden uitgetekend of werken kunnen worden aanbesteed.

Als ik het antwoord van de minister goed heb begrepen, moeten de studies pas tegen het einde van 2005 worden afgerond, zal in het voorjaar van 2006 een beslissing worden genomen, zullen de middelen in 2007 in de begroting worden ingeschreven en zullen de werkzaamheden in het beste geval, indien alles vlot verloopt, pas in 2008 van start gaan. De

werken tijdens deze legislatuur voltooiën, is in dat geval onmogelijk. Ik kan enkel hopen dat de eerste spade nog tijdens deze legislatuur in de grond wordt gestoken. Wat dit betreft, ben ik dan ook niet erg tevreden. Ik vraag me af of we echt zoveel tijd voor die studies en voor die andere elementen moeten uittrekken. Kan dit niet op een versnelde manier worden gerealiseerd ?

Mijn twee andere vragen kan de minister op dit ogenblik nog niet beantwoorden. De heer Van Baelen heeft evenwel terecht naar de grens van Hechtel en het kruispunt van Helchteren verwezen. Dit stuk moet snel worden ontdudd. We moeten hiervoor in nieuwe middelen voorzien en nieuwe plannen maken. We mogen hiermee niet tot in 2008 wachten. Op deze plek moet de noord-zuidverbinding sneller worden afgehandeld. Voor de ontdudding van het stuk naar Overpelt en Neerpelt is reeds in middelen voorzien. Ik wil erop aandringen hetzelfde te doen met betrekking tot het stuk van Hechtel naar Helchteren. Dit stuk moet verder worden ontdudd.

Wat de ondertunneling van het stuk tussen Houtalen en Helchteren betreft, kan ik enkel aandringen op een versnelling van het studie- en het beslissingsproces.

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

**Minister Kris Peeters** : Wat sneller kan, moet uiteraard sneller gebeuren. Het gaat hier om een van de belangrijkste projecten in de provincie Limburg. Iedereen weet dat bepaalde procedures, bijvoorbeeld met betrekking tot onteigeningen of tot het opstellen van een MER, tijd in beslag nemen. Ik wil elk voorstel om deze tijd te beperken in overweging nemen.

Ik ga ervan uit dat de studieperiode niet langer zal duren dan noodzakelijk. Ik zal erop toezien dat op dit vlak geen tijd wordt verloren. Aangezien het hier een zeer omvangrijk project betreft, is het evenwel belangrijk dat we dit goed uitvoeren. Dit project sleept al lang aan, maar indien de eerste spade nog tijdens deze legislatuur in de grond kan worden gestoken, zal ik een tevreden man zijn.

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

**Vraag om uitleg van de heer Herman De Reuse tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse financiering en erkenning van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem**

**De voorzitter** : Aan de orde is vraag om uitleg van de heer De Reuse tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de Vlaamse financiering en erkenning van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De heer De Reuse heeft het woord.

**De heer Herman De Reuse** : Mijnheer de voorzitter, ik zou de minister graag een paar vragen stellen over de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Het belang van deze zaken- en opleidingsluchthaven is de voorbije jaren gestegen. Vooral de charters naar Europese handelsbeurzen hebben in 2003 behoorlijk wat succes gekend. De luchthaven is tevens van groot belang voor spoedcargo en voor medische vluchten. Hoewel het hier niet om formidabele aantallen gaat, wil ik er tevens op wijzen dat deze luchthaven rechtstreeks voor 110 voltijdse equivalenten en onrechtstreeks voor 140 voltijdse equivalenten zorgt.

De luchthaven wordt beheerd en geëxploiteerd door de WIV, de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem CVBA. De WIV is een intergemeentelijk samenwerkingsverband waarin de provincie West-Vlaanderen nog steeds een zeer belangrijke inbreng van 44,36 percent heeft. De provincie West-Vlaanderen is tevens eigenaar van de startbaan en van de omliggende gronden.

Eind 2001 heeft de provincieraad van West-Vlaanderen een verlenging van de concessieovereenkomst tot 31 december 2019 goedgekeurd. De provincieraad is zelfs zo vriendelijk geweest om tot december 2006 een vrijstelling van de concessievergoeding te verlenen. Eind december 2006 moet de provinciale participatie in de WIV tot 20 percent van het maatschappelijk kapitaal zijn teruggebracht.

Enkele weken geleden is de eerste fase van de renovatie van de start- en taxibaan van het vliegveld uitgevoerd. Aangezien de voorbije 50 jaar geen

noemenswaardige onderhoudswerken zijn uitgevoerd, verkeren bepaalde delen van het vliegveld in slechte staat. De vele verzakkingen van de start- en landingsbaan vormen een gevaar bij het landen en het opstijgen. Dit is vooral het geval in slechte weersomstandigheden, zoals regenweer.

Op korte termijn zijn een hele reeks investeringen absoluut noodzakelijk om het vliegveld in stand te houden. Ten eerste gaat het om de overlaging van de start- en taxibaan en om de vernieuwing van de afwatering. Ten tweede gaat het om de vernieuwing van de start- en taxibaanverlichting en om de plaatsing van een beperkte naderingsverlichting. Ten derde gaat het om het plaatsen van een permanente brandweerpost op het terrein. Deze werken niet uitvoeren zou ervoor zorgen dat het vliegveld niet langer aan de essentiële veiligheidsvoorschriften voldoet. Dit zou het einde van deze zakenluchthaven betekenen.

