

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

24 mei 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over energiezuinige verlichting van gewestwegen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het kaaimurenprogramma

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de automatisering van het toezicht op baggerwerken voor de Vlaamse kust

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebrek aan integrale aanpak bij de realisatie van veilige schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand bij het wegwerken van zwarte punten

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

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het voorstel van verordening betreffende de diensten van openbaar vervoer van reizigers per spoor en op de weg

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke wijzigingen aan de voertuigen van het wagenpark van De Lijn

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 24 mei 2005

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over energiezuinige verlichting van gewestwegen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over energiezuinige verlichting van gewestwegen.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onze autowegen behoren tot de best verlichte in Europa. De goede verlichting van onze autowegen komt de verkeersveiligheid ten goede.

De verlichting van de autowegen vergt letterlijk veel energie. Toen we de gesprekken en de hoorzittingen over energievoorziening hadden, heb ik er nog aan gedacht hoeveel energie nodig is om onze autowegen te verlichten.

Besparen op energie is een prioritaire opdracht, gezien de beperking van onze energiebronnen en de milieueffecten van het opwekken van energie. Mijnheer de minister, u hebt van het efficiënt gebruiken van energie uw beleidsprioriteit gemaakt.

Er is een relatie tussen energiezuinige en lichthindervriendelijke verlichting. Met het gebruik van goed afgeschermd en correct geplaatste arma-

turen, die tevens een beperking van het vermogen mogelijk maken, wordt een tweevoudig doel bereikt: minder lichtvervuiling en een ernstige besparing op het energieverbruik. Sommige deskundigen beweren zelfs dat een besparing van 50 percent kan worden gerealiseerd op de verlichting van ons wegennet.

Mijnheer de minister, wat is het verbruik op jaarbasis van de verlichting op de Vlaamse autowegen? Wat is hiervan de kostprijs?

Welke besparingsmogelijkheden voor de verlichting van de gewestwegen zijn er? Welke inspanningen worden geleverd om het energiegebruik voor de verlichting van onze gewestwegen eventueel te reduceren en lichtvervuiling tegen te gaan – uiteraard met de nodige aandacht voor verkeersveiligheid en publieke veiligheid?

Welke studies over de verlichting van ons wegennet werden reeds uitgegeven of zijn opportuun?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag. Ik heb er niet veel aan toe te voegen, maar wil wel beklemtonen dat ons land een van de weinige landen is die de autosnelwegen zoveel verlichten. Als gevolg daarvan is België vanop de maan 's nachts met het blote oog zichtbaar.

Er moet ernstig over worden nagedacht of hierop kan worden bespaard. Het spreekt voor zich dat meer verlichting ook de veiligheid in de hand werkt, maar uit een aantal vergelijkende studies begrijp ik dat het in andere landen, waar autosnelwegen 's nachts niet doorlopend worden verlicht, niet slechter gesteld is met de veiligheid. Over

Glorieux

op- en afritten is er weinig discussie: daar moet de verlichting aan blijven.

Het is ook de vraag welke technologie we gebruiken. Er zijn veel verschillen, met zuinige en minder zuinige systemen. Het is zeer interessant na te gaan hoe we energie kunnen besparen, zonder in te boeten op veiligheid.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, hierover werden al veel schriftelijke vragen gesteld. Mijnheer de minister, we hebben een Steunpunt Verkeersveiligheid. Het is interessant na te gaan in hoeverre hel verlichte snelwegen bijdragen tot de verkeersveiligheid. Ik had en heb hier mijn twijfels bij. Op kruispunten, af- en opritten is verlichting heel belangrijk.

Een goed voorbeeld zijn de Scandinavische landen. Daar is er op de autosnelwegen geen verlichting, maar deze landen worden wel tot de meest veilige gerekend.

Het zou misschien eens leuk zijn deze vraag aan het Steunpunt Verkeersveiligheid, dat heel interessante studies aflevert, voor te leggen, en niet altijd het antwoord van de administratie te geven, die uiteraard zal zeggen dat verlichting bijdraagt tot de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik weet niet hoelang het geleden is dat men nog eens door het raampje heeft gekeken als men rond de maan cirkelde. Ook de suggestie om een vergelijkende studie uit te voeren, en te kijken waar we ons situeren, is zeer waardevol.

Voor de verlichting langs gewestwegen wordt een onderscheid gemaakt tussen autosnelwegen en de gewone gewestwegen. De autosnelwegen, met inbegrip van de op- en afritten, zijn goed voor 750 kilometer. Het jaarlijkse energieverbruik bedraagt 40 miljoen kilowattuur per jaar, met een kostprijs van 3,5 miljoen euro per jaar.

Wat de gewone gewestwegen betreft, worden de verlichtingsinstallaties opgesteld en beheerd door

de instantie die deze opgericht heeft. Deze instantie kan de gemeente zijn, de provincie of het Vlaamse Gewest. Het aantal kilometer verlichte gewestwegen, beheerd door het Vlaamse Gewest, bedraagt 1400 kilometer. Het jaarlijks energieverbruik bedraagt 50 miljoen kilowattuur per jaar, met een kostprijs van 5,5 miljoen euro. Beide bedragen bij elkaar opgeteld geeft 9 miljoen euro op jaarbasis, een niet onaardig bedrag ten aanzien van het energieverbruik.

– *De heer Frans Peeters treedt als voorzitter op.*

Er is al een hele weg afgelegd op het vlak van besparingsmogelijkheden op de verlichting van de gewestwegen. In de loop der jaren zijn er merkelijke verminderingen doorgevoerd. De vraag is of de afgelegde weg voldoende is. De actueel door het Vlaamse Gewest toegepaste verlichtingsniveaus zijn in overeenstemming met de Europese norm EN13201-2 van 2003. De gehanteerde verlichtingsniveaus houden rekening met de wegcategorie en de aard van de wegsectie. Om de lichtvervuiling te beperken, plaatst het Vlaamse Gewest sinds meerdere jaren enkel verlichtingstoestellen van het afgeschermd type zonder rechtstreekse opwaartse lichtuitstraling. Het energieverbruik wordt beperkt door gebruik te maken van energiezuinige damplampen met een hoog lichtrendement.

Op de autosnelwegen wordt bij nieuwe en vervangingsinvesteringen maximaal gebruik gemaakt van breedstralende verlichtingstoestellen op hoge masten van 20 meter hoog. De tussenafstand tussen twee opeenvolgende palen kan daardoor worden opgevoerd tot 90 meter, wat resulteert in een gevoelige reductie van de investerings- en onderhoudskost. Ook dit gebeurt enkel bij nieuwe en vervangingsinvesteringen. Het energieverbruik wordt maximaal beperkt, met behoud van een verlichtingsniveau dat beantwoordt aan de Europese norm, door gebruik te maken van hoogrendement natriumdampplampen en energiezuinige voorschakelapparatuur.

Bovendien wordt de verlichting op de middenberm tussen 0.30 uur en 5.30 uur steeds gedoofd, behalve op de ringautosnelwegen en op de op- en afritcomplexen, dit met het oog op het behoud van de verkeersveiligheid. Het in- en uitschakelen van de doorlopende middenbermverlichting in functie van de plaatselijke verkeersdichtheid

Peeters

wordt actueel niet overwogen. De belangrijkste investeringen die met deze aanpassingswerken gepaard gaan, worden immers slechts in beperkte mate gecompenseerd door de mogelijke beperkte energiebesparing.

Bij nieuwe investeringen of vervangingsinvesteringen wordt maximaal gebruik gemaakt van de nieuwste technologieën en van nieuw ontwikkelde verlichtingstoestellen met hoog lichtenergetisch rendement. Op wegen met tweemaal twee rijbanen wordt gestreefd naar het gebruik van breedstralers waarbij de rechtstreekse opwaartse lichtuitstraling wordt afgeschermd. Waar mogelijk worden deze toestellen, naar analogie met de autosnelwegen, op hogere palen geplaatst waardoor de afstand tussen twee palen kan worden opgevoerd tot 50 meter. Dit heeft een gunstig effect op de investeringskost en onderhoudskost, maar eveneens in beperkte mate op het energieverbruik. Op de gewone gewestwegen met twee banen worden de meest optimale palen en verlichtingstoestellen geselecteerd in functie van de omgevingsfactoren. Gezien de aard van de weg blijft de verlichting tijdens de nacht continu branden. Dit komt de verkeersveiligheid van de weggebruikers, namelijk voertuigen, fietsers en voetgangers, ten goede, maar ook de sociale veiligheid. Ik hou rekening met de suggestie van de heer Peumans om dit nog eens te laten onderzoeken.

U vraagt welke inspanningen er geleverd worden om het energieverbruik voor de verlichting van onze gewestwegen eventueel te reduceren en de lichtvervuiling tegen te gaan met de nodige aandacht voor verkeersveiligheid en publieke veiligheid. Het Vlaamse Gewest opteert om in geval van vernieuwing van de openbare verlichting gebruik te maken van de meest recente technologieën op het vlak van de verlichtingstoestellen, de lampen en de ballasten, met het oog op een reductie van de lichtpollutie en het energieverbruik maar met behoud van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor alle weggebruikers.

De laatste studie mij bekend dateert van 1999. Toen heeft de administratie opdracht gegeven aan professor Rombauts van de Vrije Universiteit Brussel een studie te maken met als onderwerp: 'Openbare wegverlichting in Vlaanderen'. Deze studie wijst op de positieve effecten van wegver-

lichting zoals verkeersveiligheid, reductie van het aantal ongevallen, sociale veiligheid en leefbaarheid en bevat enkele aanbevelingen over het installeren en het in- en uitschakelen van de wegverlichting.

Mijnheer de voorzitter, er wordt me gevraagd om te kijken naar zowel het Steunpunt Verkeersveiligheid als naar vergelijkende studies om deze studie van 1999 te updaten. Ik zal deze vraag meenemen, verder onderzoeken en er de nodige gevolgen aan verbinden.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik dank ook de collega's voor hun aanvullende vragen en suggesties. Ik heb begrepen dat u bereid bent om verder onderzoek te doen in verband met dit thema. Te geleger tijd zullen we zeker terugkomen op dit thema.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het kaaimurenprogramma

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het kaaimurenprogramma.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, het staat vast dat de vier Vlaamse havens – Antwerpen, Zeebrugge, Gent, en Oostende – van bijzonder economisch belang zijn voor Vlaanderen. Cijfers tonen aan dat de zeehavens goed zijn voor 213.184 directe en indirecte voltijdse banen. Ook de binnenwateren zijn van enorm groot belang voor de Vlaamse economie. Reeds in 1998 nam de toenmalige Vlaamse Regering initiatieven om het transport via de Vlaamse binnenwateren te bevorderen. Het kaaimurenprogramma dat de regering in het leven riep, biedt een publiek-private samen-

Van den Eynde

werking aan. De bedoeling is de geïnteresseerde ondernemer te stimuleren tot het aanleggen van een kaaimuur voor het laden en lossen van goederen. De overheid betaalt tussen 60 en 80 percent van de bouwkosten voor infrastructuur, toegangswegen en dergelijke meer. Het bedrijf betaalt 20 percent van de bouwkosten, en staat in voor de superstructuur, zoals onder meer de kranen. Het bedrijf dient hiervoor wel de garantie te geven dat het gedurende tien jaar een aantal tonnen goederen via de waterweg zal vervoeren.

De promotie van de aanleg van kaaimuren zou er eveneens toe moeten leiden dat het transport via de wegen kan worden verminderd. Het initiatief tot het bouwen van kaaimuren langs de Vlaamse waterwegen berust echter enkel bij de privé-ondernemers. Ik stel vast dat er blijkbaar veel gevolg wordt gegeven aan dit project: zo'n honderd ondernemingen zouden al een aanvraag hebben ingediend.

