

C84 – OPE7

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

13 december 2005

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitvoeringsplan inzake het Grootschalig Referentiebestand, het blijvend gebrek aan een uniforme kartering en de afwezigheid van een kadaster van de ondergrond	1
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de juridische betekenis en gevolgen van de nieuwe verkeersborden 'zone 50' en 'zone 70'	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van nachttarieven voor elektriciteit naar het weekend	4
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitbaggeren van waterwegen	7
Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over leerlingenvervoer voor scholen van het buitengewoon onderwijs	9



**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitvoeringsplan inzake het Grootschalig Referentiebestand, het blijvend gebrek aan een uniforme kartering en de afwezigheid van een kadaster van de ondergrond**

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb beloofd om het kort te houden omdat er veel op de agenda staat, maar ook omdat ik een vorige keer een beetje in de fout ben gegaan. Ik heb over dit onderwerp immers al eerder in het parlementaire jaar een interpellatieverzoek ingediend, maar dat werd omgezet in een schriftelijke vraag. Het antwoord van uw kabinet liet volgens de geploegenheden van dit huis echter een beetje te lang op zich wachten. Uw schriftelijk antwoord heeft bijgevolg mijn hernieuwd interpellatieverzoek gekruist. Het Bureau heeft in al zijn wijsheid geoordeeld dat het onderwerp toch belangrijk genoeg was om er een interpellatie aan te wijden. In de tussentijd heb ik een tamelijk uitgebreid schriftelijk antwoord ontvangen. Voor de volledigheid van het dossier vat ik vraag en antwoord samen, en stel ik een paar bijkomende vragen. Aan de hand van dat antwoord zal ik oordelen of ik van mijn recht gebruik moet maken om dit parlementaire initiatief met een motie te besluiten.

Mijnheer de minister, mijn interpellatie gaat over het fameuze Grootschalig Referentiebestand, GRB, of de kartering en optekening van wat er zich in onze Vlaamse ondergrond bevindt. We hadden daartoe al een initiatief genomen in het begin van de legislatuur naar aanleiding van de ramp in Gellingen. U kondigde toen een aantal initiatieven aan. Eén jaar na datum leek het me, omwille van de kritiek die bleef komen vanuit de bouwsector en meer bepaald vanuit de Bouwunie, wenselijk en nuttig om u nog eens aan uw beloften te herinneren en om te informeren naar de huidige stand van zaken.

U kondigde op termijn een GRB aan. De opmaak ervan zou gefaseerd verlopen. In het begin van de legislatuur deelde u ons mee dat 6 Vlaamse gemeenten effectief aan het werken waren aan een GRB en

dat 20 andere gemeenten aankondigden om dat binnen afzienbare tijd te doen. We staan nu een jaar verder en in uw schriftelijk antwoord op de schriftelijke vraag 82 van 26 oktober 2005, deelde u mee dat er al 39 projectzones in uitvoering zijn. In uw antwoord somt u ze ook bij naam op. Eerder deelde u in Brassaat mee dat al 41 gemeenten aan een GRB-project werkten, maar dat klopte blijkbaar niet.

Naast de inspanningen die worden geleverd voor een GRB, nam u ook een Vlaams initiatief. Het kreeg de welluidende naam KLIP mee, wat staat voor Kabel en Leiding Informatie Portaal. Daarvoor hebt u de nodige middelen vrijgemaakt. De sector waardeert uw ijver en inspanningen, ware het niet dat de federale overheid het nodig vond om een gelijkaardig initiatief te nemen. Dat kreeg de werknaam KLIM mee en staat voor het federaal Kabel en Leiding Informatie Meldpunt. Het komt de sector voor dat beide initiatieven elkaar overlappen.

Elke weldenkende mens in Vlaanderen en België dringt erop aan dat de twee initiatieven min of meer op elkaar afgestemd worden. U deelt ons mee dat daartoe reeds de eerste stappen zijn gezet. Uw federale collega heeft de eerste stap gezet door te vragen op welke manier samengewerkt kan worden. U hebt deze vraag op 21 oktober overgemaakt aan de GRB-raad met het verzoek om advies te verlenen over de samenwerking tussen KLIP en KLIM. Het is misschien nuttig om ons – twee maanden later – mee te delen of de raad reeds is ingegaan op dat verzoek om advies en om ons te vertellen wat de raad terzake meedeelt.

Mijnheer de minister, de sector blijft bekommerd om het uitblijven van sluitende informatie terzake, maar waardeert het dat al een aantal initiatieven werden genomen. Ik vraag u daarom naar de huidige stand van zaken. Zijn er ondertussen nieuwe gemeenten toegetreden tot het gefaseerde GRB-plan? Zijn er gemeenten die de wens hebben uitgedrukt of die initiatieven hebben genomen om de nodige inspanningen te leveren?

Werd er al enige vooruitgang geboekt inzake het deeldossier van het Vlaamse KLIP en het federale KLIM?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Penris, ik dank u om deze vraag nogmaals te stellen. Ik bied u mijn excuses aan voor het late antwoord. We doen al het mogelijke om schriftelijke vragen zo snel mogelijk te beantwoorden. We zijn hiervoor natuurlijk aangewezen op de informatie die ons moet worden verstrekt.

Ik beschik ondertussen over een volledig overzicht. De heer Penris heeft daarnet verwezen naar de toespraak die ik in Brasschaat heb gehouden. Het gaat hier om projectzones. In totaal zijn er 352 projectzones. Meestal komen de grenzen van deze zones overeen met de gemeentegrenzen. Het verschil tussen 39 en 41 projectzones kan dan ook aan het verschil tussen zone- en gemeentegrenzen te wijten zijn.