Gezien de economische situatie in West-Vlaanderen, en in Vlaanderen in het algemeen, is de verdere uitbouw van deze luchthaven zeer belangrijk. Nu de textiel- en metaalsector het steeds moeilijker hebben, worden logistiek en distributie nog belangrijker.

In mei 2004 heeft het provinciebestuur nog Westpoort, een campagne voor de West-Vlaamse lucht- en zeehavens, gelanceerd. In deze campagne wordt gesteld dat de luchthavens van Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem een snel en flexibel alternatief vormen voor de overbezette luchthavens in de driehoek Schiphol-Frankfurt-Londen. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem heeft een sterke reputatie op het vlak van de privé- en de zakenluchtvaart. Het belang van de luchthaven binnen de groeiende metropool Rijsel behoeft geen nader beoog.

De Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen heeft op 5 februari 2004 een milieuvergunning verleend om het vliegveld voor een termijn van 20 jaar verder te exploiteren. Hiermee volgt de Bestendige Deputatie het gunstig advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie, en er wordt rekening gehouden met de opmerkingen van de omwonenden en de betrokken gemeentebesturen.

Op 27 mei 2004 hebben de Vlaamse overheid en het provinciebestuur van West-Vlaanderen een intentieverklaring ondertekend waarin ze verklaren

dat ze elk 1,5 miljoen euro zullen investeren in de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

Het technisch dossier voor de subsidiëring van de start- en landingsbaan werd in juni 2004 door de provincieraad van West-Vlaanderen goedgekeurd. Het Vlaamse Gewest engageerde zich in de intentieverklaring voor de tweede fase van de werken, op voorwaarde dat de intercommunale WIV, die de luchthaven exploiteert, alles in het werk stelt om erkend te worden als internationale luchthaven.

De provincie zou het aandeel van de Vlaamse overheid, met name de noodzakelijke vernieuwing van de verlichting en het andere deel van de taxi-baan, prefinancieren indien het Vlaamse Gewest de nodige middelen inschrijft in de begroting 2005. De provincie zou dan een beperkte technische aanvulling van het dossier maken en de middelen voor de prefinanciering worden via de begrotingswijziging ingeschreven in de begroting 2004 van de provincie West-Vlaanderen. Inmiddels werd het dossier gegund en is de eerste fase van de werken, de renovatie van de start- en landingsbaan, uitgevoerd.

De ondersteuning van de regionale luchthavens is niet alleen een provinciale, maar ook een gewestelijke taak. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is de enige internationale luchthaven op Vlaams grondgebied die niet door de Vlaamse overheid wordt erkend als Vlaamse luchtvaartinfrastructuur en geen structurele investerings- en exploitatiedotaties krijgt. De luchthaven krijgt ook als enige geen verkeersleiders gratis ter beschikking van het federale Belgocontrol.

In artikel 3, paragraaf 2 van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische staat en de gewestelijke luchthavenbestuurders wordt de luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet vermeld, enkel omdat de intercommunale WIV niet werd betrokken. Dit heeft te maken met het feit dat WIV een lokale overheid is en Kortrijk-Wevelgem niet door de Belgische staat wordt beheerd. Bovendien had de luchthaven met de toenmalige kleinschaligheid niet de feitelijke en juridische status die ze nu heeft. WIV heeft nooit de kans gekregen te worden opgenomen in het beheerscontract tussen de staat en Belgocontrol. Hierdoor bleef de luchthaven Kortrijk-Wevelgem verstoken van de toewijzing van verkeersleiders.



De exploitatie moet dus met eigen middelen gebeuren, en ook het verkeersinformatiepersoneel moet met eigen middelen worden betaald. De fondsen voor instandhouding en uitbreiding moeten dus van derden komen. Het Vlaams Forum Luchtvaart heeft de ongelijke behandeling van deze luchthaven ook al besproken en heeft gevraagd om deze anomalie te corrigeren.

Mijnheer de minister, heeft het Vlaamse Gewest in de begroting 2005 de nodige middelen ingeschreven? Zullen de werken aan de verlichting en de taxi-baan in het voorjaar van 2005 kunnen starten? Is de Vlaamse overheid bereid de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te erkennen, met daaraan gekoppeld de inschakeling in de financiering door het Vlaamse Gewest?

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

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de voorbije jaren werden we meermaals geconfronteerd met het probleem dat onze luchthavens, om het zacht uit te drukken, niet zelfbedruipend zijn.

Ik vraag me af of het zinvol is ook in Kortrijk-Wevelgem een regionale luchthaven operationeel te houden, laat staan uit te breiden. We weten dat de afstand van die regio naar de luchthavens van Rijssel en Oostende niet groot is.