Mijnheer de minister, toch zit ik nog met een aantal bedenkingen over een aantal regels die van belang zijn bij dit kaaimurenproject. Kan de overheid sturend optreden bij het aanleggen van kaaimuren door middel van het kaaimurenprogramma? Bestaat de mogelijkheid om bepaalde streken of regio's aan te moedigen om gezamenlijk deel te nemen aan dit project, omwille van het feit dat een aantal bedrijven geïnteresseerd kunnen zijn en een gezamenlijk project belangrijk is voor de streekontwikkeling? Kan het kaaimurenprogramma worden aangewend voor alle Vlaamse binnenwateren en moeten hiervoor nog baggerwerken gebeuren aan een aantal Vlaamse binnenwateren? Over welke binnenwateren gaat het dan? Is het kaaimurenprogramma volgens u ook geschikt voor afvalintercommunales, die langsheen de binnenwateren een laadkade kunnen ontwikkelen voor het vervoer van afval via het water. Daarmee zijn we aanbeland bij uw andere bevoegdheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van den Eynde, op al uw vragen kan ik bevestigend antwoorden. Wellicht hebt u gewacht met het stellen van deze vraag, of heeft deze commissie gewacht met het aan bod laten komen van deze vraag, tot de handleiding voor de aanvragers er was. Die handleiding is net verschenen. Ik heb

één exemplaatje bij, maar voor de heer Peumans een opmerking maakt, wil ik zeggen dat ik hier zo snel mogelijk enkele exemplaren zal laten bezorgen aan het commissiesecretariaat, zodat alle commissieleden kennis kunnen nemen van deze brochure. De titel ervan luidt: 'Publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties. Handleiding voor de aanvraag.' Ik kan één exemplaar hier laten, mogelijk ten behoeve van u, mevrouw Van den Eynde. Dat laat ik aan de voorzitter over.

Ik ga nu dieper in op de vragen. Het is evident dat het optreden van de Vlaamse overheid voor de aanleg van kaaimuren gericht is op het effectief realiseren van overslagplaatsen, waar goederen geladen en gelost worden. In die zin stuurt ze, maar ze legt niets dwingend op. Het is een positief beleid, waarbij de waterwegbeheerders zich inspannen om een maximum aan watergebonden bedrijventerreinen te realiseren op locaties die daarvoor in aanmerking komen. Projecten die een algemeen strategisch en/of economisch belang hebben, worden volgens minder strenge criteria beoordeeld, met name qua rendementsfactor, zijnde de verhouding tussen de investering en te behalen tonnage in aangeleverde of verhandelde goederen. Nadere uitleg over de concrete invulling van de criteria vindt u op bladzijde 11 van de brochure. Het gaat daarbij voornamelijk over de overslag van gevaarlijke goederen, en van zware en ondeelbare voorwerpen, over projecten waardoor gebieden worden ontsloten die via een andere modus in beperkte mate ontsloten zijn, over projecten die de schaarse benutting van de aanwezige industrieterreinen optimaliseren, over de herlokalisatie van een kaaimuur waarvan de ligging niet overeenstemt met de vereiste ecologische of ruimtelijke inpassing. In al deze gevallen worden die criteria om over te gaan tot de aanleg van die kaaimuren wat anders ingekleurd.

Dan was er de tweede vraag. De mogelijkheid om bepaalde streken of regio's aan te moedigen bestaat. Er wordt ook gebruik van gemaakt. Ik geef enkele voorbeelden. In 2004 aanvaardde ik een project waarbij een stad zich engageert ten voordele van een aantal bedrijven. Het gaat hier met name over de stad Waregem en de industriezone Desselgem. Met dit project wil de stad het vrachtvervoer in de bebouwde kom doen dalen.

Momenteel voert nog een andere stad gesprekken met de waterwegbeheerder om een dergelijk initiatief uit de grond te stampen. Het gaat over

Peeters

Dilsen-Stokkem. Dit zijn zeer waardevolle initiatieven, die perfect in het kaaimurenproject passen en die het gebruik van de waterweg voor kleinere laad- en loshoeveelheden mogelijk maken. Bovendien is bij de waterwegbeheerders per regio een marktprospector actief die onder meer de behoeften bij bedrijven inzake waterwegtransport detecteert en zoekt naar realistische oplossingen die de mobiliteit in de regio ten goede komen. Gezamenlijke projecten zijn dus zeker mogelijk. De twee projecten in steden getuigen daarvan.

Het kaaimurenprogramma geldt op alle Vlaamse bevaarbare waterwegen. Ik ga ervan uit dat u me ontslaat van het opsommen van al deze waterwegen. Het onderhoud vereist op vele waterwegen regelmatig baggerwerken die hoe dan ook voor het varen moeten worden uitgevoerd, zo niet zijn de waterwegen niet bevaarbaar. Het lokaal baggeren voor de kaaimuur, na de realisatie en voor de ingebruikname, wordt mee opgenomen in het project.

Uiteraard is het kaaimuurprogramma ook geschikt voor afvalintercommunales die langsheen de binnenwateren een laadkade kunnen ontwikkelen voor het vervoer van afval over het water. Een 25-tal projecten hebben geheel of gedeeltelijk het laden en lossen van afvalproducten tot doel, waaronder zeven projecten op initiatief van een intercommunale. Het gaat om Interleuven in Leuven, IOK in Geel, Igean in Lier, Igean/Isvag/Indaver in de d'Herbouvillekaai in Antwerpen, Igean/Isvag/Indaver in de Kallosluis in Antwerpen, IOK in Beerse en IOK in Mol. De projecten van Vla-braver in Drogenbos en Vilvoorde werden omwille van de moeizame realisatie niet meegeteld.

Ik herhaal dat u alle informatie terugvindt in de handige brochure, vers van de pers, die me vandaag werd bezorgd. Als dat niet het geval is, zult u me wellicht opnieuw een vraag stellen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik bedank u voor uw antwoord. Ik ben bijzonder verheugd dat u al mijn vragen zo positief hebt beantwoord. Het is een heel knap project, maar ik ben echt op zoek

moeten gaan naar informatie en het was niet evident om iets te vinden. Dit project zal een belangrijke bijdrage leveren, zeker op economisch vlak, maar in een aantal steden ook op vlak van mobiliteit. Ik zal in elk geval via dit antwoord een aantal bedrijven stimuleren om in het project te stappen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de automatisering van het toezicht op baggerwerken voor de Vlaamse kust

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Bruyninckx tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de automatisering van het toezicht op baggerwerken voor de Vlaamse kust.

Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bij de uitvoering van maritieme baggerwerken voor de Vlaamse kust doet het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Waterwegen en Zeewezen, een beroep op aannemers uit de privé-sector. Deze vormen een vennootschap onder de naam 'Tijdelijke vereniging Noordzee en Kust'.

Om zeker te zijn dat deze werken correct en binnen de wettelijke bepalingen uitgevoerd worden, doet de overheid een beroep op toezichtpersoneel van niveau D. Voor baggerwerken, uitgevoerd met sleephopperzuigers, blijft dit personeel om organisatorische redenen, want de schepen komen tijdens de werken niet aan de kade, een volledige werkweek aan boord. Er wordt in twee mensen per schip voorzien die elkaar om de 8 uur aflossen. Zij gaan maandagochtend aan boord en op zaterdag terug naar huis. Gezien alle uren aan boord tellen als diensturen, wat neerkomt op ongeveer 120 uren, genieten zij aansluitend van twee weken recuperatieverlof.

Om onbekende redenen besloot het MVG in de jaren '90 om het toezicht op deze werken te opti-

Bruyninckx

maliseren. Het ministerie gaf de tijdelijke vereniging International Maritime Dredging Contractors of IMDC de opdracht om samen met het agentschap PricewaterhouseCoopers een studie te maken over de voor- en nadelen van het huidige toezichtstelsel en hoe het in de toekomst kan worden verbeterd.

Volgens het onderzoeksrapport uit 1999 dat verscheen met als titel 'Optimalisatie van het toezicht op de maritieme baggerwerken, deelrapport 1: analyse van het huidige systeem' moet het toezicht op de baggerwerken, ondanks een laag absentiepercentage van het betrokken toezichtpersoneel, in navolging van het systeem op de Schelde, ook aan de kust geautomatiseerd worden. Hiervoor dient op de schepen volautomatische detectieapparatuur geplaatst te worden, welke de gegevens dan door middel van telemetrie naar de wal stuurt. Deze gegevens worden dan door de afdeling Maritieme Toegang verwerkt door een nieuwe generatie van toezichtpersoneel op niveau B. Het oorspronkelijke toezichtpersoneel van niveau D zou hierbij systematisch afgebouwd worden, bijvoorbeeld door een beperkte upgrading en verder door natuurlijke afvloeiing, maar een aantal van de mensen van niveau D hebben nog 20 dienstjaren te doen.

Ondanks het feit dat men nog niet wist hoe en of het systeem van automatische registratie en telemetrie aan onze kust zou werken, is de Vlaamse overheid in 2002 begonnen met het rekruteren van personen die aan de functiecriteria voldoen en werden de eerste mensen naar Zeebrugge gehaald.

Reeds in 2003 werd echter voor alle betrokkenen duidelijk dat de automatische registratie van vloeibare ladingen aan boord van baggerschepen zeer problematisch en weinig betrouwbaar is.

Dit heeft grotendeels te maken met de golfslag, de deining en de wind voor onze kust. De toestand daarvan is niet te vergelijken met die op een rivier als de Schelde.

Niettegenstaande het feit dat niemand wist hoe het eigenlijk verder moest, ging de overheid toch voort met de rekrutering van personeel. Ondertussen zijn er vijf personen extra in dienst, waarvan er vier een universitair diploma bezitten, wat te

hoog is voor niveau B. Vorig jaar werd een extra ingenieur aangeworven om de problemen in verband met de automatische registratie op te lossen. Het is wachten op zijn bevindingen.

In april 2005 zou een nieuw baggercontract worden afgesloten. Het vorige dateerde van 1985 en liep af in maart 2005. De aannemer werd hierbij betaald in functie van de productiviteit van zijn schepen. Dit verklaart waarom de registratie van de hoeveelheid gebaggerde specie zo belangrijk is. Het nieuwe baggercontract blijkt echter nog niet klaar te zijn en zal pas in oktober 2005 van kracht worden.

Ondertussen heeft de overheid sinds enkele jaren een aantal mensen in dienst genomen waarvoor eigenlijk geen opdracht bestaat. Diezelfde overheid heeft vroeger al eens geïnvesteerd in de opleiding van deze mensen en betaalt nu hun maandwedge.

Aan de optimalisatie van de baggerwerken hangt naast de personeelskosten natuurlijk nog een ander prijskaartje, namelijk dat van de infrastructuur en het onderhoud. De studie van IMDC geeft hieromtrent enkele ramingen. Het zijn getallen van een aantal jaren geleden, maar wanneer ervan wordt uitgegaan dat de reële kostprijs vandaag niet lager zal zijn, betekent dit dat de uiteindelijke kostprijs voor het toezicht van baggerwerken in de toekomst fors zal stijgen zonder dat dit een positieve invloed heeft op de kwaliteit van het toezicht. Daarnaast zullen een groot aantal banen sneuvelen. Wat tot nog toe werk gaf aan meer dan twintig mensen, zal in de toekomst nog slechts werk bieden aan een zestal personen. Samengevat: meer uitgaven, meer werklozen en minder efficiëntie.

Ik had u daarom graag de volgende vragen gesteld, mijnheer de minister. Bent u ervan op de hoogte dat de Vlaamse overheid reeds enkele jaren personeel in dienst heeft voor de automatisering van baggerwerken, waarvoor er geen opdracht bestaat? Heeft het uitblijven van het nieuwe baggercontract te maken met de problemen met de optimalisatie van het baggertoezicht, dus met de automatische registratie? Is er reeds een kostenbatenanalyse gemaakt met betrekking tot dit dossier?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Vandaag zijn er in totaal reeds zestien deskundigen effectief aangeworven, waarvan vijf via upgrading in het kader van een programma om de controle op de baggerwerken door hoger geschoold personeel te laten uitvoeren, en dit zowel in Antwerpen als in Zeebrugge. Deze aanwervingen gebeuren ter vervanging van vertrekkende mensen van niveau D en om het probleem dat zich in 2002 voordeed met zich opstapelende overuren op te lossen.