Volgens de geactualiseerde informatie waarover ik beschik, bevinden 39 projectzones zich nog in de uitvoeringsfase. De aannemers hebben vijftien GRB-projectzones afgewerkt of beschikbaar gesteld. Verder zijn nog 26 projectzones in uitvoering. In juli 2005 zijn dertien van de 29 in 2005 op te starten projecten gegund. Om die reden gaat het om 39 projectzones, wat tegelijkertijd op 41 gemeenten kan slaan. De overige in 2005 op te starten projecten zijn in de loop van het najaar gegund. Voor de andere gemeenten zal de bestekreeks op het einde van 2005 of in het begin van 2006 worden afgerond. In totaal zijn momenteel 77 van de 352 projectzones in opbouw. Dit komt overeen met het business plan. We wijken niet af van het schema. Ik zal de volledige lijst aan de voorzitter van deze commissie bezorgen.

De heer Penris heeft daarnet ook naar het kabelleidinginformatieportaal verwezen. In 2005 hebben we hiervoor 250.000 euro uitgetrokken. Voor 2006 gaat het om een bedrag van 304.000 euro. De aannemers en de nutsbedrijven is hiervoor niet om een bijdrage gevraagd. Het is niet onbelangrijk dat we dit volledig zullen blijven financieren.

Met betrekking tot het GRB hebben we het afgelopen jaar stappen in de goede richting gezet. We hebben een aantal uitvoeringsbesluiten genomen. Ik heb zelfs een rechtszaak gewonnen. Het ministerieel besluit betreffende de GRB-specificaties is op 11 maart 2005 in het Belgisch Staatsblad verschenen. Het ministerieel besluit betreffende de toegang tot en de gebruiksvoorwaarden van het GRB voor GIS-deelnemers en netbeheerders is op 20 mei 2005 in het

Belgisch Staatsblad verschenen. De Fetrap heeft de decretaal geregelde financiering van het GRB aangevochten. Op 30 november 2005 heeft het Arbitragehof deze financieringsregeling bevestigd. Op 2 december 2005 heeft de Vlaamse Regering het besluit houdende het aangiftemodel en de invordering van de heffing definitief goedgekeurd en voor publicatie naar het Belgisch Staatsblad gestuurd.

Het KLIM is een federaal initiatief dat zich momenteel enkel concentreert op de kabels en leidingen die onder de federale bevoegdheden ressorteren. Concreet gaat het hier om de hoogspanningsleidingen vanaf 70 kiloVolt en de transportleidingen die onder de gaswet vallen. De Fetrap is naar het Arbitragehof getrokken. Het Arbitragehof heeft evenwel geoordeeld dat we wel een bijdrage mogen vragen voor het GRB.

Het KLIP biedt informatie over de aanwezigheid van alle transport- en distributienetten. Op 2 december 2005 heb ik een advies van de GRB-raad ontvangen dat door de voorzitter is ondertekend. Volgens de GRB-raad is het federale initiatief 'niet realistisch' en 'niet opportuun'. Ik zal dit advies aan de leden van deze commissie laten overmaken. De GRB-raad spreekt hier alvast duidelijke taal. We zullen nu zien wat er verder nog zal gebeuren.

Ik heb reeds met minister Verwilghen over dit onderwerp van gedachten gewisseld. Ik heb tevens met de Bouwunie en met de Vlaamse Confederatie Bouw vergaderd. Zij hebben zich achter het KLIP geschaard. Dit is uiteraard een argument pro domo. Net als de kabel- en leidingbeheerders beseffen zij dat we de problematiek van de huisaansluitingen van de verlaten leidingen gefaseerd moeten aanpakken. Dit zal tijd kosten. Het KLIP-systeem wordt alleszins door deze sectoren ondersteund.

Op 5 november 2005 heb ik minister Verwilghen schriftelijk gevraagd of de federale overheid aanstuurt op een kadaster van de ondergrond, op een coördinatie van de gewestelijke initiatieven inzake de planaanvraag, op een centrale gegevensbank of op nog andere projecten. Tot op heden heb ik geen antwoord op mijn vragen gekregen.

We houden er alvast de moed in. We werken voort aan het KLIP-systeem, dat in de loop van 2006 operationeel moet worden.

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

**De heer Jan Penris:** Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Aangezien we vandaag nieuws hebben ontvangen, is het toch nuttig gebleken ons initiatief aan te houden.

Ik zie af van mijn recht om nu een met redenen omklede motie in te dienen. Voorlopig voldoet het antwoord van de minister.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de juridische betekenis en gevolgen van de nieuwe verkeersborden 'zone 50' en 'zone 70'**

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

**Mevrouw Dominique Guns:** Mijnheer de voorzitter, sinds enkele maanden zien we langs onze Vlaamse wegen steeds meer verkeersborden met de aanduidingen 'zone 50' en 'zone 70' verschijnen. Deze borden zien er hetzelfde uit als de borden waarmee een zone 30 wordt aangeduid. Dit geldt ook voor de borden die het einde van deze zones aanduiden.