Het lijkt me beter om overheidsgeld te investeren in projecten voor openbaar vervoer, waar in de eerste plaats de modale burger iets aan heeft. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de ontsluiting van bedrijventerreinen, de bevordering van het woon-werkverkeer en het probleem van de overladen bussen. Ik heb twee problemen aangehaald waarover tijdens deze vergadering nog vragen om uitleg worden gesteld. Dit toont duidelijk aan dat er wel degelijk problemen zijn. Als er budgettaire keuzes moeten worden gemaakt, is het beter om ze te maken in functie van de openbaarvervoersprojecten die de modale burger ten goede komen. Ik heb de grootste twijfels over het nut van een extra uitbouw van de luchthaven.

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

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer de voorzitter, ik heb deze geschiedenis misschien niet goed genoeg gevolgd, maar bij mijn weten maakte Groen! de voorbije vijf jaar deel uit van de regering.

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

**De heer Herman De Reuse** : Mijnheer de voorzitter, ik heb een antwoord gevraagd aan de minister, ik wou geen opmerkingen horen van een collega, die hier trouwens helemaal niet passen.

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

**Minister Kris Peeters** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Reuse, de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt inderdaad geëxploiteerd door middel van een intergemeentelijk samenwerkingsverband. Het Vlaamse Gewest is geen betrokken partij. De luchthaven is geen eigendom van het Vlaamse Gewest en in principe kan er dus geen sprake zijn van structurele investerings- en exploitatiedotaties.

Het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische staat en het Vlaams en Waals Gewest regelde de overdracht van de regionale luchthavens die tot dan werden beheerd door de toenmalige Regie der Luchtwegen. Vermits de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem niet door de Regie der Luchtwegen werd geëxploiteerd, kon die niet worden opgenomen in het samenwerkingsakkoord. De luchthaven heeft dus een specifiek karakter. De exploitatie van de andere regionale luchthavens vergt enige budgettaire inspanningen van de Vlaamse overheid. Het is dan ook niet evident ons op lange termijn te engageren voor de financiering van een bijkomende luchthaven.

Gelet op het regionaal belang van de luchthaven - in mijn beleidsnota zult u trouwens een visie op de regionale luchthavens terugvinden - en op de belangrijke inspanningen van het provinciebestuur, heeft mijn voorganger een intentieverklaring ondertekend om, samen met de provincie, de luchthaven eenmalig te ondersteunen, mits er een toelage is voor enkele belangrijke vernieuwingsinvesteringen. Het engagement van mijn voorganger vertaalt zich in een bijkomend budget van 1,5 miljoen euro. De vraag naar deze som ligt op tafel tijdens de begrotingsbesprekingen. Ik moet u niet vertellen dat we op zoek zijn naar een totaalsom van 450 miljoen euro. De vraag naar een bijkomend budget ten bedrage van 1,5 miljoen euro zal bijgevolg grondig worden onderzocht. Ik wil niet vooruitlopen op de uiteindelijke regeringsbeslissing. Het is evident dat de planning van de werken pas van start kan gaan als het nodige budget door dit parlement wordt goedgekeurd.

Mijnheer de Reuse, er liggen geen plannen voor om de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem in te schakelen in een financieringsschema dat vergelijkbaar is met dat van de andere regionale luchthavens Oostende en Deurne. Naar aanleiding van de vraag naar uitzonderlijke investeringen voor de infrastructuurwerken in de luchthaven, wil ik nogmaals nadrukkelijk herhalen dat de vraag naar 1,5 miljoen euro een eenmalige vraag naar investeringssteun is. De begrotingsbesprekingen zullen uitwijzen of de intentieverklaring en de vraag van mijn voorganger zullen worden gehonoreerd.

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

**De heer Herman De Reuse** : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de minister geen antwoord geeft op mijn vraag. Hij beweert nog niet te weten of het bedrag in de begroting zal worden opgenomen.

Mijnheer de minister, in de kranten lees ik dat u 'behoudens structurele zaken' klaar bent met de begroting. Het gaat over een eenmalige investering van 1,5 miljoen euro die niets met structurele zaken te maken heeft. Ik neem dus aan dat u reeds een antwoord hebt op mijn vraag. U hebt de intentieverklaring niet zelf ondertekend, maar ik neem aan dat een regering zich moet houden aan wat door een vorige regering werd afgesproken. Ik betreur dat u dit engagement vandaag in twijfel trekt.

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

**Minister Kris Peeters** : Mijnheer De Reuse, u moet niet alles geloven wat in de kranten staat. Ik ben aanwezig tijdens de begrotingsbesprekingen en ik kan u verzekeren dat ze allesbehalve klaar zijn. De begrotingsbesprekingen bestaan uit twee delen : de eenmalige besparingen en de recurrente. Ik heb u geantwoord dat ik kennis heb genomen van de intentieverklaring van mijn voorganger en dat de vraag deel uitmaakt van de begrotingsbesprekingen. Ik kan niet vooruitlopen op het resultaat van de begrotingsbesprekingen. U moet niet alleen de kranten volgen. De minister-president of ikzelf zullen in deze commissie tekst en uitleg komen geven als de begrotingsbesprekingen achter de rug zijn.

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verkeersboetefonds**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verkeersboetefonds.