Ik moet formeel tegenspreken dat er voor deze mensen geen opdracht zou bestaan. Mevrouw Bruyninckx suggereert dat ze met hun vingers zitten te draaien, maar dat is gelukkig niet het geval. Deze mensen doen ook mee aan controles op de schepen en worden ook ingezet voor bureauwerk, meer bepaald de administratieve verwerking en afhandeling van controlemetingen en de analyses van het baggerwerk met het oog op de optimalisering. De resultaten van deze vernieuwde aanpak blijken ook budgettair positief te zijn, hoewel het natuurlijk niet vanzelfsprekend is om de daling van de kostprijs van het baggeren aan een oorzaak toe te wijzen. Het feit dat de baggerwerken voor de kust nu met concurrentie te maken hebben, is zeker ook een element dat meespeelt.

Het uitblijven van een nieuw baggercontract heeft niets maar dan ook niets te maken met de optimalisatie van het baggertoezicht. Ik begrijp dat sommige personeelsleden van niveau D, die hun werk trouwens zeer goed doen, het moeilijk hebben met de automatisering en de modernisering van het toezicht, wat tot gevolg zal hebben dat er minder controle op de schepen zelf zal gebeuren. Ik ben er echter van overtuigd dat de automatisering van de controle, die onvermijdelijk gekoppeld moet worden aan een upgrading van het personeel, een goede zaak is. Voor de bestaande personeelsleden is er echter geen probleem aangezien ze hun specifieke regime op zee zullen kunnen behouden omdat er inderdaad ook nog controles aan boord van schepen nodig zullen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Bedankt voor deze uitleg, mijnheer de minister. De mensen die naar Zeebrugge zijn gekomen, werken natuurlijk niet aan de opdracht waarvoor ze in dienst zijn genomen. Ik heb nog een bijkomende vraag. Ondanks

het feit dat men tot de vaststelling is gekomen dat deze automatisering zeer onnauwkeurig is en bijna niet werkt, gaat men er toch mee verder. Gaat dat niet in tegen het gezond verstand?

Minister Kris Peeters: Mevrouw, u weet dat ik nogal een voorstander van het gezond verstand ben. Als het ingaat tegen het gezond verstand, hebben we dus een probleem. Ik wil niet terugkomen op beslissingen van de vorige regering. Ik zal er echter op toezien dat ze met veel gezond verstand worden uitgevoerd en dat ze ook effectief een toegevoegde waarde hebben, dat is duidelijk. Daar blijf ik als minister op toezien.

Mevrouw Agnes Bruyninckx: Ook ik zal dit dossier verder blijven opvolgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebrek aan integrale aanpak bij de realisatie van veilige schoolomgevingen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het gebrek aan integrale aanpak bij de realisatie van veilige schoolomgevingen.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het koninklijk besluit van 26 april 2004 verplicht de wegbeheerder om vanaf 1 september van dit jaar alle schoolomgevingen om te vormen tot een zone 30. Mijnheer de minister, als beheerder van de gewestwegen waarlangs scholen gelegen zijn, bent ook u gevat door dit KB.

Op het druk bijgewoonde Vlaams Congres Veerkeersveiligheid, dat hier op 22 april plaatsvond onder het deskundig voorzitterschap van de heer Peumans, werd onder meer een workshop gehouden over het Octopusplan van de Voetgangersbeweging voor veilige schoolomgevingen. Er werd

Glorieux

duidelijk gemaakt dat het creëren van een zone 30 in de omgeving van schoolpoorten een integrale aanpak vergt.

Enerzijds is het positief dat de Vlaamse Regering bij monde van minister Van Brempt de Voetgangersbeweging steunt in haar belangrijke sensibilisatiewerk, want vele scholen zijn nu reeds volop bezig met de opmaak van veilige schoolroutes en nemen de datum van 1 september 2005 bijzonder ernstig. Anderzijds is het toch een beetje hypocriet dat diezelfde Vlaamse Regering tegelijk als wegbeheerder helemaal niet kiest voor de integrale aanpak die ze in theorie zelf bepleit.

De regering heeft immers alleen maar 13,2 miljoen euro ter beschikking voor de plaatsing van verkeersborden om de zone 30 aan te geven. Het gaat om een zeventhonderdtal scholen langs Vlaamse gewestwegen. In zowat 40 percent van de schoolomgevingen zou gewerkt worden met variabele verkeersborden, die '30 km per uur' aangeven tijdens de begin- en einduren van de scholen en andere snelheden tijdens de andere uren. Dat is al stukken beter dan het plaatsen van een bord '30 km per uur' met een tijdsinterval eronder, maar de ingreep blijft toch beperkt tot het plaatsen van een bord. Globaal komt het er blijkbaar op neer dat wat er minder wordt uitgegeven voor fietspaden, nu gebruikt zal worden voor de variabele verkeersborden in de schoolomgevingen.

Op vele plaatsen langs de desbetreffende gewestwegen zal zo'n bord alleen echter niet volstaan en is er dringend nood aan infrastructuuradaptaties, zoals de versmalling van de rijstroken, asverschuivingen, enzovoort, om de snelheidsverlaging effectief zichtbaar én afdwingbaar te maken. In afwachting van deze infrastructuurwerken zouden de gewestwegen uitgerust worden met extra flitspalen, maar ook daarvan is niet duidelijk of ze er tegen 1 september allemaal zullen staan.

De Vlaamse Regering besteedt met andere woorden gelukkig aandacht aan sensibilisatie, maar is blijkbaar niet bereid om te investeren in wegaanpassingen die de schoolomgevingen daadwerkelijk veiliger maken. Ook de middelen waarin via de mobiliteitconvenants is voorzien, volstaan in het geheel niet. De Vlaamse Regering maakt haar voorbeeldfunctie dan ook niet waar.

Mijnheer de minister, erkent u dat het plaatsen van borden met '30 km per uur' onvoldoende is om het beoogde effect te realiseren en dat er nood is aan een integrale visie en aanpak, met ook infrastructuurwerken in de schoolomgeving? Zo ja, hoe, tegen wanneer en met welke middelen denkt u die veilige verkeersomgeving bij de ongeveer 700 scholen langs de Vlaamse gewestwegen te realiseren? Bevestigt u dat er, in afwachting van de noodzakelijke infrastructuurwerken, extra flitspalen aan de schoolomgevingen zullen worden geplaatst? Zo ja, hoeveel zullen het er zijn, en tegen wanneer zullen ze operationeel zijn?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik hoop dat de minister nu belangrijk aanvullend nieuws brengt. Ik heb deze vraag al gesteld in de zitting van 3 mei. Mijnheer de minister, u hebt toen keurig geantwoord over hoeveel punten het ging, opgedeeld per provincie. Het zijn er inderdaad een zeventhonderdtal. Naar aanleiding van een schriftelijke vraag van de heer Demesmaeker verklaarde u dat er 55 schoolomgevingen zijn, al dan niet gelegen op 200 meter van een gewestweg, waar module 10 in al haar varianten wordt toegepast.

Ik viel echter achterover van de kostprijs van de aanpassing van de schoolomgevingen. Dit is weliswaar een heel positieve ontwikkeling, maar we moeten er ook vragen bij stellen. Ik verwijs graag naar de Scandinavische landen: vooral Denemarken is een mooi voorbeeld. Hier bij ons maken studie bureaus ontwerpen die niet duur en luxueus genoeg kunnen zijn.

U staat echter voor een andere uitdaging. Alle deskundigen zijn het erover eens, getuige het jaarboek Verkeersveiligheid, uitgegeven door de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde en het Steunpunt Verkeersveiligheid, dat de beroemde dynamische signalisatie langs gewestwegen niet werkt als ze niet gepaard gaat met infrastructurele maatregelen.

De toepassing van module 10 is een goede zaak, maar het gebeurt op een veel te dure wijze. Zo geraakt u snel door uw middelen heen, tenzij u ze bij de fietspaden gaat halen, want dat geld krijgt u toch niet op. Dat is echter een andere discussie.

Peumans

Deskundigen zijn het erover eens dat het louter toepassen van een KB niet volstaat. Het is overigens vier keer gewijzigd. De heer Dehaene en mevrouw Durant hebben zich er nog mee beziggehouden, en daarna de heer Anciaux, tot het ten slotte door minister Landuyt werd goedgekeurd. Ik heb destijds ook verwezen naar een studie van Verkeer en Waterstaat in Nederland.

Alle specialisten blijven het erover eens dat er nu paniekvoetbal wordt gespeeld. Het KB komt eraan, en op 1 september moet alles in orde zijn. Er wordt gedacht dat we ons werk gedaan hebben met het plaatsen van dynamische signalisatie. Dat zal echter niet werken, zeker niet op bepaalde gewestwegen die ik zelf ken, en waar de lampjes soms dag en nacht staan te flikkeren omdat ze niet goed onderhouden worden. Maar dat is natuurlijk weer een probleem van de ongemakkelijke werking van de verantwoordelijken voor de elektromechanische uitrustingen, waar ik dagelijks de gevolgen van zie.

Ik stel voor dat u module 10 goedkoper maakt, en combineert met zone 30. Dan zullen we in de goede richting zitten, met een duurzame oplossing. Nu besteden we 11 miljoen aan verkeerssignalisatie en denken we daarmee ons werk gedaan te hebben. Dat kan lonen op korte termijn, maar niet op lange termijn.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik vind het straf dat de heer Glorieux, net voor hij zijn vragen stelt, zegt dat de Vlaamse Regering niet bereid is te investeren in wegaanpassingen die schoolomgevingen daadwerkelijk veiliger maken.

Ik weet dat vorige week vrijdag een prachtige schoolomgeving is ingehuldigd in Diest. Mijnheer Glorieux, ik kan u garanderen dat er wel wordt geïnvesteerd. Ik vind het jammer dat hier wordt gesteld dat er niks gebeurt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik kan me enkel aansluiten bij de opmerking van de heer Koninckx. Mijnheer Glorieux, ik betreur dat u sommige inspanningen niet of onvoldoende ziet.

Ik zal de positieve reactie aan minister Van Brempt overmaken, want zij wordt terecht gefeliciteerd.

Er werd al verwezen naar het koninklijk besluit van minister Landuyt van 26 april 2004. Tegen 1 september 2005 moeten we dat koninklijk besluit in Vlaanderen implementeren. Mijnheer Peumans, ik denk niet dat we paniekvoetbal spelen, maar het is wel een korte periode om het nodige te realiseren. Ik zou niet graag op 2 september worden geconfronteerd met een dodelijk ongeval, omdat de snelheid niet is aangepast.

Ik wil ook verwijzen naar het Mobiliteitsplan, waarin staat: 'Te snel rijden verhoogt niet alleen het risico op een ongeval, maar verhoogt eveneens het risico op een ernstig of dodelijk ongeval. Boven de 30 kilometer per uur neemt de overlijdensgraad voor de zwakke weggebruikers sterk toe. In het algemeen kan een verlaging van de gemiddelde snelheid met 1 kilometer per uur leiden tot 3 procent minder ongevallen. Een verlaging van de snelheid met 5 kilometer per uur kan het aantal ernstige en dodelijke ongevallen met 25 procent doen afnemen.'

Dat onderstreept dat de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur voor schoolomgevingen heel belangrijk is, en een positief verkeersveiligheidseffect heeft voor de zachte weggebruiker.

Mijnheer Peumans, u hebt verwezen naar module 10. Naast het invoeren van de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur, zijn er ook infrastructuurele componenten in de algemene problematiek van de schoolomgeving die niet uit het oog mogen worden verloren.

Deze component is al verschillende jaren een essentieel gegeven van het convenantenbeleid. Daarvoor is de module 10 belangrijk. Het gaat dan over de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen langs gewestwegen.