Op zich vormen deze borden geen probleem. Ze zijn zonder meer rechtsgeldig. Over de gevolgen van het overschrijden van de aangegeven snelheden bestaat evenwel nog onduidelijkheid. Het KB van 22 december 2003 stelt het overtreden van de maximaal toegestane snelheid in een zone 30 expliciet strafbaar. In dit KB zijn echter geen bepalingen met betrekking tot de borden C34, de aanduidingen van de zone 50 en van de zone 70, opgenomen. Het is met andere woorden de vraag of overtredingen van deze maximaal toegestane snelheden eigenlijk wel kunnen worden gesanctioneerd. De zone 50 en de zone 70 zijn opgenomen in artikel 65, punt 5 van de Wegcode. Blijkbaar heeft de federale overheid dit opgemerkt en besloten met betrekking tot deze zones een nieuw KB te publiceren. Op 20 september 2005 is dit gebeurd en zijn de verkeersovertredingen heringedeeld. Deze nieuwe indeling zal echter pas op 31 maart 2006 in voege treden. Ik veronderstel dat de nieuwe definitie van snelheidsovertredingen als een afzonderlijke categorie het overtreden van de maximaal toegestane snelheid in een zone 50 of in een zone 70 strafbaar zal stellen.

Dit betekent dat we tot 31 maart 2006 met een probleem zitten. Het oude KB, daterend van december 2003 stelt een snelheidsovertreding binnen een zone 50 of een zone 70 niet strafbaar. Volgens mij houdt dit in dat dergelijke overtredingen voorlopig niet kunnen worden gesanctioneerd.

Ik geef even een voorbeeld. Bij de inrit van de parking van een tankstation in Groot-Bijgaarden stond vroeger een bord om de maximaal toegestane snelheid op 50 kilometer per uur vast te leggen. Dit bord is vervangen door een bord dat van heel de parking een zone 50 maakt. Volgens mij kan iemand die hier 120 kilometer per uur rijdt momenteel niet worden gesanctioneerd.

Mijnheer de minister, kent u deze problematiek? Weet u of er momenteel al snelheidscontroles in een zone 50 of 70 worden uitgevoerd? Meent u niet dat de Vlaamse overheid iets te snel met invoering van de zone 50 en de zone 70 is begonnen? Tenslotte worden overtredingen pas vanaf 31 maart 2006 sanctioneerbaar.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, het gaat hier om twee KB's. Het eerste KB bepaalt de sancties voor overtredingen van de maximaal toegestane snelheid in een zone 30. In het tweede wordt deze regeling uitgebreid. Dit tweede KB treedt pas in maart 2006 in voege.

Aangezien het hier om de interpretatie van KB's gaat, moet ik me als minister voorzichtig opstellen. De betrokken KB's zijn niet van mijn hand. Bovendien ben ik het niet eens met de interpretatie van mevrouw Guns.

Het KB van 22 december 2003 slaat onder meer op plaatsen: 'waar de maximum toegestane snelheid, hetzij die algemeen van aard is, hetzij die bepaald is door middel van signalisatie of volgens de categorie van het voertuig, overschreden wordt met een bepaalde waarde'. Met betrekking tot de signalisatie wordt een onderscheid gemaakt tussen de verbodsborden C43 en de overeenkomstige zoneborden.

Volgens mij is het op basis van dit KB mogelijk om de naleving van de borden die een zone 50 of een zone 70 aanduiden te controleren. Volgens mevrouw Guns biedt enkel het KB van december 2005 deze mogelijkheid.

De uitvoering van snelheidscontroles valt onder de federale bevoegdheden. Ik kan me hierover niet uitspreken. Ik ga ervan uit dat deze controles plaatsvinden.

**Mevrouw Dominique Guns:** Het KB van 31 maart 2003 betreft het bord C43 F1A, bedoeld om een zone 30 af te bakenen, en punt 3 en punt 4 van artikel 65 van de Wegcode. De borden om een zone 50 of een zone 70 af te bakenen, staan in artikel 65, punt 5 vermeld. Kunnen we bijgevolg niet beter wachten tot maart 2006 alvorens we de verbodsborden die de snelheid tot 50 kilometer per uur beperken door de zogenaamde zoneborden te vervangen.

Over de juridische afdwingbaarheid moet een rechtbank zich uitspreken. Ik vrees enkel dat we hier een onzekerheid of zelfs een straffeloosheid creëren. We zouden de verbodsborden beter pas vervangen zodra we zekerheid hebben. In het KB van december 2003 staan de borden in kwestie tenslotte wel duidelijk vermeld.

**Minister Kris Peeters:** Ik interpreteer het KB van 22 december 2003 anders. Op basis van de zin die ik net heb voorgelezen, is het mogelijk de naleving van de maximum toegestane snelheid in een zone 50 of een zone 70 te controleren.

Ik wil uiteraard geen straffeloosheid creëren. Ik zal de bevoegde minister van de federale regering om een bevestiging van mijn interpretatie vragen. Mijn interpretatie laat ons toe de zoneborden te plaatsen en de naleving van de snelheidsbeperkingen te controleren. Ik zal deze week de nodige initiatieven nemen om elke onduidelijkheid weg te werken.

**Mevrouw Dominique Guns:** Ik wil de minister alvast bedanken. Ik hoop dat we, indien mijn interpretatie juist zou blijken, tot 31 maart 2006 zullen wachten met het invoeren van een zone 50 of een zone 70.

**Minister Kris Peeters:** Mevrouw Guns, indien uw interpretatie zou kloppen, zal ik hier zeker op terugkomen. Indien de snelheidsbeperkingen niet kunnen worden afgedwongen, heeft het immers geen zin de borden te plaatsen.