De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, over het verkeersboetefonds hebt u in de media uitspraken gedaan die mij vreugdevol stemmen. Met dat verkeersboetefonds zijn we gerold. 83 percent van de opbrengsten van verkeersboetes komen uit Vlaanderen. Er is een KB uitgevaardigd waarin is beslist om de middelen te verdelen op basis van drie criteria, die ik hier niet zal herhalen. Ik was dan ook verheugd van u te horen dat er dringend moet worden overgegaan tot de regionalisering van het verkeersboetefonds. Om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te reduceren, moeten de lokale politiezones bijkomende middelen krijgen om de nodige maatregelen te kunnen treffen.

Mevrouw de minister, wat hebt u bedoeld met deze uitspraken ? Hoe denkt u dit aan te pakken ? Zal de regionalisering nog gebeuren voor 2004 of pas vanaf 2005 ? Wat is het tijdsplan ? Zult u daarover overleg plegen met de politiezones ?

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

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bij de lokale politiezones heerst grote onduidelijkheid over wat kan en wat niet. Het klopt dat 83 percent van de inkomsten van het fonds uit Vlaanderen komt, 5 percent uit Wallonië en 12 percent uit Brussel. Slechts 57 percent van de middelen gaat naar Vlaanderen, 37 percent naar Wallonië en 5 percent naar Brussel. Dat zijn in feite verdoken transfers van Vlaanderen naar Wallonië en dat moet dringend worden aangepakt. Ik pleit dan ook voor de regionalisering van het verkeersboetefonds. Ik vind het wel jammer dat uw partij in de federale regering geen stappen heeft ondernomen om in de richtlijnen van het verkeersboetefonds een meer evenredige verdeling in te schrijven, zodat de inkomsten uit Vlaanderen ook daadwerkelijk in onze regio worden aange-

wend en niet naar Wallonië verdwijnen.

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

**Mevrouw Annick De Ridder** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Peumans. Ook ik pleit voor een meer evenredige verdeling van input en output. Hoe wordt dat het beste georganiseerd ? Blijft het fonds federaal of is regionalisering beter ?

**De voorzitter** : Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Mijnheer de voorzitter, collega's, in de lijn van het Vlaams regeerakkoord pleit ik voor de regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid, en in het verlengde daarvan, ook van het verkeersboetefonds.

Zowel de wegbeheerder – onder meer door de plaatsing van onbemande camera's, vooral door het Vlaamse Gewest – als de politie – onder meer door een verscherpt toezicht op de naleving van de verkeersreglementering – levert sedert een aantal jaren extra inspanningen op het vlak van de verkeersveiligheid. Sinds begin augustus 2004 zijn in Vlaanderen 360 kruispunten uitgerust met roodlichtcamera's en op 140 plaatsen zijn snelheidscamera's geplaatst. Het is de bedoeling dit beleid voort te zetten. Dat betekent dan ook heel wat extra investeringen vanuit het Vlaamse Gewest.

De eerste doelstelling van dat beleid is uiteraard de verkeersveiligheid te vergroten en niet zo veel mogelijk geld in het laatje te brengen. Het is natuurlijk evident dat het optreden van de wegbeheerder en van de politie extra middelen genereert die terecht komen in het verkeersboetefonds. De inspanningen die de heer Anciaux heeft gedaan toen hij nog federaal minister van Mobiliteit was, zijn niet min. Hij heeft heel wat herverdelingen doorgevoerd die vandaag al effect ressorteren. Die inspanningen moeten echter worden voortgezet.

Het Vlaamse Gewest zal de kwestie van het verkeersboetefonds aankaarten binnen het Forum in het kader van het breder overleg over de verkeersproblematiek. Het Forum wordt opgericht in uitvoering van het federale regeerakkoord om een grotere structurele coherentie van de federale en regionale bevoegdheden uit te werken. De eerste besprekingen zullen nog dit jaar worden aangevat. Heel wat politiezones leveren nu al extra inspan-

ningen om de verkeersveiligheid te vergroten. Dat gebeurt niet alleen op het vlak van handhaving maar ook op het vlak van sensibilisatie en educatie. Het is de bedoeling om in de toekomst overleg te plegen met de politiezones om na te gaan hoe de verkeersveiligheid in Vlaanderen nog kan worden vergroot. Ik verwijs daarbij naar het regeerakkoord waarin staat dat de verkeersveiligheid ter hoogte van schoolomgevingen langs de gewestwegen verder moet worden verhoogd. Ook hier kunnen de politiezones het beleid van het Vlaamse Gewest mee versterken door extra aandacht te schenken aan de snelheidshandhaving in schoolomgevingen, aan de ondersteuning van sensibilisatie en educatie-initiatieven van het Vlaamse Gewest inzake de verkeersveiligheid van schoolomgevingen, enzovoort.

Momenteel is er nog geen timing omdat het concrete resultaat afhangt van het Forum. Zodra dat bekend is, zullen we snel werk maken van de timing en van de implementatie. Als we erin slagen het verkeersboetefonds te regionaliseren, zal de opbrengst daarvan in de toekomst worden gekoppeld aan het convenantenbeleid.