In 2004 werd een bedrag van bijna 8 miljoen euro vastgelegd voor deze specifieke module. Ik wil beklemtonen dat de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd niet enkel van belang is in de betrokken schoolomgeving, maar ook op de weg van en naar de school. Ook hiervoor worden de nodige budgetten vrijgemaakt. Naast de aanleg van fietspaden wordt ook het programma met betrekking tot het wegwerken van de gevaarlijke punten voortgezet. Ook hier zal de zachte wegge-

Peeters

bruiker profiteren van een verhoogde verkeersveiligheid op de schoolroutes.

De module 10 heeft verschrikkelijke budgettaire gevolgen, als we – zoals door de heer Peumans aangehaald – uitvoeren wat de studie bureaus op tafel leggen. Mijnheer Glorieux, u neemt de bocht te kort als u zegt dat we geen inspanningen doen. Ik denk dat u enkel de bedoeling hebt uw vraag scherper te stellen dan u intellectueel voorstaat.

Het is effectief zo dat voor een beperkt aantal schoolomgevingen het instellen van een zone 30 niet gemakkelijk is. Er kan hier verwezen worden naar belangrijke gewestwegen met een zeer uitgesproken verkeersfunctie, in principe primaire wegen.

Ook hier kunnen evenwel een aantal maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen te verbeteren. In de betrokken schoolomgevingen kan bijvoorbeeld een beperkte snelheidsverlaging worden doorgevoerd. Om de veiligheid te verzekeren, is op die plaatsen de handhaving essentieel en zullen extra flitspalen worden geplaatst. Op dit ogenblik worden deze locaties nog gescreend. De plaatsing is gepland in het najaar.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij uw stelling dat snelheidsbeperkende maatregelen rond scholen, in het bijzonder tot 30 kilometer per uur, bijzonder belangrijk zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Ik merk dat de nadruk vooral wordt gelegd op het plaatsen van borden waarop de snelheidsbeperking wordt bekendgemaakt. Van een integrale visie is weinig sprake. Ook voor de middelen merk ik dat. Er wordt geld vrijgemaakt voor het plaatsen van borden. Dat is goed, want de borden moeten er natuurlijk staan, maar alleen daarmee zullen we op het terrein de zone 30 niet kunnen afdwingen en realiseren.

Het is niet omdat er een mooi voorbeeld is in Diest, dat het als voorbeeld kan dienen voor het geheel.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord was duidelijk, hoop ik. Mijnheer Glorieux, u kunt dat ook nalezen.

Het is niet omdat in het nieuws vooral het plaatsen van de borden aan bod komt, dat dat op het terrein het enige is wat het beleid doet.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Glorieux is een goede vriend, maar hij moet eens kijken naar het antwoord op schriftelijke vraag 320 van 9 februari 2005. Daarin staan 55 schoolomgevingen opgesomd, waarvan sommige aanpassingswerken 80 miljoen frank kosten.

Module 10 is een mooi voorbeeld van de combinatie van de inspanningen van het Vlaamse Gewest en de gemeenten, want de gemeenten moeten ook voor een deel participeren. Ik denk dat dat een positieve ontwikkeling is.

Mijnheer de minister, de projecten die de studie bureaus indienen – en dat wordt soms gestimuleerd door de administratie, want hoe sneller de centen zijn vastgelegd, hoe sneller de targets zijn gehaald –, zijn soms veel te duur. U moet de administratie vragen om naar een aantal buitenlandse voorbeelden te kijken, waar met minder middelen hetzelfde effect wordt bereikt. Dan kunnen we veel meer schoolomgevingen aanpakken, in combinatie met de beroemde dynamische borden voor de zone 30.

Mijnheer de minister, ik heb u nu verdedigd. Dat hebt u toch gehoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand bij het wegwerken van zwarte punten

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de achterstand bij het wegwerken van zwarte punten.

Voorzitter

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2002 kondigde toenmalig minister Stevaert aan dat hij de 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen op vijf jaar tijd zou wegwerken. Omdat de wegenadministratie een dergelijke tempoversnelling natuurlijk moeilijk kan verwerken, werd de tijdelijke vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen opgericht.

Op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid werd aangekondigd dat deze ambitie fors werd teruggeschroefd. Men beloofde voor elk van de zwarte punten een oplossing op de markt te brengen tegen eind 2007, begin 2008. Dit komt er eigenlijk op neer dat men voor elk zwart punt niet meer streeft naar de aanpassing in 2007, maar hoogstens naar het begin van de aanbesteding. De uitvoering en de concrete realisatie kunnen nog jaren aanslepen, zoals in de praktijk blijkt met de aanleg van fietspaden.

Van het versneld wegwerken van de zwarte punten op vijf jaar tijd is geen sprake meer. Het geld dat niet kon worden vastgelegd voor de aanpak van zwarte punten, kreeg bij de vorige begrotingsopmaak, al dan niet tijdelijk, zelfs een andere bestemming.

Mijnheer de minister, recent bezorgde u aan de commissieleden een overzicht van de gevaarlijke punten met de stand van zaken op 3 mei 2005, dus zowat halverwege de geplande periode van 5 jaar. Uit het overzicht blijkt dat amper 8 zwarte punten effectief werden weggewerkt. In de provincies Vlaams-Brabant, Antwerpen en Limburg werd nog geen enkel zwart punt definitief weggewerkt.

Amper een vijfde van alle aangevatte gevaarlijke punten, of slechts 134 projecten, werd effectief aanbesteed. Voor slechts 33 projecten zijn de werken ook effectief in uitvoering.

Slechts 611 van de geplande 800 projecten werden aangevat, en voor het hele pakket van 800 zwarte punten werd slechts 17 percent aanbesteed.

Uit de cijfers die op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid werden gepresenteerd, blijkt dat van het totale begrote bedrag van 500 miljoen euro tot nu toe voor 74,3 miljoen euro werd aanbesteed en slechts voor 3,5 miljoen euro aan werken werd opgeleverd.

Uit de rekeningen van het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven maken we op dat van de voor 2003 ingeschreven 100 miljoen euro slechts een derde werd toegekend, dat de ingeschreven middelen voor 2004 werden gehalveerd tot 50 miljoen euro en dat van de middelen voor 2004 0 percent werd toegekend.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat men er zeker niet in zal slagen tegen de geplande einddatum van eind 2007 alle zwarte punten in Vlaanderen effectief weg te werken. Aan het huidige ritme zullen in het beste geval tegen eind 2007 alle projecten worden opgestart. De doelstelling van de Vlaamse Regering om tegen 2010 het aantal verkeersdoden te halveren, komt daarmee nog meer onder druk te staan.

Mijnheer de minister, legt u zich erbij neer dat de doelstelling, om tegen eind 2007 alle zwarte punten in Vlaanderen effectief weg te werken, niet wordt gehaald? Wat zijn uw plannen met de middelen die, wegens de vertraging bij de aanbesteding en de uitvoering van de projecten, niet worden toegewezen? Krijgen die, zoals voor 2004, een andere bestemming? Zo ja, welke?

Mijnheer de minister, hoe kunt u garanderen dat de pot van 5 keer 100 miljoen euro voor het wegwerken van de zwarte punten beschikbaar blijft?

Hoe verloopt de verdere screening van mogelijke zwarte punten? Komen er eventueel nieuwe zwarte punten bij op basis van ongevallengegevens? Is er een planning voor de aanpak van een tweede lijst van minder urgente zwarte punten? Wordt, na de 800, terug overgeschakeld naar de normale werkwijze van de administratie Wegen en Verkeer?

Mijnheer de minister, kunt u duiden wat de oorzaak is van de opgelopen achterstand? Verloopt de samenwerking tussen de tijdelijke vennootschap 3V en de gemeenten optimaal, of zijn bijstellingen nodig?

Zult u bepaalde taken, zoals de opmaak van start- en projectnota's in de procedure van de convenants en de onteigeningsprocedures, opnieuw overhevelen naar AWV, zoals aangekondigd voor de problematiek van de achterstallige fietspaden?

Mijnheer de minister, welke maatregelen zult u nemen om alsnog zo veel mogelijk gevaarlijke

Glorieux

punten definitief weg te werken tegen de oorspronkelijk bepaalde datum van eind 2007?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, ik wil me bij één vraag aansluiten. Ik had heel graag de garantie gekregen dat de 500 miljoen euro alsnog wordt gebruikt voor gevaarlijke punten. Het maakt niet zoveel uit of het een jaar vroeger of een jaar later gebeurt, maar ik wil hierover graag uitsluitel.

Ik ben ervan overtuigd dat alles in het werk zal worden gesteld om de gevaarlijke punten weg te werken. Het is evident dat vertraging kan worden opgelopen, want onteigeningsprocedures gebeuren niet van vandaag op morgen. Zelfs voor het aanleggen van een fietspad is dat niet evident.

Mijnheer de minister, ik wil graag garantie over de 500 miljoen euro.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik heb ooit informeel tegen de minister gezegd dat er een agenda is van de minister en een agenda van de administratie. Ik denk dat de agenda van de vorige minister werd bepaald door government by announcement. Er werden ontzettend veel zaken gezegd over de fietspaden, maar hierover hebben we nog de kans om de minister te interpellieren.

Men wil een project uitwerken, maar op een bepaald moment moet de Vlaamse Milieumaatschappij betrokken worden, maar die zegt dat er pas binnen 5 jaar ruimte voor is. Er moeten ontelingen gebeuren, maar dat loopt moeilijk, en het federale ministerie kan niet volgen. Er zijn dus heel veel oorzaken voor de vertraging.

Er is een groot onderscheid tussen wat de minister aankondigt en wat de administratie moet uitvoeren. Op een bepaald moment ontstaat er een oververhitting, ook ten aanzien van studie bureaus omdat die dit soort van werkzaamheden niet meer kunnen volgen. Ik ben benieuwd welke aanleidingen er zijn waardoor een aantal zwarte punten vertraging hebben opgelopen. Ook mijn fractie roept om de centen gereserveerd te houden via het

FFEU zodat ze in de toekomst kunnen worden aangewend om de zwarte punten aan te pakken, zoals ook de heren Glorieux en Koninckx zeggen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de heer Glorieux zegt dat de beloofde doelstelling om tegen 2007 alle zwarte punten in Vlaanderen effectief weg te werken, niet zal worden gehaald. U vraagt of ik me daarbij neerleg. Ik kan hierop formeel antwoorden dat de initiële doelstelling om op vijf jaar tijd 800 gevaarlijke punten aan te pakken, onverkort blijft gelden. Het programma werd eind 2002 opgestart door de aanstelling van de TV 3V. In het verlengde hiervan werd voorzien om tegen eind 2007 alle 800 punten aanbesteed te hebben zodat alle hiervoor bestemde middelen op dat moment kunnen worden vastgelegd. Het gaat hier over aanbestedingen, mijnheer Glorieux. U zegt dat alles in 2007 moet zijn uitgevoerd. Ik zeg dat alle 800 punten aanbesteed en zo veel als mogelijk gerealiseerd moeten zijn. Ik doe er alles aan deze timing aan te houden. Dit is een meer optimistisch antwoord met realistische uitgangspunten. Ik leg me er niet bij neer dat we de aanbestedingen niet zouden halen.

Als ik me ervoor garant stel er alles aan te doen om tegen 2007 de aanbestedingen volledig rond te hebben, zal ik daar ook de nodige middelen voor moeten hebben. Aangezien de middelen toegekend worden via het FFEU, gaan deze middelen ook niet automatisch verloren; er kan eventueel wel een andere bestemming aan gegeven worden, zoals in 2004 met een deel van deze middelen is gebeurd. Op dit moment zijn de middelen die toegekend werden in 2003, volledig aanbesteed. Vanaf 1 juni zal verder aanbesteed worden met de middelen die in 2004 werden toegekend. Gezien de huidige budgettaire toestand konden voor 2005 geen bijkomende middelen vrijgemaakt worden voor dit project. In 2006 en 2007 zal ik mijn collega's in de Vlaamse Regering in het kader van de meerjarenbegroting opnieuw vragen de nodige middelen vrij te maken om conform het regeerakkoord de voorziene doelstelling te halen. Ik denk dat ik niet duidelijker kan antwoorden op uw vraag.