**Mevrouw Dominique Guns:** Dat was mijn grootste bekommernis.

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

### **Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbreiding van nachttarieven voor elektriciteit naar het weekend**

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg is gebaseerd op het antwoord dat minister Verwilghen gaf op een vraag van mevrouw Pieters over de goedkopere stroomtarieven voor KMO's tijdens het weekend.

Op 18 november 2005 heeft de Vlaamse Regering definitief besloten om het elektriciteitsverbruik van KMO's in het weekend voortaan aan het nachttarief aan te rekenen. Op 25 oktober 2005 heb ik de minister al een vraag om uitleg over deze maatregel gesteld. De Raad van State had toen net een negatief advies uitgebracht. Blijkbaar zou een bevoegdheidsoverschrijding de procedure bemoeilijken. Dit advies heeft ertoe geleid dat de datum van de invoering met een jaar is uitgesteld. Op 1 januari 2007 zal de nieuwe tarievenregeling van kracht worden.

Indien de federale overheid deze maatregel zou invoeren, zou het probleem in feite opgelost zijn. Om die reden heb ik de bevoegde ministers van de andere gewestregeringen en van de federale regering gecontacteerd. Op 18 november 2005 heeft de Vlaamse Regering evenwel besloten om de maatregel toch zelf in te voeren, met de andere gewesten gesprekken over de gelijktijdige invoering aan te knopen en met minister Verwilghen afspraken over een beperking van de tarifaire consequenties te maken.

Wat dit laatste punt betreft, heeft minister Verwilghen zich zeer duidelijk uitgedrukt. 'Ik vraag een actieve medewerking van de gewesten. Ze moeten er duidelijk mee akkoord gaan dat de uitbreiding van het voordelig tarief kan leiden tot een tariefverhoging tijdens de dag.' Dit is een zeer belangrijke uitspraak. Het mag niet de bedoeling zijn de financiële consequenties af te wentelen op de mensen die voor deze maatregel niet in aanmerking komen. Ik vermoed dat het invoeren van deze maatregel zal leiden tot een verhoging van het dagtarief voor de KMO's die over een tweevoudige teller beschikken.

Op 25 oktober 2005 heeft de minister verklaard dat de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest problematisch verloopt. Het is me evenwel niet duidelijk wat er te gebeuren staat indien



de gesprekken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest mislukken.

Het antwoord van minister Verwilghen op de vraag van mevrouw Pieters is trouwens allesbehalve diplomatisch. Hij somt elementen op waaruit moet blijken dat de gewesten zich als ondeugende kinderen gedragen. Deze reactie komt eigenlijk overeen met de reactie die de heer Penris daarnet al heeft aangehaald. In verband met het GRB heeft minister Verwilghen de gewesten een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst voor het kabel- en leidingeninopunt gestuurd. Op die manier wilde hij achterhalen waar de kabels en de leidingen precies liggen. Hij heeft echter geen antwoord gekregen. Hij heeft de regio's driemaal opgeroepen om over het invoeren van heffingen op energie te overleggen. Op die manier wilde hij tot een plafonnering komen. Er is geen respons gekomen. Hij somt een heleboel dergelijke voorbeelden op. Hij heeft gepleit voor een harmonisatie van de isolatienormen in de drie gewesten. Hij heeft geen medewerking gekregen. Hij heeft de gewesten verzocht aan de oprichting van een ombudsdienst voor energie mee te werken. De gewesten hebben geen constructieve houding aangenomen. Zijn antwoord op de vraag van mevrouw Pieters is in feite een lange tirade. Ik veronderstel dat u dit niet zomaar over u heen zult laten gaan. Het antwoord van minister Verwilghen is verre van stijlvol. Hij heeft in de Kamer van Volksvertegenwoordigers verklaard dat de gewesten eens met hem moeten praten en dat hij hen dan wel zal zeggen wat er precies moet gebeuren.

Zodra de beslissing van de Vlaamse Regering is bekendgemaakt, hebben allerlei organisaties, waaronder Unizo, vreugdebulletins uitgegeven. Volgens mij bestaat echter het gevaar dat de hele zaak als een pudding in elkaar zal zakken.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitbreiding van het goedkoper nachttarief tot heel het weekend? Welke stappen zijn sinds de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering nog gezet? Waarom heeft de Vlaamse Regering deze beslissing eigenlijk genomen? Op 25 oktober 2005 hebt u zelf nog verklaard dat de invoering van deze maatregel door de federale overheid de meest sluitende oplossing voor het probleem zou vormen.

Zijn er al gesprekken met de andere gewesten aangeknoopt? Zijn de andere gewesten bereid om deze maatregel gelijktijdig in te voeren? Ondervindt de

Vlaamse Regering nog moeilijkheden? Wat zal er gebeuren indien een van de andere gewesten weigert de maatregel gelijktijdig in te voeren? Zou een dergelijke weigering de invoering in Vlaanderen hinderen?

Zullen de met de invoering van deze maatregel gepaard gaande kosten enkel op de begunstigden worden verhaald? Zal dit tot een verhoging van het dagtarief leiden? Minister Verwilghen heeft hier alvast naar verwezen. Hoe wilt u de tarifaire consequenties van deze maatregel inperken? Voorziet u hiervoor in een budget?

Wat hoopt u nog van minister Verwilghen te verkrijgen?

Zal de maatregel op 1 januari 2007 in heel Vlaanderen van kracht worden?

Kunnen eventuele gesprekken met andere overheden of adviezen van bepaalde organen nog hindernissen vormen?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik blijf altijd zeer rustig. Van elke brief die wij schrijven, houden we een kopie bij. Minister Verwilghen heeft in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een hele reeks zaken opgesomd. Ik kan evenwel bewijzen dat we steeds adviezen hebben verstrekt en voorstellen hebben geformuleerd. Niemand kan ons verwijten dat we niet met de federale overheid willen samenwerken.