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

**De heer Jan Peumans** : Mevrouw de minister, het is me nog niet duidelijk welk referentiekader u daarbij zult gebruiken. De transfer gebeurt vooral van Wallonië naar Brussel maar niet van Vlaanderen naar Wallonië. In de stukken van de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van het federale parlement staan tegengestelde cijfers. Indien u het verkeersboetefonds wilt regionaliseren, hebt u een goed referentiekader nodig om te weten hoe dit voor Brussel, Vlaanderen en Wallonië moet worden ingevuld.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Ofwel wordt het verkeersboetefonds geregionaliseerd, ofwel blijft het federaal en hanteren we andere verdeelsleutels. Mijn eerste inzet is de regionalisering van het verkeersboetefonds. De juridische teksten die daarmee verband houden, worden momenteel voorbereid voor de discussie in het Forum. De uitslag van dat Forum is moeilijk in te schatten. Als we er niet in slagen om het verkeersboetefonds te regionaliseren, dan moeten we nagaan welke criteria nodig zijn voor een betere verdeling.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de problemen met het personenvervoer bij De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Guns tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de problemen met het personenvervoer bij De Lijn.

Mevrouw Guns heeft het woord.

**Mevrouw Dominique Guns** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van een aantal recente berichten over het personenvervoer van De Lijn. Daarbij werd onder meer verwezen naar Antwerpen, naar aanleiding van de werken aan de ring rond Antwerpen.

Begin dit jaar was beslist dat de dienstverlening zou worden uitgebreid. Dit zou gebeuren door middel van de aankoop van nieuw rollend materiaal en door de uitbreiding van de diensten die door elk voertuig worden verzorgd.

Volgens de website van De Lijn zou het om 7.700 bijkomende reizigers gaan. Hoeveel reizigers er als gevolg van de verhoging van de frequentie van het aantal ritten zouden bijkomen, staat niet op de website te lezen. We mogen evenwel aannemen dat de aankoop van nieuw rollend materiaal en de verhoging van de dienstverlening tot een stijging van het aantal reizigers zullen leiden.

In een aantal recente persartikelen zijn een reeks verontrustende problemen aan het licht gebracht. Zo zouden de voertuigen bij de uitvoering van bepaalde taken worden overladen, waardoor chauffeurs reizigers soms gewoonweg moeten laten staan. Het feit dat de reizigers meestal moeten rechtstaan, zou de veiligheid in het gedrang brengen. Een bus heeft niet meer dan 35 zitplaatsen, maar wel 95 staanplaatsen. Tussen de regels wordt tevens de vraag gesteld of het bijzonder krap opgestelde dienstrooster wel stipt kan worden uitgevoerd.

Uit een enquête die Test-Aankoop in november 2003 onder reizigers van De Lijn heeft gehouden, blijkt dat de reizigers zich vooral vragen stellen bij de verkeersveiligheid van de bussen en vooral om meer zitplaatsen op de bussen vragen.

Uit nog een ander artikel blijkt dat de bussen van De Lijn niet altijd stoppen voor rolstoelpatiënten. Zo goed als alle voertuigen van De Lijn zijn toegankelijk gemaakt voor rolstoelpatiënten, maar soms kunnen of mogen de chauffeurs deze installatie niet gebruiken.

Vooraf met betrekking tot de verkeersveiligheid, stel ik me heel wat vragen. Onlangs heeft een bus van De Lijn in Malle een ongeval gehad. Ik probeer me niet in te beelden wat de gevolgen zouden zijn geweest indien dit ongeval tijdens het spitsuur, met 95 rechtstaande schoolkinderen in plaats van zestien zittende passagiers, zou hebben plaatsgevonden.

Mevrouw de minister, klopt het dat sommige voertuigen tijdens het uitvoeren van bepaalde taken worden overladen ? Kan een chauffeur weten of zijn bus al dan niet is overladen ? Wie is in dergelijke gevallen bevoegd om te bepalen of op dat voertuig nog meer reizigers mogen worden toegelaten ? Laten de geplande rijtijden de uitvoering van alle diensten toe ? Zijn alle nieuw aangekochte voertuigen effectief in gebruik genomen ? Zijn maatregelen getroffen om de toekomstige overbelasting van de voertuigen te vermijden ? Is er een verband tussen de overbevolking van een autobus en de onmogelijkheid om rolstoelpatiënten te vervoeren ? Is al eens nagegaan hoe de installaties voor rolstoelpatiënten optimaler kunnen worden gebruikt ? Gaat het hier om specifiek Antwerpse problemen die rechtstreeks aan de werken zijn gerelateerd, of doen ze zich ook in andere regio's voor ?

**De voorzitter** : Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Mijnheer de voorzitter, we mogen al deze problemen niet door elkaar halen. Ik zal de vragen van mevrouw Guns een voor een overlopen.

De overbevolking van bussen doet zich vooral in het begin van een nieuw schooljaar voor. Op dat ogenblik kan immers moeilijk worden ingeschat waar de nieuwe studenten en leerlingen zich zullen aandienen. Dit is een gevolg van de stijgende verkoop van netabonnementen. Het is zeer moeilijk geworden om op voorhand in te schatten welke lijnen erg druk zullen worden.