De screening op potentieel gevaarlijke punten gebeurt op basis van de meeste recente ongeval-

Peeters

statistieken van het NIS. Momenteel worden de gegevens van 2002 beschikbaar gesteld. Mevrouw Vanderpoorten heeft daar onlangs nog een vraag over gesteld. Naarmate recentere statistieken beschikbaar worden gesteld, kunnen er inderdaad verschuivingen in de prioriteitenstelling gebeuren. Daarom wordt gewerkt met jaarprogramma's, gebaseerd op de meest recente gegevens. Eenmaal deze jaarprogramma's opgesteld zijn, blijven deze behouden voor uitvoering. Zo werden in 2003, 2004 en 2005 respectievelijk 246, 181 en 172 punten op dit programma opgenomen. Voor 2006 wordt momenteel een laatste serie van 201 punten afgebakend, zodat de beoogde doelstelling om de 800 gevaarlijke punten aan te pakken, zal worden gerealiseerd. Na de uitvoering van dit project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' zal het werken aan een grotere verkeersveiligheid niet langer via een apart project, maar opnieuw geïntegreerd binnen het globale investeringsprogramma van de administratie Wegen en Verkeer worden aangepakt.

U vraagt naar de oorzaak van de opgelopen achterstand. Elk investeringsproject kent een opstartfase en heeft een zekere opstarttijd nodig. Dit is zeker het geval voor infrastructuurprojecten waarbij niet alleen heel wat overlegmomenten worden gepland, maar ook bepaalde procedures voor bijvoorbeeld vergunningen en onteigeningen moeten worden gevolgd. Het is dan ook niet realistisch om te verwachten dat na een jaar reeds een vijfde van het aantal projecten zou zijn aanbesteed. Eind 2003 was er zelfs nog geen enkel gevaarlijk punt aanbesteed. Eind 2004 waren er al 86 gevaarlijke punten aanbesteed en kwam het project stilaan op kruissnelheid. Op dit moment zijn er reeds 144 punten aanbesteed. De verwachting is dat tegen eind juli dit aantal zal oplopen tot 180. In het verdere verloop van 2005 wordt gepland om nog eens ongeveer 130 punten aan te besteden. Als politici zoiets lanceren, denken de mensen dat de dag nadien dit effectief kan worden gerealiseerd. Spijtig genoeg is dit niet het geval omwille van de procedures.

De TV 3V vervult in dit project de rol van gedelegeerd bouwheer. Ze treedt in naam van en samen met de administratie Wegen en Verkeer op als bouwheer. Dit betekent dat de samenwerking met de gemeenten veelal verloopt via de administratie

Wegen en Verkeer. Er zijn dan ook op dit moment geen redenen waarom deze samenwerking anders zou verlopen dan voorheen en structureel zou moeten worden bijgestuurd. Pas nu komt deze samenwerking op kruissnelheid. Het is paradoxaal dat u zegt dat het plan nu wordt gelanceerd en we geen bijstellingen moeten doen. Als dat echt nodig is, moeten we dat wel doen. We moeten een evaluatiemoment inbouwen op het juiste moment zodat de kruissnelheid zeker niet in gevaar komt, want dan zult u me opnieuw vragen waarom een en ander mogelijk niet is gerealiseerd. We moeten dit goed begeleiden, maar zeker de kruissnelheid niet vertragen; die moet integendeel nog worden verhoogd.

Wat betreft uw volgende vraag, moet u duidelijk onderscheid maken tussen de twee projecten, namelijk de fietspaden en de zwarte punten. Het subsidiëringsproject voor de aanleg van fietspaden is niet te vergelijken met het investeringsproject 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen'. Het eerste is een subsidieproject, het tweede een investeringsproject. In het eerste project worden alle taken door andere partijen, in casu gemeenten, uitgevoerd en daarna gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. Bij een investeringsproject besteedt de administratie Wegen en Verkeer weliswaar een aantal taken uit aan de privé-sector, maar blijft zij zelf het project aansturen. Het project gevaarlijke punten moet duidelijk als investeringsproject worden beschouwd en dat moet ook de volgende jaren zo blijven. Daarom zullen de voorgestelde maatregelen om het subsidiëringsproject voor de aanleg van fietspaden tot snellere resultaten op het terrein te laten leiden, binnen het project van de gevaarlijke punten niet hetzelfde effect kunnen bereiken. Wel wordt bij de aansturing van dit project gekeken naar eventuele verbeterpunten, en zullen deze waar mogelijk geïmplementeerd worden. De afstemming tussen beide projecten moeten we maximaal realiseren.

Uw laatste vraag is wat pessimistisch. Er zijn reeds maatregelen genomen om de onteigeningsprocedure zo vlot mogelijk te laten verlopen binnen het wettelijk kader. Dit is een van de belangrijkste knelpunten. Ik zal in het kader van de meerjarenbegroting ijveren om verder de nodige budgetten in te schrijven zodat de aanbesteding van alle gevaarlijke punten tegen eind 2007 is gerealiseerd. Ik ga ervan uit dat ik de steun krijg van al mijn collega's.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, het antwoord was vrij duidelijk. Ik maak eruit op dat de doelstelling om tegen eind 2007 alle zwarte punten weg te werken, verlegd is naar het aanbesteden van alle punten. Dat is geen verwijt, dat zal wel zijn redenen hebben.

Minister Kris Peeters: Ik kan ze zelf niet gaan aanleggen.

De heer Eloi Glorieux: We kunnen het misschien met ons tweeën doen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik kom terug op mijn dada: we zullen beter moeten communiceren. Er wordt aangekondigd dat er 800 zwarte punten worden weggewerkt. De lokale bestuurders worden daarover aangesproken. Ik verwijs naar de Nederlandse collega's van Verkeer en Waterstaat. Het moet perfect mogelijk zijn de 800 punten te raadplegen op de website van Vlaanderen Mobiel, met de stand van zaken erbij. Dat neemt een heleboel agressie bij sommige mensen weg. Mensen zeggen: hier worden mensen doodgereden en ze doen hier niks. Uiteindelijk komt dat op uw conto terecht, want de mensen zeggen dat de minister niets doet. Ondertussen zijn wel de procedures lopende, maar de mensen weten niet waar ze terecht kunnen om de stand van zaken te kennen.

De heer Frans Peeters: Ik kan beamen vanuit de praktijk dat de communicatie veel beter zou kunnen, wat veel verzuring zou wegnemen bij heel wat mensen die in het ongewisse leven. Ze weten dat er iets op hen afkomt, maar ze weten niet precies wat er zal gebeuren. Er wordt te weinig gecommuniceerd over het tijdspad van het wegwerken van de zwarte punten. Er is nog werk aan de winkel om dat beter te doen.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik wil me daar volmondig bij aansluiten. Het komt erop aan goed te communiceren en duidelijk te zijn, dan weten de mensen wat er aan de hand is en worden er geen vervelende vragen meer gesteld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.56 uur.*

– *De heer Marc van den Abeelen, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 16.04 uur.*

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

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 de evaluatie van de basismobiliteit.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel deze vraag niet alleen omdat ik een en ander heb gelezen in de kranten, maar ook omdat tijdens de bespreking van de begroting 2005, maar ook tijdens de bespreking van uw beleidsnota Mobiliteit, door meerdere leden vragen werden gesteld en opmerkingen werden gemaakt over de evaluatie van de basismobiliteit. Mevrouw de minister, u hebt toen gesteld dat deze evaluatie in overleg met het parlement zou gebeuren, en met de verschillende betrokken partners.

In meerdere kranten lezen we evenwel reeds dat de evaluatie in mei zal aanvangen, op basis van een tiental criteria. Uit de krantenartikels in kwestie, onder meer in De Morgen, Het Nieuwsblad en Gazet van Antwerpen, heb ik geprobeerd die criteria af te leiden. Blijkbaar zou dit gemeente per gemeente gebeuren. Elders staat dan weer te lezen dat het streek per streek zou gebeuren. Misschien hebben de journalisten het niet altijd goed begrepen: dat weet ik niet.

In een aantal gevallen zouden buslijnen worden vervangen door belbussen en in andere gevallen zouden belbussen worden vervangen door de

Peumans

openbaarvervoerauto. Dat is een volledig nieuw begrip in Vlaanderen: na de Lijntaxi hebben we nu ook de openbaarvervoerauto. Deze laatste wordt dan ook weer omschreven als Lijntaxi. Kortom, aan de hand van deze persartikels is het moeilijk af te leiden wat nu juist de bedoeling is.

Mevrouw de minister, op basis van welke nota of studie zal de evaluatie van de basismobiliteit gebeuren? Zijn er tien criteria die worden gehanteerd om de basismobiliteit te evalueren? Welke criteria zijn dat? Is er naast een evaluatie ook in een onderzoek voorzien? Wie zal zowel de evaluatie als het onderzoek uitvoeren? Wat bedoelt u met een pragmatische invulling van basismobiliteit? Er wordt immers steeds verwezen naar de decretale onderbouw van het decreet inzake het personenvervoer om te stellen dat dit moet worden uitgevoerd. Een pragmatische invulling is echter iets anders. Op welke buitenlandse studies baseert u zich om te verklaren dat men goed bezig is? Die verklaringen heb ik niet in de Feeling gelezen, maar wel in dagbladen. Worden alle gemeenten in Vlaanderen betrokken bij deze evaluatie? Hoe zal die worden aangepakt? Het zal de gemeentebesturen zeer interesseren te weten welke strategie men daarbij wil volgen. Het lijkt me trouwens heel zinvol dat te weten. Klopt het dat er ook treinen bij zullen komen? Dat konden we toch afleiden uit een en ander. Zo ja, hoe wordt de NMBS bij deze evaluatie betrokken? Is er overleg met de taxisector voor het inschakelen van taxi's of komt er een alternatief in de vorm van een openbaarvervoerauto? Wat zijn daarvan de kenmerken? Hoe wordt dit geëxploiteerd? Wordt er in de meerjarenbegroting in bijkomende middelen voorzien? Zo ja, over welk bedrag gaat het dan?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik wil me hierbij aansluiten. Ik wil herinneren aan de bespreking van de beleidsnota, waarbij uitdrukkelijk werd gevraagd en verklaard dat de evaluatie van de basismobiliteit in deze commissie zou worden behandeld. Dat is mijn enige uitdrukkelijke vraag.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik wil me ook aansluiten bij de vragen. Ik vraag me af of er niet kan wor-

den onderzocht in welke mate het concept van de basismobiliteit kan worden uitgebreid. Nu komt dit neer op een soort opstaprecht: men heeft het recht op een bus- of tramhalte op een aantal meter van de woning, waarbij een en ander kan gebeuren via systemen van belbussen en dergelijke. Dat zegt echter niets over de snelheid waarmee men ergens heen moet kunnen, of de bereikbaarheid van bepaalde plaatsen. Nergens staat dat er een bus moet rijden naar een bepaalde industriële zone waar een bepaald aantal werknemers werken. Nergens staat dat bepaalde plaatsen bereikbaar moeten zijn voor het openbaar vervoer. Moet dit concept met minimale afstanden en frequenties niet worden uitgebreid tot de bereikbaarheid van bepaalde gebieden met een bepaalde snelheid en frequentie? Mevrouw de minister, overweegt u om dat concept in die richting uit te breiden?