De heer Peumans heeft trouwens al eens een actuele vraag over de ombudsdienst voor energie gesteld. Ik heb toen aangetoond dat we de federale vragen steeds snel en accuraat hebben beantwoord en dat we toen de nodige voorstellen hebben geformuleerd. Dit geldt, spijtig genoeg, eveneens voor een aantal dossiers die nog niet zijn afgerond.

Ik zal trachten de vragen van de heer Peumans over de uitbreiding van het nachttarief tot het hele weekend te beantwoorden.

U verwees zelf naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 november. Die beslissing is definitief. Dat houdt in dat ze werd overgemaakt aan het Belgisch Staatsblad. Het besluit werd dus goedgekeurd en zal binnenkort in het Belgisch Staatsblad verschijnen. Ik kan natuurlijk niet in een glazen bol

kijken, maar voor wat ons betreft gaat de maatregel zoals voorzien in op 1 januari 2007 – een jaar later dan oorspronkelijk werd gepland. De waarde van het verschijnen van een besluit in het Belgisch Staatsblad is u wellicht duidelijk.

Op 17 november, de dag voor de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering, werd op het kabinet van de federale minister nog van gedachten gewisseld over deze zaak. Niet wij, maar de federale overheid is immers bevoegd voor de tarieven. Op 17 november werd gepraat over het beperken van de eventuele kosten die gepaard zouden gaan met de uitbreiding van het nachttarief tot de weekends.

Op 2 december werd vergaderd met de kabinetten van de energieministers van de Waalse en de Brusselse regeringen over de gelijktijdige uitbreiding van het nachttarief tot de weekends. We hebben niet gewacht op een federale maatregel die over heel Vlaanderen zou gelden. We wilden niet wachten, want daardoor zouden de leveranciers en de distributienetbeheerders qua timing in moeilijkheden komen. U weet dat er een probleem is op het vlak van de duurtijd van contracten en dat er aanpassingen aan de systemen nodig zijn. Het was voor mij van heel groot belang om de maatregel zo snel mogelijk te laten invoeren. De contracten van bepaalde duur gelden voor één jaar: 1 januari 2006 was niet meer haalbaar, 1 januari 2007 wel, mits een doortastend en snel optreden. We hebben daarom beslist om niet te wachten op de federale overheid.

We zijn ook tegemoet gekomen aan het advies van de Raad van State door het derde lid van artikel 3, dat de beperking van de kosten zou regelen, weg te laten. Federaal minister Verwilghen en de Raad van State waren immers van oordeel dat wij terzake niet bevoegd zijn.

Het besluit werd dus goedgekeurd, er werd overleg gepleegd en we hebben ons geschikt naar het advies van de Raad van State. Het besluit is – wat mij betreft – definitief.

U vroeg ook wat de andere regio's zullen doen. Daarover werd overleg gepleegd. Het is heel belangrijk om vast te stellen dat er sprake is van voortschrijdend inzicht – bij de een al wat meer dan bij de ander. Het is gebleken dat geen van beide bij voorbaat afwijzend staat tegenover de uitbreiding van het nachttarief tot de weekends. De Waalse energieminister heeft zich in de pers reeds ten gunste van het voorstel uitgelaten,

maar beide gewesten hebben tot januari tijd gevraagd om een en ander te bestuderen en om adviezen in te winnen. Wij hebben de adviezen van de SERV, de MiNa-Raad, de VREG, de Raad van State, de ANRE en de CREG aan de afgevaardigden van de kabinetten overgemaakt.

De eventuele kosten die zouden ontstaan door een ongelijke daling van inkomsten en uitgaven van zowel leveranciers als distributienetbeheerders, mogen niet worden verhaald op afnemers die geen voordeel kunnen doen bij de uitbreiding van het nachttarief tot de weekends. Vlaanderen beschikt niet over de bevoegdheid om zelf een regeling uit te werken, want die zat vervat in het derde lid van artikel 3.

De tarieven die de distributienetbeheerders hanteren, worden door de CREG bewaakt op grond van federale regelgeving. De tarieven die de leveranciers hanteren, komen tot stand op de markt, in onderlinge mededinging en in verhouding tot vraag en aanbod. De Vlaamse Regering heeft beslist om met de federale energieminister overleg te plegen om te voorkomen dat voordelen voor gezinnen of bedrijven met een tweevoudige uurmeter zouden leiden tot nadelen voor gezinnen of bedrijven met een enkelvoudige uurmeter. Tijdens het overleg dat plaatsvond op 17 november is alleszins gebleken dat het kabinet van de federale energieminister niet afkerig staat tegenover een beperking van de eventuele kosten. U vernoemde zelf de persberichten in hoerastemming en stelde dat men mogelijks van een kale reis terug zal komen. We zullen hierover blijven spreken met de federale minister.

Ik heb in verleden onderstreept dat het federale niveau ook mee zal stappen in de andere regels omdat de tarifaire regeling afhankelijk is van wat de andere gewesten doen. De beperking van eventuele tarifaire consequenties moet jammer genoeg nog steeds federaal gebeuren. De beslissing van de Vlaamse Regering beoogt geen tarifair effect, maar een milieu- en een comfortsurplus door de verschuiving van het piekverbruik en het nachtlawaai. Zodoende moet de maatregel worden beschouwd als een ecologische en sociale openbaardienstverplichting die, zoals overigens ook de andere openbaardienstverplichtingen, wel tarifaire consequenties met zich meebrengt.