De chauffeurs en de controleurs stellen op het terrein vast of zich een overbelasting voordoet. In-

dien het om een structurele overbelasting gaat, wordt onmiddellijk ingegrepen. In dat geval worden gelede bussen of trams ingezet of worden bepaalde ritten ontubdubeld.

Tussen 18 september en 4 oktober van dit jaar heeft De Lijn tellingen uitgevoerd om de effecten van het begin van het nieuwe schooljaar in te schatten en om eventueel de eigen ritten bij te sturen. Deze situatie wordt met andere woorden permanent opgevolgd. In de regio Antwerpen is tot op heden weinig structurele overbelasting vastgesteld. De minder-hindermaatregelen hebben het mogelijk gemaakt deze problemen te verhelpen.

Kan een chauffeur weten of zijn bus of tram al dan niet is overladen ? Wie is, in voorkomend geval, bevoegd om te bepalen of nog extra reizigers mogen worden vervoerd ? Ik vind dit zeer te-rechte vragen. Op dit ogenblik hanteren we in dit verband normen. Wie op een bus stapt, ziet trouwens over hoeveel zit- en staanplaatsen die bus beschikt. Tot mijn eigen verbazing ligt de wettelijk vastgelegde norm momenteel op zeven personen per vierkante meter. De reizigers krijgen natuurlijk een gevoel van overbevolking lang voor deze norm is bereikt. De Lijn heeft de chauffeurs dan ook de opdracht gegeven om zelf in te schatten wanneer ze met overbevolking te maken krijgen. Ze moeten dit onmiddellijk aan de dispatching doorgeven en zelf beslissen of ze nog mensen op hun bus of op hun tram toelaten. Door het doorgeven van die informatie, zal de dispatching vrij snel een oplossing trachten te vinden. Als het om een structureel probleem gaat, worden er structurele oplossingen geboden.

De geplande reistijden laten toe om alle diensten uit te voeren, uiteraard afgezien van incidenten zoals ongevallen, een breuk in de bovenleiding, enzovoort. Daar waar er zich moeilijkheden voordoen die worden veroorzaakt door structurele doorstromingsproblemen, worden in samenspraak met de wegbeheerder de nodige voorzieningen getroffen. Exacte cijfers hierover zullen in de toekomst ter beschikking worden gesteld. De Lijn bereidt op dit moment een monitoringsysteem voor waardoor op een grondige en statistische manier het probleem in kaart wordt gebracht.

De extra 10 Hermelijntrams en de 130 gelede bussen zijn intussen in exploitatie. Alle nieuwe voer-

tuigen werden dus ook effectief in gebruik genomen.

Er is geen verband tussen de overbezetting en het niet kunnen vervoeren van rolstoelgebruikers. Het is bijna hypothetisch dat een wachtende rolstoelgebruiker een overvolle bus voorbij moet laten rijden. Op dat moment treedt het systeem dat ik daarnet heb uitgelegd in werking.

Ik wil er de nadruk op leggen dat er vandaag geen probleem is in Antwerpen. Ook in de andere regio's zijn er geen structurele moeilijkheden waaraan niet onmiddellijk wordt verholpen.

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

**Mevrouw Dominique Guns** : Mevrouw de minister, in het artikel stond dat de rolstoelgebruikers gewoon niet werden meegenomen omdat er geen verlaagde opstap was. Wanneer die er wel was, stapte de chauffeur niet uit of mocht hij het niet. Wordt daar iets aan gedaan ?

**Minister Kathleen Van Brempt** : Mevrouw Guns, dat heeft niets te maken met overvolle voertuigen. Er zijn enkele conflicten die we trachten weg te werken. Op dit moment kunnen we omwille van veiligheidsredenen chauffeurs niet verplichten om te stoppen en de rolstoelgebruiker toegang te verlenen tot de bus. Daarvoor zoeken we op dit moment een oplossing.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw An Michiels tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Michiels tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn. Mevrouw Michiels heeft het woord.

**Mevrouw An Michiels** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, op het gevaar af in herhaling te vallen, wil ik toch een vraag

stellen over de toepassing van de taalwetgeving door De Lijn op de lijnen die het tweetalig gebied Brussel aandoen. Op die lijnen zijn de opschriften 'Brussel-Bruxelles' gelijktijdig of alternerend aangebracht, zelfs als ze door eentalig Vlaams gebied rijden. Tevens stelt De Lijn in een intern dienstbevel dat de folders op een lijn met gemengd taalregime, die dus Brussel aandoet, in twee talen beschikbaar moeten zijn. Over het uitreiken van documenten aan klanten wordt gezegd dat die moeten worden uitgereikt in de taal van de klant, ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt. Ook over het geven van mondelinge inlichtingen aan klanten wordt gezegd dat de chauffeur op die lijnen de taal van de klant moet gebruiken, ongeacht de plaats waar het voertuig zich bevindt. Een reiziger die bijvoorbeeld opstapt in Lennik en afstapt in Roosdaal kan dus in het Frans worden bediend als hij daarom vraagt.