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Alvorens men het geheel gaat uitbreiden en ervoor pleiten dat dit niet alleen in de ruimte, maar ook in de tijd wordt uitgebreid, moet er eerst worden geëvalueerd in welke mate we met de ingezette middelen de mobiliteitsdoelstellingen die we hebben vooropgesteld, hebben gehaald. De vraag is wat Vlaanderen vandaag nog kan betalen met betrekking tot die uitbreiding van de basismobiliteit.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Daarbij moet in overweging genomen dat de vraag het aanbod moet sturen, en niet omgekeerd. Ik sluit me volmondig aan bij het betoog van de heer Sauwens: er moet in een kosten-batenanalyse worden onderzocht wat de baten zijn. Alvorens te pleiten voor een ongebreidelde uitbreiding van het opstaprecht, moet men bekijken waar het nu efficiënter kan.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de algemene evaluatie van de basismobiliteit wordt momenteel voorbereid en moet in het najaar klaar zijn. De evaluatie van de projecten inzake basismobiliteit is nu ook op een permanente basis georganiseerd. Dat gebeurt dus project per project, gemeente per gemeente. Elk

Van Brempt

project wordt voor de start en na elk exploitatiejaar voorgelegd aan de Openbaarvervoercommissie (OVC). In deze commissie, die onder het voorzitterschap van de centrale diensten van De Lijn plaatsvindt, zetelen tevens de volgende personen en instanties: een externe auditor die het uiteindelijke positieve of negatieve advies uitbrengt, de afdeling Personenvervoer en Luchthavens van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de provinciale afdeling van de administratie Wegen en Verkeer, AROHM, de betrokken gemeenten, de provincie, de NMBS, de Mobiliteitscel en de betrokken entiteit van De Lijn. Er gebeurt dus een voortdurende evaluatie van de projecten inzake basismobiliteit op het terrein, om te bekijken of de vooropgestelde doelstellingen ook worden bereikt. Alle actoren worden daarbij zo maximaal mogelijk betrokken.

Bij de lopende evaluatie van projecten inzake basismobiliteit hebben we tien bijkomende criteria gevoegd. Dat is eigenlijk een kader met tien aandachtspunten, dat bij de permanente evaluatie van de bestaande en de nieuwe projecten zal worden gebruikt. Van de structurele evaluatie van de projecten binnen de OVC zal verder gebruik worden gemaakt om per gemeente of cluster van gemeenten concrete analyses te maken over het concreet maken van basismobiliteit. Over een tijdsspanne van één jaar wordt dus de volledige aanbodsverhoging in het kader van basismobiliteit in de OVC onder de loep genomen.

In hoofdlijnen gaat het over de volgende bijkomende tien criteria: de toetsing van de scores op de Vlaamse prioriteitenlijst die toelaten het recht op basismobiliteit formeel toe te kennen; de toetsing van de invulling van de frequentiecriteria; het doen volstaan, in gemeenten van het buitengebied waar de belbus is ingevoerd, van een uur-frequentie op wekdagen en een twee-uurfrequentie tijdens het weekend en op feestdagen om aan de normen qua basismobiliteit te voldoen. Dat is eigenlijk al een zekere regularisatie van wat er al heel vaak gebeurt op het terrein. De normen die men vandaag hanteert, maken geen onderscheid tussen belbussen en normale frequenties. Het is echter wel belangrijk dat we dat doen: anders zijn we niet in orde. Een volgende punt is het inschakelen van openbaarvervoerauto's bij een laag gebruik van de belbus. Daar verwees de vraagsteller al naar. Er is eveneens het op hun gebruik

evalueren van sneldiensten in de daluren. Ook zal op zon- en feestdagen het aanbod op vaste buslijnen worden getoetst aan de eventuele stop-treinbediening met gelijkaardige functionaliteit, zal op lijnen met hoofdzakelijk functioneel vervoer het aanbod opnieuw worden getoetst aan de behoefte, zullen avondlijnen in het laatavondvervoer worden onderzocht, zal de mogelijkheid worden onderzocht om voor zon- en feestdagen in specifieke stadsnetten te voorzien en is er het onderzoeken van het eventueel groeperen van het aanbod van verschillende lijnen in functie van het behalen van de normen inzake basismobiliteit. Ik wil benadrukken dat bij de gewone evaluatie van de projecten die tien bijkomende criteria worden onderzocht en er waar nodig aanpassingen aan de projecten worden voorgesteld.

De projectevaluaties vormen het kader waarbinnen De Lijn onderzoeken uitvoert om het aanbod inzake basismobiliteit af te stemmen op de noden van het betrokken gebied. Onderzoek naar de behoeften van de gebruikers is trouwens een permanente opdracht van De Lijn. De resultaten van een onderzoek worden, per project, uitvoerig besproken in de Openbaarvervoercommissie. Naast de projectevaluaties en de algemene evaluatie van basismobiliteit worden er ook potentieel-onderzoeken uitgevoerd in het kader van het netmanagement. De Lijn is belast met de uitvoering van die onderzoeken. Uiteraard zal het aanbod dat in het kader van basismobiliteit werd ingevoerd, mee worden opgenomen in het potentieel-onderzoek van het betrokken vervoergebied.

Dan werd me gevraagd wat ik bedoel met een pragmatische invulling van basismobiliteit. De invulling van basismobiliteit wordt afgestemd op de noden van een gebied en rekening houdend met de exploitatiemogelijkheden. De theoretische normen inzake basismobiliteit worden daarbij getoetst aan de situatie op het terrein. Uit die oefening kan bijvoorbeeld blijken dat de volledige invulling van de normen, tot 100 procent, niet nodig of wenselijk is, bijvoorbeeld omdat er in een bepaald woongebied heel weinig mensen wonen, of omdat de noden daar bijzonder klein zijn. Die oefening kan ook aantonen waar in hoge mate is voldaan aan de vereisten inzake basismobiliteit, bijvoorbeeld wanneer de normen voor 95 procent werden gehaald. Dat is een voorbeeld in een van de tien criteria. Voor mij is dat de pragmatische invulling van basismobiliteit.

Van Brempt

Ik heb laten onderzoeken waar ik zou hebben verklaard dat we goed bezig zijn, maar ik weet niet precies waar dat is. Misschien moet u dit citeren. De bedoeling van de tien maatregelen is alleszins de basismobiliteit op een zo efficiënt mogelijke wijze in te vullen. Misschien werd er verwezen naar een vergelijking tussen Vlaanderen en Nederland. U moet me maar eens zeggen waar u dat haalt.

Alle gemeenten waar er vandaag projecten inzake basismobiliteit zijn, worden betrokken bij de bijkomende evaluatie.

Een belangrijk aandachtspunt bij het concreet maken van basismobiliteit is ook de afstemming op het overige openbaar vervoer, en dan in het bijzonder op het aanbod van de NMBS. Het aanbod van de NMBS wordt dus meegerekend om het minimumaanbod te halen. De NMBS is bovendien betrokken bij alle evaluaties van de aanbodsprojecten in het kader van de OVC. We streven daar dus meer dan ooit naar een goede afstemming.

Op dit moment analyseert De Lijn de voorwaarden en criteria voor het inschakelen van taxivoertuigen in functie van het garanderen van de normen inzake basismobiliteit in gebieden met een kleine vervoersvraag. Om een correct en gedetailleerd beeld te hebben van de vervoersvraag in een landelijk gebied, voert De Lijn tijdens het eerste jaar van de exploitatie meestal een belbus in. Dat jaar wordt bijkomend geëvalueerd of die belbus voldoende succesvol is. Als dat niet zo is, dan zal die worden vervangen. Dit onderzoek wordt besproken en geëvalueerd door alle partners in de OVC. Conform het exploitatie- en tarievenbesluit worden deze taxi's ingeschakeld in het geregeld vervoer, openbaarvervoerauto's genoemd.

Op de vraag over de meerjarenbegroting moet ik, vrees ik, antwoorden als elk ander lid van de regering: op dit moment hebben we die meerjarenbegroting nog niet vastgelegd.

Wat de uitbreiding en efficiëntie van basismobiliteit betreft: met die tien criteria is er nu sprake van bijkomend onderzoek en bijkomende evaluaties. We moeten afwachten wat die teweegbrengen aan maatregelen om basismobiliteit nog efficiënter in te voeren. In de uitbreiding van basismobiliteit is

eigenlijk al voorzien met het netmanagement. Er zou worden overgeschakeld van een minimumaanbod qua openbaar vervoer naar netmanagement, waar we ons veel meer gaan richten op de vraag inzake openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer.

Dat is de volgende stap, al lijkt het me zinvol de komende twee jaar al een vervlechting te bewerkstelligen tussen basismobiliteit en netmanagement. De facto zijn we daar al mee bezig. Met de nieuwe projecten inzake basismobiliteit is er al een zekere vervlechting. We zijn ook bezig met een plan inzake woon-werkverkeer. Ook op dat vlak zal netmanagement en de vervlechting netmanagement-basismobiliteit een prominente plaats innemen. De tijd is aangebroken om een opstap naar netmanagement te doen. De evaluatie van de basismobiliteit moet daar uiteraard een hulpmiddel bij zijn.

De tien criteria zijn met De Lijn afgesproken en aan de raad van bestuur van De Lijn voorgelegd. Het pakket werd er uitvoerig besproken. Ik wil me niet mengen in de verdere evaluatie. Dat is een taak voor De Lijn zelf en de openbaarvervoercommissies. Zij moeten de evaluatie op het terrein zelf waarmaken.

De heer Jan Peumans: Ik blijf op mijn honger zitten. De vraag is of wij achteraf de resultaten van de evaluatie te zien zullen krijgen. Of krijgen wij elementen aangereikt waarmee wij een debat kunnen voeren? In een vorig leven heb ik met plezier bij De Lijn gewerkt. Ik vrees dat binnen De Lijn alles op één hoop wordt gegooid. Men kent de gangbare discussies. Ik baseer mij op mijn ervaring uit mijn eigen regio. Als ik op zondagmorgen naar de Voerstreek ga wandelen, kom ik twee lege bussen tegen. De bus vertrekt op het uiterste punt van Voeren en rijdt tot Tongeren. Er zit geen kat op die bus, want op zondagmorgen verplaatst niemand zich.

Een tweede voorbeeld is het net dat in de stad Tongeren wordt gehanteerd. Tongeren telt op dit moment 10.000 inwoners en er liggen tien dorpen rondom. Er rijdt een compleet stadsnet dat ontzettend veel geld kost. Buiten en zelfs binnen de spits zit daar bijna geen kat op. Wij creëren dus een hoop nieuwe dingen die geen nut hebben.

U zegt dat burgemeesters staan te roepen voor meer bussen. Inderdaad zal er geen enkele bur-

Peumans

gemeester neen zeggen tegen meer bussen omdat hij ze niet moet betalen. Ik heb daar in het bedrijf ook altijd kritische bedenkingen bij gemaakt. Het is geen vraagmodel, maar een aanbodmodel.

Als ik u hoor zeggen dat er een potentieel onderzoek gaat komen, wil ik graag weten waar het zal worden uitgevoerd. Een potentieel onderzoek onderzoekt immers de potenties voor eventueel openbaar vervoer.

Als de minister zegt dat men goed bezig is in vergelijking met het buitenland, dan heb ik daar vragen bij. Niet alle dingen die De Lijn doet, zijn slecht. De minister zegt uitdrukkelijk dat belbussen vervangen zullen worden door de openbaarvervoerauto. De openbaarvervoerauto is gewoon een veredelde taxi. De belbussen zullen meestal worden vervangen op het platteland, daar waar juist geen taxi's aanwezig zijn. Het stelt me wel gerust, want nu worden op een aantal plaatsen gewoon uurfrequenties gereden, zonder dat er iemand op de bussen zit. Terwijl sommige plaatsen onbereikbaar blijven met het openbaar vervoer. Dat komen de mensen me zelf zeggen. In Vlaanderen lopen er echter wel 6 miljoen deskundigen op dat vlak rond. Een Vlaming weet het altijd beter.

Het verheugt mij dat de taxisector zal worden ingeschakeld. Dan komt er een heel ander verhaal. In het buitenland zijn daar tal van goede voorbeelden van. Ik denk aan het Eifelgebergte. Daar kan men gewoon een taxi bestellen bij een taxibedrijf en betaalt men een toeslag boven de normale vervoersom. Dat is veel goedkoper voor de exploitatie van het bedrijf dan nu.

Ik nodig u uit om met chauffeurs te gaan spreken. Er zijn mensen die drie à vier ritten per dag doen. Zij zeggen dat zij bijna niets te doen hebben omdat ze geen oproepen krijgen. Dat kost ontzettend veel geld. De lonen van de chauffeurs lopen immers door. De basismobiliteit is een aanbodmodel en geen vraagmodel. Als er niet wordt ingegrepen, wordt het systeem onbetaalbaar. Dat zou ik ten zeerste betreuren.