De Vlaamse Regering voorziet niet in een budget, en ook de federale overheid moet niet budgettair bijspringen. Wel rekent de Vlaamse Regering op de federale overheid om eventuele tarifaire consequen-

ties van een voordeelmaatregel voor afnemers met een tweevoudige uurmeter niet ten laste te leggen van afnemers met een enkelvoudige uurmeter.

Op uw vraag of het voordeel niet te klein zal zijn, kan ik natuurlijk nog geen antwoord geven. Om het antwoord op deze vraag te kennen, zijn verdere gesprekken met de federale minister van Energie nodig. Het hangt ervan af of de kosten afhankelijk zullen zijn van het feit of de andere regio's al dan niet zullen meedoen.

Mijnheer Peumans, weinig is zeker in dit aardse leven, maar de goedkeuring van het besluit door de Vlaamse Regering zal binnenkort in het Belgisch Staatsblad verschijnen, er worden gesprekken gevoerd en in januari gaan de regio's opnieuw rond de tafel zitten. Het is heel belangrijk om het positieve aspect van de nachttarieven tijdens het weekend te maximaliseren. We beschikken over de zekerheid dat de federale overheid niet zal doorrekenen naar de enkelvoudige uurmeter. De vraag is dus welk voordeel de tweevoudige uurmeters zullen opleveren, maar het antwoord daarop moeten we nog even afwachten omdat we nog niet over alle elementen uit het dossier beschikken.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De zaak wordt vervolgd.

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

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het uitbaggeren van waterwegen**

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs hebt u beslist dat alle baggerspecie de komende 10 tot 15 jaar kan worden gestort in een ontgonnen kleiput achter het fort van Burcht/Kruike. Het is een heel goede zaak dat in Vlaanderen, ondanks het nimby-syndroom een slibstort werd gevonden en dat opnieuw kan worden begonnen met het baggeren van de waterwegen van het Scheldebekken en elders.

Het is trouwens de hoogste tijd dat er wordt gebaggerd, want op bepaalde waterwegen, onder meer op

het Kempisch Kanaal, wordt het steeds moeilijker om te varen. Omdat de waterwegen in het recente verleden nauwelijks of niet werden uitgebaggerd, moeten binnenschepen met steeds minder vracht varen wat uiteraard economisch niet te verantwoorden is.

Het is een goede zaak dat de economische activiteiten langs onze Vlaamse binnenwaterwegen almaar uitbreiding nemen. Ook op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten willen een aantal bedrijven in Beerse een containerterminal met een capaciteit van minimum 8.000 TEU uitbouwen. Tevens wil de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen in Beerse een loskade bouwen voor de aanvoer van restafval.

Mijnheer de minister, u bent terecht een groot voorstander van het stimuleren van bedrijven om voor hun transport maximaal gebruik te maken van de binnenvaart. Gezien het feit dat steeds meer bedrijven gebruik willen maken van waterwegen en gezien het feit dat er eindelijk een slibstort werd gevonden in Vlaanderen en dat na jaren opnieuw kan worden gebaggerd, is het noodzakelijk dat de Bovenschelde wordt uitgebaggerd, net als het Zeekanaal, de Dijle, de Kleine- en de Grote Nete, de Dender, het Kempisch Kanaal en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Er is heel wat werk aan de winkel en daarom wil ik graag weten wanneer met het baggeren kan worden gestart. Wat is het kostenplaatje? En vooral, welke waterwegen zullen worden uitgebaggerd en in welke volgorde?

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

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik onderschrijf de vraag van de heer Huybrechts volkomen. Natuurlijk vergt dit alles heel wat tijd. Kan er misschien een meerjarenplanning worden opgesteld, met daaraan gekoppeld de nodige budgetten?

De heer Huybrechts heeft één aspect niet vernoemd: het ecologische. Zo is de Grote Nete sterk verontreinigd met onder meer cadmium. Er bestaat ook een potentieel gevaar voor dijkbreuken bij wateroverlast. Het gevolg daarvan is dat vruchtbare landbouwgrond wordt verontreinigd met cadmium. Misschien moeten prioriteiten worden bepaald in functie van de ecologische gevaren en van de economische perspectieven.

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

**De heer Johan Deckmyn:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik wens me aan te sluiten bij de vraag van de heer Huybrechts. Ik wil het specifiek hebben over de baggerproblematiek in het Gentse. De vraagsteller had het over een moeilijke doorgang voor de binnenvaart, maar op bepaalde plaatsen valt er zelfs niet meer te varen.

Eergisteren konden we in de krant lezen dat de Schelde aan de Nijverheidskaai in het Gentse sinds de jaren zeventig niet meer wordt uitgebaggerd. In de zomer is de stank enorm en bovendien leeft er een grote angst voor overstromingen. Ondertussen werd een petitie opgestart waarin wordt geëist dat de Schelde dringend wordt uitgebaggerd. Ik wil erop aandringen om de problematiek zo snel mogelijk kordaat aan te pakken.

De diensten van Zeeschelde-Antwerpen zouden trouwens zeggen dat het uitbaggeren er te duur is. Bovendien wordt gezegd dat men nergens heen kan met het slib. Hierdoor vermoeden we dat het slib ernstig vervuild is.