Al deze maatregelen zijn een verkapt vorm van faciliteiten en dus in strijd met de taalwetgeving én met de geest van de politiek in verband met de Vlaamse Rand. Die beklemtoont immers dat Halle-Vilvoorde behoort tot het eentalig Nederlandstalig gewest. Deze maatregelen geven aan de inwoners de foutieve indruk dat zelfs gemeenten als Asse, Lennik, Roosdaal of Grimbergen tweetalig zijn.

Reeds meer dan 2 jaar geleden ondervroeg de heer Van Hauthem toenmalig minister van Mobiliteit Stevaert hierover. Hij antwoordde toen dat er met De Lijn afspraken zijn gemaakt over de praktische toepassing van de taalwetgeving, en dit naar aanleiding van een studie van professor Boes, namelijk 'Vernederlandsing van het straatbeeld – verfijning van de bestuurstaal'. Een van die afspraken betrof de elektronische filmaanduidingen, die een uitgebreide technische aanpassing en investering vergden. Intussen zijn we meer dan twee jaar verder en nog steeds rijden deze bussen met tweetalige opschriften door Vlaams-Brabant ! Ook bereikten ons de laatste tijd meer en meer klachten over het taalgebruik van de chauffeurs van De Lijn in Vlaamse gemeenten, zoals Zaventem, waar de chauffeur de busgebruikers eentalig in het Frans aanspreekt. Ook op dit vlak wordt de taalwetgeving nog steeds geschonden.

Mevrouw de minister, welke maatregelen zijn er al genomen om de toepassing van de taalwetgeving te laten naleven door De Lijn ? Zijn er intussen concrete afspraken gemaakt met De Lijn om de taalwetgeving toe te passen ? Zo ja, welke ? Indien

er concrete afspraken zijn, kunt u dan nagaan in hoeverre die ook worden nageleefd door De Lijn ? Hoever staat De Lijn met de technische aanpassingen om de tweetalige opschriften te vervangen door eentalig Nederlandstalige bij het binnenrijden van Vlaanderen ?

**De voorzitter** : Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de Vlaamse regering heeft er zich toe geëngageerd om de bevindingen van de studie van professor Boes met als titel 'Vernederlandsing van het straatbeeld - Verfijning van de bestuurstaal' te respecteren en uit te voeren. Ook De Lijn doet dat. Bovendien zal ik over deze studie het standpunt van de Vlaamse minister bevoegd voor Binnenlands Bestuur vragen. Ik zal mij richten naar dit standpunt en dat ook meedelen aan De Lijn.

Wat meer in het algemeen de toepassing van de wetgeving op het gebruik van de talen in bestuurszaken door de Vlaamse Vervoersmaatschappij en de controle erop betreft, meen ik dat het volstaat te verwijzen naar het zeer geringe aantal klachten. Er zijn sinds de oprichting van De Lijn 25 klachten in verband met deze materie binnengekomen. De meeste van deze klachten blijken bovendien ongegrond.

De Lijn bereidt een aantal technische aanpassingen voor opdat met behulp van een GPS-systeem de digitale opschriften in de bus automatisch worden aangepast wanneer de grens van het Vlaamse grondgebied wordt overschreden. Deze technologie staat echter nog niet op punt. Het systeem moet dus nog in de bussen worden ingebouwd, al is het project al opgestart.

Wat betreft de tweetalige folders waarover in de inleiding van de vraag is gesproken, kan ik meedelen dat er op de bussen enkel eentalige brochures aanwezig zijn en dat in er de faciliteitengemeenten aan de gebruikers wordt meegedeeld dat op aanvraag een Franstalige brochure kan worden verkregen.

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

**Mevrouw An Michiels** : Mevrouw de minister, ik stel vast dat de aanpassingen al lang worden beloofd. Ik hoop dat er dan ook snel werk van wordt

gemaakt. U zegt dat u zich zult oriënteren op het standpunt van de Vlaamse minister bevoegd voor Binnenlands Bestuur. Misschien kan dan ook aan De Lijn worden gesuggereerd om klanten niet langer aan te spreken in hun eigen taal, maar het initiatief van de provincie Vlaams-Brabant te volgen en anderstaligen aan te sporen de taal van de streek te spreken.

**De voorzitter** : Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Ik moet dat niet doen, want De Lijn weet dat. Als zich incidenten voordoen en daaromtrent klachten zijn, zal ik reageren. Tot vandaag gaat het slechts om 25 klachten sinds de oprichting van De Lijn. U hebt het wel over concrete problemen, maar noch ikzelf, noch De Lijn hebben er weet van. Als er effectief klachten worden ingediend, zal ik de eerste zijn om in te grijpen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de bediening van bedrijventerreinen door De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de bediening van bedrijventerreinen door De Lijn.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, in het kader van het zogenaamde 'bedrijfsvervoerplan voor de regionale bedrijventerreinen van Temse en Sint-Niklaas aan de E17' is aan De Lijn gevraagd te voorzien in een extra lus. Zo zouden veel bedrijven van het bedrijventerrein een betere busontsluiting verkrijgen. Op deze bedrijventerreinen TTS werken om en bij zesduizend mensen. In dit bedrijfsvervoerplan, dat is goedgekeurd door de gemeenteraden van Temse en Sint-Niklaas, staat dat de gemeente Temse de extra lus zou aanvragen bij De Lijn en dat De Lijn het no-

dige marktonderzoek zou doen naar het potentieel van dergelijke lus.