Het zou goed zijn om misverstanden over de basismobiliteit weg te nemen. Een onafhankelijke persoon zou die evaluatie moeten uitvoeren.

Iemand die buiten De Lijn en de openbaarvervoercommissie staat. Dat zou de geloofwaardigheid van De Lijn ten goede komen. Mijn bezorgdheid gaat uit naar het feit dat er een aantal zaken zijn opgestart en een aanbod is gecreëerd zonder eerst te kijken of de vraag wel bestond.

Men hanteert de norm van 8 reizigers per rit. Men deelt dan echter het aantal reizigers van de schoolbussen, 200, door het totaal aantal ritten. Dan komt men natuurlijk uit op 8 reizigers. Dat is het soort van criterium dat wordt gehanteerd. Er moet een grondige evaluatie komen van dit aanbodmodel.

Dat doet niets af aan de verdiensten van de stadnetten waarover wij beschikken in Antwerpen of Gent. Daar bestaat een vraag naar vervoer. In de plattelandsgebieden is de vraag echter veel te laag. Daar kan het bestaande systeem vervangen worden door een openbaarvervoerauto of taxi.

De heer Johan Sauwens: Ik sluit mij hier volledig bij aan. De evaluatie is ook in het regeerakkoord opgenomen. Wij bedoelen daar iets anders mee dan wat de minister heeft geantwoord. Gezien de exponentiële groei van de middelen die naar de dotatie van De Lijn gaan, vragen wij dat er keuzes worden gemaakt. Wij vragen uitdrukkelijk een externe evaluatie. Als de evaluatie door De Lijn wordt gemaakt, zoals in het antwoord vervat zit, betekent dit belangenvermenging. Dat is duidelijk. Dat kan voor ons niet.

Wij zullen het desnoods zelf in het parlement ter handen nemen. Men zal moeten verfijnen en een grotere efficiëntie van de ingezette middelen nastreven. De voorbeelden die de heer Peumans heeft aangehaald, vinden we in heel Vlaanderen terug: lege bussen die rondrijden. We herbeleven de tijd van de jaren tachtig. Toen was het openbaar vervoer georganiseerd op maat van de chauffeurs en niet van de reizigers. Wij wensen duidelijk een openbaar vervoer dat op de reizigers is gericht en op de mobiliteitsdoelstellingen die ons allemaal aanbelangen. Wij wensen een dekkingscoëfficiënt die haalbaar is. Van 34 percent zijn we op tien jaar tijd naar 16 percent eigen inkomsten van De Lijn gezakt. Dat is onhoudbaar.

De heer Frans Peeters: Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de vorige sprekers. Ik wil het positieve signaal van de minister over basismobi-

Peeters

liteit en de opstap naar netmanagement niet negeren. Dit signaal koppelen aan het woon-werkverkeer is in het kader van een grotere efficiëntie niet onbelangrijk. Er is op dit ogenblik vraag naar, maar de vraag wordt niet ingelost. Er is wel degelijk een vraag.

De gemeenten zijn allicht goed geplaatst om na te gaan hoe de mobiliteit zich afwikkelt. Zij zouden met De Lijn rond de tafel kunnen zitten om de vervlechting of liever optimalisatie van het gebruik van de belbussen te realiseren en de basismobiliteit gekoppeld aan het woon-werkverkeer in de onmiddellijke omgeving waar te maken.

De heer Bart Martens: De minister heeft de richting al aangeduid waar de oplossing zich bevindt, namelijk de verwevenheid van de basismobiliteit enerzijds en het netmanagement anderzijds als instrument inzetten om vraag- en aanbodgericht mobiliteitsbeleid op elkaar af te stemmen. De inzet van de openbaarvervoerwagens kan de invulling van de basismobiliteit veel efficiënter laten verlopen.

Vraag en aanbod moeten beter op elkaar worden afgestemd om de enorme behoeften aan woon-werkverkeer die er nog steeds zijn, correct in te vullen. Voor een betere invulling van woon-werkverkeer moet niet alleen werk worden gemaakt van vervoersmanagement en netmanagement, er moet ook gekeken worden naar de verantwoordelijkheid van de bedrijven.

Het mobiliteitsconvenant tussen lokale besturen enerzijds en De Lijn en het gewest anderzijds vormt een instrument. Misschien kunnen we ook eens kijken of er geen vergelijkbare convenanten mogelijk zijn tussen de bedrijven en De Lijn of het Vlaamse Gewest. Waarom kan er geen werk worden gemaakt van bedrijfszonevervoerplannen waarin De Lijn een rol opneemt, in plaats van individuele bedrijfsvervoerplannen voor individuele bedrijven die in een bepaalde zone gelegen zijn? Het kan een instrument zijn om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. De bedrijven moeten hier wel een eigen verantwoordelijkheid in opnemen.

De heer Herman Lauwers: Er worden wel wat begrippen door elkaar gegooid. De vraag is niet

of De Lijn vraag- of aanbodgestuurd moet werken. Basismobiliteit en netmanagement worden hier ook door elkaar gegooid. Basismobiliteit gaat uiteindelijk over het principe dat zo veel mogelijk mensen over een redelijke afstand gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Dat is het principe. Op zichzelf gezien gaat het om een aanbod dat de gemeenschap organiseert.

Netmanagement is ervoor zorgen dat dit op een redelijke manier gebeurt. Dat betekent dat er geen lege bussen moeten rondrijden terwijl het vervoer met een taxi ook kan worden georganiseerd. Men moet ervoor zorgen dat het netmanagement goed inspeelt op de opdracht die De Lijn heeft. Het aanbod bijsturen is niet gelijk aan de basismobiliteit in vraag stellen. Het is een kwestie van het vervoer specifiek gericht en optimaal te organiseren. Het gaat niet om een of/of-vraag. De basismobiliteit betreft altijd het aanbod dat de samenleving doet. Het is aan het netmanagement om na te gaan hoe dat het best kan worden gerealiseerd.

Het feit dat de eigen inkomsten van De Lijn zijn gedaald, is niet noodzakelijk een aanwijzing voor het feit dat de bezettingsgraad is gedaald. Heel wat abonnementen en pasjes en gratis-rijden spelen daar een rol in. De inkomsten zijn geen parameter voor de bezettingsgraad.

De heer Johan Sauwens: Mijn vraag betreft de externe evaluatie van het decreet. De vraag is of we de normen niet in een of andere zin moeten aanpassen om het systeem betaalbaar te houden. Dan is de dekkingscoëfficiënt wel relevant.

De heer Jan Peumans: Ik voel me gepakt als collega Lauwers spreekt van begrippen door elkaar gooien. Ik werkte van 1991 tot 2004 voor dat bedrijf. Ik was toen verantwoordelijk voor het dossier netmanagement. Ik neem dit bijna op als een persoonlijk feit. De heer Lauwers is op bepaalde vlakken ongetwijfeld deskundig, maar inzake openbaar vervoer wil ik best met hem het debat aangaan. Niet ik maar hij gooit begrippen door mekaar. Ik zal straks zeggen welke.

Laat me de zaken zeggen zoals ze zijn. Men is bereid taxi's in te schakelen als aan drie voorwaarden is voldaan. Een: de taxi's moeten altijd beschikbaar zijn. Twee: het loon van de taxichauffeurs moet worden betaald volgens de CAO van De Lijn. Drie: de taxi's moeten toegankelijk zijn

Peumans

voor mensen met een handicap. Wel, dat heeft geen zin. Als men wil dat aan die voorwaarden is voldaan, dan kan men beter met belbussen werken. De minister zegt dat belbussen zullen worden vervangen door openbaarvervoerauto's. Ik heb jarenlang dat soort van debatten meegemaakt. Met welk resultaat? Op twee of drie plaatsen heeft men openbaarvervoerauto's ingeschakeld. De taxisector was bereid om mee te werken, maar men wou dat de principes van De Lijn werden gerespecteerd. Enerzijds wou men dat er een beschikbaarheidsvergoeding werd betaald; anderzijds wou men dat de CAO van De Lijn werd toegepast en dat de taxi's toegankelijk zouden zijn voor mensen met een handicap. De taxisector zag dat niet zitten en haakte af.

Ik sta open voor elke oplossing. Maar een oplossing moet wel de concurrentieregels respecteren. In Nederland kan men dat systeem wél invoeren omdat daar de taxichauffeur het minimumloon krijgt. Als de vakbonden dat zouden aanvaarden, dan kan dat hier ook. Dan hebben we een mooie oplossing, want het zal een goedkopere oplossing zijn die veel zal worden gebruikt.

Verder zou ik graag vernemen waar er al potentialiteitsonderzoekingen zijn uitgevoerd. Ik vind ook dat men steden als Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen en Oostende, waar een zeer goed aanbod is, apart moet bekijken. Denkt u echt dat de mensen van De Lijn die daar het vervoer hebben georganiseerd dat potentieel niet kennen en er geen rekening mee hebben gehouden? Het netmanagement zal daar bitter weinig meerwaarde opleveren. Het is een louter theoretisch model dat op papier mooi oogt maar in de praktijk niet werkt.

De voorzitter: De heer Lauwers heeft het woord.

De heer Herman Lauwers: Ik heb het niet over de heer Peumans persoonlijk gehad. Ik zeg enkel dat hij de principes van de basismobiliteit niet op de helling zet. Hij wil alleen maar op een efficiëntere wijze die principes in de praktijk brengen. Dat is een andere discussie.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Dat is niet een andere discussie. De gemakkelijkste manier om geld uit te

geven, is het inleggen van een buslijn en die bus dan om het uur laten langskomen. Of er iemand meereist of niet, maakt niet uit. Men combineert de bezettingscijfers toch met die van de schooldiensten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: We moeten ons strikt aan het regeerakkoord houden. Wat daar niet in staat, ben ik niet van plan om te realiseren. In het regeerakkoord staat dat basismobiliteit op een efficiënte manier moet worden gerealiseerd. Ik ben daarmee bezig. Sommigen willen misschien dat ik de normen van de basismobiliteit verlaag, maar dat zal ik niet doen. We zullen wél andere vervoersmodi inzetten. Niemand heeft baat bij het laten rondrijden van lege bussen: belbussen of gewone bussen. In mijn regio rijden alleen maar overvolle bussen en trams. Ik geloof de heer Peumans als hij zegt dat de zaken niet overal even efficiënt worden aangepakt. Wel, we zullen ingrijpen. Misschien moeten we wel een telefoonlijn openen waar mensen kunnen melden waar er lege bussen rijden?

Jullie vragen om extern onderzoek. Is dat nodig? Ik heb al opgesomd wie in de Openbaarvervoercommissie zit: de NMBS, de provincie, de gemeenten, de AWV, AROHM, de afdeling PVL en een externe auditor. Het zijn allemaal mensen die niet met De Lijn zijn verbonden. Men kan zich toch niet indenken dat het allemaal pleitbezorgers zijn van het laten rondrijden van lege bussen? We hebben er allemaal belang bij dat die lege bussen niet langer rondrijden. Laten we een goede evaluatie op papier zetten en zo nodig zonder vooroordelen of dogma's handelen. Ik zal echter niet de normen verlagen. Ik geloof erg in het decreet Basismobiliteit en het recht op mobiliteit in Vlaanderen. We verschillen daarover van mening, maar ik hou me op dat vlak aan het regeerakkoord, en daarin staat dat het decreet moet worden uitgevoerd. Ik zal dat ook doen, en wel op de meest efficiënte manier.

Het eerste potentialiteitsonderzoek in het kader van het netmanagement gebeurt in West-Vlaanderen. Ik zal opzoeken waar dat precies gebeurt. Het is de bedoeling om dat soort van onderzoeken in geheel Vlaanderen uit te voeren. Als netmanagement en basismobiliteit samenvloeien, moeten we

Van Brempt

misschien een aantal van die onderzoeken vroegd uitvoeren.