Op dit stuk van de Schelde in Gent blijft een groot overstromingsgevaar bestaan indien de zaken niet snel worden aangepakt. De stankhinder voor omwonenden zal steeds groter worden. Een oplossing is dringend vereist.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik herinner me een andere vergadering van deze commissie waarin men zich terecht grote zorgen maakte over de plaats waar het slib terecht zou komen. De discussie ging over actiegroepen, er waren felle reacties, er werd beweerd dat ik slib zou storten op een plaats die niet alleen voor de landbouw, maar ook voor de omwonenden desastreuze gevolgen zou hebben. Ik stel vast dat u nu verheugd bent dat er een oplossing werd gevonden. De Argex-put heeft bovendien een bergingscapaciteit voor de vrij lange periode van 10 à 15 jaar.

Mijnheer Peeters, uw vraag naar een meerjarenprogramma en budgetten is terecht. Nooit werd officieel gestopt met baggeren, maar de afgelopen jaren werd niet de nodige dynamiek aan de dag gelegd. De Argex-put heeft een bergingscapaciteit voor het niet-maritieme deel van de Zeeschelde, de Rupel,

de Dijle, de Grote en de Kleine Nete, het Zeekanaal Brussel-Schelde, het kanaal Leuven-Dijle en de Dender. Natuurlijk moet ik rekening houden met de budgettaire mogelijkheden en de dynamiek. Een langetermijnbudget is nodig. Van zodra er wat meer duidelijkheid over is, zal ik het u meedelen.

De waterwegbeheerders hebben de specifieke opdracht om hun waterwegen te onderhouden. Die opdracht is niet nieuw. Ze dienen te baggeren om nautische, hydraulische en milieutechnische redenen. Natuurlijk zal rekening worden gehouden met het ecologische aspect.

Mijnheer Deckmyn, voor wat Gent betreft, moet u misschien een specifieke vraag indienen. Terecht wordt er gevraagd om te baggeren. U begrijpt dat niet alles in één keer kan gebeuren. We moeten oplossingen vinden op het vlak van timing en afzet.

Mijnheer Huybrechts, we gaan ervan uit dat door de ingebruikname van de Argex-put, de resultaten van onze aanpak en het effectief op kruissnelheid komen, vanaf 2007 merkbaar zullen zijn. Het is misschien mogelijk dat we eerder al resultaten zullen merken, maar ik ben voorzichtig en houd het dus op 2007.

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Ik veronderstel dat de volgorde afhankelijk is van de resultaten van de studie.

**Minister Kris Peeters:** Het gaat om een meerjarenprogramma. Ik zal hier bij het opstellen van de budgetten rekening mee houden. De hoogdringendheid speelt hierbij natuurlijk een rol. Ik heb me daarnet tot een opsomming beperkt. Zodra de budgetten bekend zijn, zal ik de juiste volgorde bekendmaken.

**De heer Pieter Huybrechts:** We kunnen enkel hopen dat alles zo snel mogelijk kan verlopen. Dat is in ieders belang. Het is alleszins een zeer goede zaak dat we eindelijk over een slibstort kunnen beschikken.

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

---



**Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over leerlingenvervoer voor scholen van het buitengewoon onderwijs**

**De voorzitter:** Mevrouw Van Linter heeft het woord.

**Mevrouw Greet Van Linter:** Mijnheer de voorzitter, op 18 oktober 2005 zijn in de pers berichten over de school Kasterlinden in Sint-Agatha-Berchem verschenen. In deze school kunnen slechtziende kinderen en kinderen met autisme, spectrumstoornissen en gehoorproblemen terecht. De kinderen die naar deze school gaan, hebben recht op gratis vervoer, wat voor velen onder hen ook broodnodig is.

Sommige leerlingen zijn echter elke dag zes uur onderweg met de schoolbus. De school Kasterlinden heeft reeds inspanningen geleverd om het gesubsidiëerd leerlingenvervoer aan te vullen. Ten gevolge van die inspanningen moet slechts een beperkt aantal leerlingen een beroep op de schoolbusjes van de overheid doen. De leerlingen die hiertoe in staat zijn, worden zoveel mogelijk aangespoord om het openbaar vervoer te gebruiken. Bij hun gebruik van het openbaar vervoer worden ze door een begeleider geholpen.

Sommige leerlingen kunnen zich, omwille van hun stoornis, evenwel niet met het openbaar vervoer verplaatsen. De school legt 's morgens en 's avonds zelf twee ritten in. De ouders en de school ijveren voor een bijkomend gesubsidiëerd busje. Volgens de reeds vermelde persberichten zou De Lijn hiervoor echter niet over de nodige budgetten beschikken.

Ik heb mijn vragen eerder al aan minister Vandenbroucke voorgelegd. Hij heeft me toen geantwoord dat de organisatie van het collectief zonaal leerlingenvervoer sinds september 2001 naar De Lijn is overgeheveld. Het is de taak van De Lijn om de reisroutes van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs te plannen, te organiseren en, al dan niet in eigen beheer, uit te voeren. Het bewaken van de kwaliteit behoort eveneens tot de taken van De Lijn. Minister Vandenbroucke heeft me bij die gelegenheid tevens verteld dat het inzetten van grotere bussen een beleidsoptie van De Lijn is. Grotere bussen leggen echter langere trajecten af. Dit betekent dat de leerlingen langer op de bus moeten zitten.