Onlangs heeft De Lijn meegedeeld dat de extra lus er voorlopig niet komt. Het nochtans beloofde marktonderzoek is nog niet verricht. De reactie van De Lijn komt erop neer dat er onvoldoende financiële middelen voorhanden zijn en de bediening van bedrijventerreinen niet is opgenomen in het decreet Basismobiliteit, waardoor De Lijn de realisatie ervan op de lange baan schuift. Nochtans biedt de aanvraag de mogelijkheid om dankzij een goed aanbod van openbaar vervoer node-loos autogebruik te vermijden en het aantal afgelegde kilometers per auto drastisch te beperken.

Mevrouw de minister, kunt u de stelling bijtreden dat een goede bediening van bedrijventerreinen door het openbaar vervoer op korte termijn de mobiliteitsproblemen kan helpen oplossen? Zo ja, welke inspanningen zult u leveren om de bedrijventerreinen op korte termijn beter te bedienen? Wat betekent dit concreet voor de bedrijventerreinen TTS? Wat is de te verwachten timing? Kan een afzonderlijke pendelbus tussen het station van Sint-Niklaas en het bedrijventerrein TTS 's morgens en 's avonds geen soelaas brengen?

**De voorzitter** : Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de eerste vraag luidt als volgt : kan de minister de stelling bijtreden dat een goede bediening van bedrijventerreinen door het openbaar vervoer op korte termijn de mobiliteitsproblemen kan helpen oplossen? Dat doe ik zeker. In de bediening van bedrijventerreinen is evenwel niet voorzien in het kader van het decreet Basismobiliteit, dat tot eind 2006 de absolute prioriteit van De Lijn is. Na 2006 kunnen in het kader van netmanagement en na een onderzoek van het potentieel onderzoek eventueel wél nieuwe stappen worden gezet. Vanaf dan kan dat een belangrijke prioriteit worden.

Dat neemt niet weg dat ook vandaag al een aantal inspanningen geleverd worden voor het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer. Zo worden clusters van bedrijven die samen een bedrijfsvervoersplan willen laten opstellen daarvoor door de Vlaamse overheid vergoed. Voor de realisatie van initiatieven die uit die onderzoekingen voortvloeien, wordt

steeds een bijdrage gevraagd van de bedrijven. Dat kan bijvoorbeeld via het aanbieden aan hun personeel van de zogenaamde 3W+-abonnementen volgens het derdebetalerssysteem.

De invoering van de basismobiliteit loopt tot eind 2006. Het netmanagement wordt in principe vanaf 2007 ingevoerd, in functie van de rangschikking van de projecten per vervoersregio. Voor nieuwe initiatieven zijn echter nieuwe middelen nodig. De begrotingstoestand van Vlaanderen is genoegzaam bekend. Ik kan u dus spijtig genoeg vandaag geen concrete timing geven. We moeten op zijn minst wachten op de begrotingbesprekingen waar we deze dagen mee bezig zijn.

In het eindrapport van het vervoersplan van de bedrijventerreinen in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen van januari 2004, is één van de voorstellen het inleggen van een busbediening onder de vorm van speciaal vervoer tussen het bedrijventerrein en het station van Sint-Niklaas mits financiering door de betrokken bedrijven. De mogelijkheid werd dus bekeken; het is nu een kwestie van de nodige nieuwe financiering te kunnen vrijmaken, zowel bij De Lijn als bij de betrokken bedrijven zelf. Ik weet dat het een vervelende boodschap is, maar nog eens : ik kan er niet op vooruitlopen gezien de begrotingsbesprekingen.

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

**De heer Jos De Meyer** : Mevrouw de minister, het antwoord op de derde vraag is mij niet heel duidelijk. Wat zou de verdeelsleutel zijn tussen De Lijn en de bedrijven ?

**Minister Kathleen Van Brempt** : Daar zijn nog helemaal geen afspraken over gemaakt.

**De heer Jos De Meyer** : Wat zou mogelijk de verdeelsleutel kunnen zijn ?

**Minister Kathleen Van Brempt** : Ik denk dat er absoluut nog geen afspraken over zijn maar ik zal dit laten natrekken. Er is vandaag geen financiering binnen De Lijn die dat moet toelaten. Het zal afhangen van de begrotingsbespreking.

**De heer Jos De Meyer** : Mocht u me daar bijkomende informatie over kunnen geven, zou dat bijzonder vriendelijk zijn. De slaagkans zal mede afhankelijk zijn van de wijze waarop dit door De

Lijn wordt gedragen. Ik kijk met belangstelling uit naar het aanvullend antwoord.

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

– *Het incident wordt gesloten om 16.00 uur.*

---







## HANDELINGEN

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

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting

BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie

WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen

BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme

OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie

CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media

WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie

SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel

LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid

OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