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 voorstel van verordening betreffende de diensten van openbaar vervoer van reizigers per spoor en op de weg

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 voorstel van verordening betreffende de diensten van openbaar vervoer van reizigers per spoor en op de weg.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op de laatste ministerraad is een stand van zaken uiteengezet over de zogenaamde EU-dossiers. Ik wil het hebben over het voorstel voor een verordening betreffende het optreden van de lidstaten tegenover de openbare diensten en openbardienstcontracten. Het dossier wordt al een tijdje voorbereid, en nu ligt het op tafel. Onder leiding van de Luxemburgse voorzitter zal de raad van ministers van Transport op 27 of 28 juni 2005 het dossier bespreken. Het doel is het bereiken van een politiek akkoord. De eerste, niet-officiële versies van de tekst circuleren. Het is echter riskant om op basis van die teksten conclusies te trekken over de inhoud van het definitieve voorstel van de commissie. Vlaanderen wenst de mogelijkheid van de onderhandse aanbesteding van dienstencontracten open te houden, en dat geldt zeker voor vervoersdiensten die worden aangeboden door de bevoegde overheden zelf of via ondernemingen waarover zij een controlerende invloed kunnen uitoefenen. Een task force kwam in 2004 reeds een eerste maal samen om een strategie inzake dit dossier te bepalen.

In dit verband verwijs ik naar het 'Verslag van de Vlaamse Regering. Vlaamse vinger aan de Euro-

pese pols. Overzicht van voor Vlaanderen belangrijke EU-dossiers in 2005' van 31 januari 2005, stuk 51 van het zittingsjaar 2004-2005. Gezien de toenemende liberalisering in Europa en gezien het unieke model dat Vlaanderen terzake heeft, maar ook gezien het bestaan van de MIVB en de SRWT, is het van groot belang te weten wat de stand van zaken is. De discussie rond het ontwerp van verordening over het Eurovignet leert ons in elk geval – rekening houdend met de besluitvorming terzake, maar ook met de lange voorbereiding van dit soort ontwerpen – dat men nu al via de permanente vertegenwoordiger bij Europa een idee moet hebben van de stand van zaken van dit dossier.

Men zal stellen dat er nog geen 'officiële' teksten zijn, maar de voorbereidende teksten en visies zijn alom bekend. Ik heb overigens niet mijn licht opgestoken bij de permanente vertegenwoordiger. Vandaar dat wij graag de minister enkele vragen willen voorleggen. Wat is de stand van zaken van het voorstel van verordening? Wat is de juiste inhoud van de jongste werktekst? Welk standpunt neemt Vlaanderen en de minister in over dit ontwerp? Welk overleg heeft tot op heden plaatsgevonden met de andere stads- en streekvervoersmaatschappijen in België en met de NMBS? En met welk gevolg is dat gebeurd?

Zal het zogenaamde 'Vlaamse model', waarbij de helft van de kilometers door de privé-sector wordt gereden en de andere helft in eigen regie, gehandhaafd kunnen blijven? Mijns inziens is dat een zeer goed model. Liberalisering heeft tot vandaag alleen maar tot veel miserie geleid. Kijk maar wat er in Nederland gebeurt, onder minister Peijs: daar is het allesbehalve peis en vree. Denemarken komt ook op zijn stappen terug om het stadsvervoer te liberaliseren. En over Groot-Brittannië zal ik het niet eens hebben.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Op dit ogenblik ligt enkel een ambtelijke werktekst voor. Deze werktekst moet echter nog door de voltallige Europese Commissie worden goedgekeurd. Bovendien blijkt uit de agenda van de EC dat het ontwerp tot verordening niet voor 29 juni 2005 zal worden besproken. Dat is me informeel medegedeeld. We hebben ondertussen de tekst gekre-

Van Brempt

gen. Gezien het grote belang van de verordening, wordt de zaak nauwlettend opgevolgd door De Lijn en mijn kabinet.

Wat is de juiste inhoud van de laatste gekende werktekst? Een belangrijke vaststelling is wel dat er al veel is veranderd aan de oude voorstellen. Zo is in considerans 4 uitdrukkelijk bepaald dat een loutere marktwerking niet altijd een bevredigende dienstverlening in het openbaar vervoer kan waarborgen. De dienstverlening in de openbaarvervoersector moet als een dienst van algemeen belang worden beschouwd en de organiserende overheden moeten over voldoende ruimte beschikken om dergelijke niet-commerciële leefbare diensten adequaat te financieren.

Het nieuwe ontwerp van verordening is suppletief. Ze treedt alleen in werking als de wetgeving op de overheidsopdrachten niet van toepassing is. De voorliggende tekst betekent voor De Lijn in concreto dat de contractuele verhoudingen met de privé-contractanten in de toekomst conform de sectorale richtlijn van 31 maart 2004 moeten zijn. Dat stelt geen problemen. Het bestaande wettelijk openbaarvervoermonopolie van De Lijn zal moeten worden vervangen door een tijdelijke exclusiviteit, voor een periode van maximaal acht jaar. Dat zal decretaal moeten worden geregeld. Er zou een onderhandse gunning kunnen worden toegekend waardoor De Lijn een zogenaamde 'in-house operator' wordt waarbij een beheersovereenkomst, managementcode en parlementair en ministerieel toezicht indicatoren zijn van daadwerkelijke controle en aansturing. Het is dus perfect mogelijk dat De Lijn in eigen regie haar taken als 'in-house operator' blijft ontwikkelen. Wel moet worden benadrukt dat in de huidige stand van zaken er geen enkele waarborg is dat deze werktekst geheel of gedeeltelijk zal worden overgenomen door de Europese Commissie.

Welk standpunt neemt Vlaanderen en met name de minister in? Het is op dit ogenblik voorbarig om nu al een standpunt te bepalen vermits de tekst nog moet worden goedgekeurd door de Europese Commissie. Wel is het zo dat de nieuwe ontwikkelingen op de voet worden gevolgd en standpunten worden voorbereid.

Welk overleg heeft tot op heden plaatsgevonden met de andere stads- en streekvervoersmaatschappijen in België en met de NMBS? Er is regelmatig overleg met de andere streek- en stadsvervoersmaatschappijen TEC en MIVB, en in mindere mate met de NMBS. De VVM De Lijn heeft een werkgroep opgestart in samenwerking met de permanente vertegenwoordiging bij de EU, de andere vervoersmaatschappij en de FBAA, dat zijn de privé-exploitanten, waarin het dossier van de liberalisering van de openbaarvervoerdiensten nauwgezet wordt opgevolgd en de gemeenschappelijke standpunten door de drie vervoersmaatschappijen worden vertolkt. Er wordt dus ontzettend goed overlegd en samengewerkt zodat tegenover Europa één gezamenlijk standpunt wordt ingenomen.

In de tekst die op dit ogenblik voorligt, kan het Vlaamse model perfect overeind blijven. De relatie tussen de VVM De Lijn en de privé-contractanten, een essentiële component van het Vlaamse openbaarvervoermodel, wordt immers geregeld door de Europese richtlijn inzake overheidsopdrachten in de vervoersector. Binnen het kader van deze regelgeving wordt de VVM De Lijn expliciet vermeld als 'aanbestedende overheid'. Dit geldt eveneens voor de vervoersmaatschappijen TEC en MIVB. Er zal op dat vlak niets veranderen aan de bestaande toestand aangezien de richtlijn inzake overheidsopdrachten en de verordening over openbaarvervoerdiensten 'mutually exclusive' zullen zijn.

Natuurlijk zullen er een aantal aanpassingen moeten gebeuren met betrekking tot de 'in-house operator' en de voorwaarden die worden gesteld inzake transparantie, maar in feite vormen die geen probleem.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke wijzigingen aan de voertuigen van het wagenpark van De Lijn

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over mogelijke wijzigingen aan de voertuigen van het wagenpark van De Lijn.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vandaag werd nog maar eens bewezen dat door het decreet Basis-mobiliteit De Lijn een heel belangrijke partner is in de gemeentelijke mobiliteits- en verkeersplanning. De Lijn vraagt daarom om de gemeentelijke wegen zo aan te leggen dat er zo weinig mogelijk hinder is bij het aanrijden van de bushaltes.

Een aantal straten in onze dorpskernen die door De Lijn worden bereden, zijn heel smal. Dit leidt vaak tot doorstromingsproblemen. Mijns inziens moet in die gevallen naar een oplossing worden gezocht.

Groot was mijn verbazing toen ik vaststelde dat de nieuwe bussen van De Lijn niet langer 2,5 meter breed zouden zijn, maar 3 meter met de spiegels inbegrepen. Daardoor zullen nog meer doorstromingsproblemen ontstaan. De Lijn vraagt daarom systematisch aan de gemeenten om bij een herinrichting of heraanleg van de wegen, bredere rijstroken aan te bieden. Dat is natuurlijk niet altijd even gemakkelijk en soms zelfs niet mogelijk.

Mevrouw de minister, heeft De Lijn met het Vlaamse Gewest afspraken gemaakt en onderhandeld over de aankoop van bredere bussen? Zo ja, wat is de reden voor het maken of aankopen van die bredere bussen?

Kunt u me meedelen of er afspraken werden gemaakt met de gemeenten die een basisconvenant hebben ondertekend met De Lijn, over de noodzaak aan bredere busbanen ten gevolge van de bredere bussen?

Bent u van mening dat er problemen kunnen optreden indien het volledige wagenpark van De

Lijn stelselmatig door bredere bussen wordt vervangen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het is belangrijk om een misverstand uit de wereld te helpen, want de nieuwe bussen van De Lijn zijn maximaal 2,55 meter breed, geen 3 meter. Dat is zo voor de nieuw in dienst gestelde autobussen vanaf mei 2000. Voordien waren de autobussen 2,50 meter breed. De Lijn stemt de lastenboeken voor de aankoop van nieuwe voertuigen af op de eisen die in de Vlaamse, federale en Europese regelgeving zijn opgenomen. Deze regelgeving vormt het kader waarbinnen De Lijn de bestellingen kan plaatsen.

De toename met 5 centimeter heeft te maken met een evolutie op de markt die ook wettelijk is toegelaten.

De aanleg van nieuwe busbanen wordt steeds gebaseerd op de vigerende parameters.

De toename in de breedte van de bussen met 5 centimeter, veroorzaakt geen problemen. Waar nodig zet De Lijn smallere bussen in. Die zogenaamde citybussen hebben een breedte van 2,35 tot 2,40 meter. Deze bussen worden ingezet in oude stadskernen zoals Brugge, Leuven, Mechelen, Kortrijk, Sint-Niklaas, Hasselt, Sint-Truiden en Tongeren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik spreek u onmiddellijk tegen want ik heb een document van De Lijn bij me waarin letterlijk staat: 'Onderstaande tekening illustreert de situatie. De weergegeven autobussen hebben nog wel de oude maximumbreedte van 2,55 meter zonder spiegels, maar onze nieuwe voertuigen zijn inclusief spiegels 3 meter breed.'

Dit document werd ons bezorgd toen bij de heraanleg van een straat in mijn gemeente werd gevraagd om de doorrijdruimte te verbreden. Misschien moet u eens contact opnemen met De Lijn, want de maatschappij schrijft zelf dat de nieuwe autobussen 3 meter breed zijn, inclusief spiegels. Die nieuwe breedte leidt in veel gemeenten met smalle straten in de dorpskernen, tot problemen.

Van den Eynde

Zeker de gemeenten die een convenant hebben gesloten met De Lijn, zouden de kans tot overleg moeten krijgen. Ik hoop dat u gevolg zult geven aan mijn vraag, mevrouw de minister.

Minister Kathleen Van Brempt: Het gaat erom of de breedte wordt weergegeven met of zonder spiegels.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Een bus kan zijn spiegels niet zomaar dichtklappen om in een smalle straat te rijden. Ik wil u daarom vragen om de kwestie te onderzoeken. Als alle bussen 3 meter breed zullen zijn, zult u veel meer citybussen moeten inzetten in de dorpskernen. De doorgang voor een bus van 3 meter breed, is op vele plaatsen immers niet mogelijk.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.55 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 Decreetevaluatie
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