Minister Vandenbroucke zou de minister van Mobiliteit al hebben verzocht deze werkwijze snel te eva-

luëren en eventueel andere oplossingen uit te werken. Normaal gezien, komen klachten over de lange ritten bij de minister van Mobiliteit terecht. Zij moet deze klachten vervolgens aan De Lijn overmaken. Minister Vandenbroucke vindt dat de gesignaliseerde problemen grondig moeten worden onderzocht en dat de betrokken instanties naar aanvaardbare oplossingen moeten streven. De organisatie van het leerlingenvervoer moet de kinderen op een aanvaardbare tijd naar school en naar huis brengen.

Mevrouw de minister, mijn vragen zijn eigenlijk heel eenvoudig. Hebt u de keuze van De Lijn voor grotere bussen reeds grondig onderzocht en geëvalueerd? Wat zijn de resultaten van dit onderzoek? Hebt u met betrekking tot deze problematiek reeds initiatieven genomen? Zo ja, over welke initiatieven gaat het dan precies? Zullen de reistijden worden verkort? Gaat het hier om structurele of om eenmalige maatregelen? Hebt u al veel gelijkaardige klachten over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs ontvangen?

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Linter, De Lijn heeft de door u aangehaalde beleidsoptie reeds zelf onderzocht. Het inleggen van een nieuwe rit kost twaalf maal meer dan het uitbreiden van de capaciteit van een voertuig. Gezien de huidige budgettaire beperkingen van De Lijn, is het verhogen van de capaciteit van de voertuigen de enige mogelijkheid om de opdrachten inzake het leerlingenvervoer goed uit te voeren.

Ondanks het gebruik van grotere voertuigen is De Lijn er nog niet in geslaagd de reistijden tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Op het ogenblik van de overname van het leerlingenvervoer door De Lijn, duurde 89 procent van de uitgevoerde ritten 180 minuten of meer per dag. Meteen na de overname heeft De Lijn zich op het verzekeren van de continuïteit van het aanbod geconcentreerd. De Lijn was zich toen al bewust van de te lange rittijden. In 2003 heeft De Lijn besloten om op het terrein de nodige acties te ondernemen om de rittijden tot 180 minuten te beperken. Een herinvestering van middelen in het leerlingenvervoer heeft tot een verbetering van de kwaliteit geleid. De maatregelen hebben in een verhoging van de efficiëntie geresulteerd. De Lijn heeft de evolutie van de rittijden in detail onderzocht. Het aandeel van de ritten langer dan 180 minuten is gedaald van 89 naar 63 procent.

Het leerlingenvervoer van De Lijn is in hoofdzaak op leerlingen van het buitengewoon en het geïntegreerd onderwijs gericht. Het betreft hier leerlingen met een ernstige of een zeer ernstige handicap. Lange reistijden zijn voor deze kinderen eigenlijk niet verantwoord.

Om die reden heeft De Lijn in het begin van 2005 besloten een task force met de naam STOP op te richten. STOP staat voor 'stappen, trappen, openbaar vervoer en privé-vervoer'. De task force STOP heeft de opdracht de huidige, verouderde regelgeving grondig door te lichten. Het is de bedoeling tot een herziene, actuele, transparante en eenduidige regelgeving te komen. We moeten een aantal voorwaarden voor de organisatie van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs bepalen.

Het is de bedoeling de bevindingen van de task force eerst in een pilootproject uit te proberen. Hoewel de reistijden nog moeten worden ingekort, vallen de eerste door De Lijn doorgevoerde verbeteringen zeker en vast structureel te noemen. Het pilootproject zal duidelijk maken aan welke voorwaarden het leerlingenvervoer moet voldoen. Dit pilootproject zal eenmalig van aard zijn. De maatregelen die uit de nieuwe regelgeving voor het buitengewoon onderwijs voortvloeien, zullen dan weer van structurele aard zijn.

De vragen die ouders of scholen de overheid stellen, houden vaak verband met de reisduur van de busritten. Er wordt ons ook vaak gevraagd wie nu precies recht op dit leerlingenvervoer heeft.

Om de grootste noden te lenigen, heb ik tijdens de voorbije begrotingsbesprekingen bijkomende middelen gevraagd. Deze middelen zijn evenwel niet aan De Lijn toegekend. Waar de nood het hoogst is, kunnen we de eigen middelen van De Lijn aanwenden. De huidige begroting stelt ons voorlopig evenwel niet in staat om de rittijden tot 180 minuten terug te brengen. De task force STOP is op zoek naar andere mogelijkheden om de wetgeving aan te passen en de te lange ritten aan te pakken.

**De voorzitter:** Mevrouw Van Linter heeft het woord.

**Mevrouw Greet Van Linter:** Als ik het goed heb begrepen, is het budget van De Lijn met 90 miljoen euro gestegen. Waarom kan dat geld hiervoor niet worden aangewend?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Deze budgetverhoging is een gevolg van andere beleidsdoelstellingen. Het gaat hier alvast niet om bijkomende beleidsruimte. Een belangrijk gedeelte van de bijkomende middelen is bedoeld om de sterke stijging van de brandstofprijzen op te vangen.

Deze prijsstijging heeft uiteraard ook een weerslag op het leerlingenvervoer. Bovendien moeten we rekening houden met de wijziging van de zogenaamde tweederegel. Vroeger mochten drie kinderen op één bank zitten. De huidige Europese en Belgische regelgeving heeft dit tot twee kinderen beperkt. Ten gevolge van deze wijziging moeten we in bijkomende capaciteit voorzien en is er geen ruimte meer om nieuwe ritten in te leggen. Dit betekent niet dat we helemaal niets doen. We beschikken vandaag gewoon niet over voldoende middelen om alle rittijden tot 180 minuten terug te brengen.

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

---



