

C94 – OPE8

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

10 januari 2006

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verkeersveiligheidsfonds	1
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het aangepast vervoer voor gehandicapten	3
Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de administratieve rompslomp bij het aanvragen van abonnementen bij De Lijn, onder andere bij het omruilen van de autonummerplaat	6
Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanmaak van de nodige software tegen 1 januari 2006 om te voldoen aan de energieprestatie-eisen bij stedenbouwkundige vergunningen	8
Vraag om uitleg van de heer Thieu Boutsen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomst van de grindwinning in Limburg	10



**Waarnemend voorzitter: de heer Jul Van Aperen**

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

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik stel deze vraag om uitleg niet om de minister het leven zuur te maken. Ik wil gewoon op dezelfde nagel blijven kloppen. Ik heb al door leden van verschillende Vlaamse politiekorpsen horen zeggen dat het verkeersveiligheidsfonds een demotiverend effect heeft. In dit verband wordt steeds de vergelijking tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel gemaakt. De minister kent dit verhaal trouwens beter dan ik. Het gaat in ieder geval nog steeds de verkeerde richting uit. Tijdens het kerstreces heeft de RTBf hier zelfs een reportage aan gewijd.

De Vlaamse gemeenten ontvangen slechts 53,5 procent van de meerinkomsten. Ik baseer me hiervoor op het referentiejaar 2002. Uit een studie van de VVSG blijkt dat in 2003 de gemiddelde Vlaming ongeveer 25 euro en de gemiddelde Waal ongeveer 16 euro aan verkeersboetes heeft betaald. De VVSG beschikt overigens over een cel die zich permanent met politie- en veiligheidsaangelegenheden bezighoudt. Op zich is dit verschil natuurlijk een politieke kwestie. Vlaanderen en Wallonië voeren op dit vlak een verschillend beleid. De beroemde flitspalen vormen een goed voorbeeld. Vlaanderen telt 1190 flitspalen. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staan vier flitspalen. In het Waalse Gewest staan er slechts twintig flitspalen.

De minister heeft dit onderwerp in haar beleidsnota aangekaart. Gezien de inspanningen die in Vlaanderen met betrekking tot verkeerseducatie en handhaving worden geleverd, vindt de minister dat de Vlaamse overheid over de verdeling van de centen tussen Vlaanderen en Wallonië zou moeten kunnen beslissen.

De Vlaamse Regering heeft een advies over het wetsontwerp en het KB met betrekking tot de verdeling

van de in 2005 gegenereerde middelen afgeleverd. Ik heb hierover trouwens een actuele vraag gesteld. Ik citeer even een paar passages uit het antwoord dat de minister toen heeft gegeven: 'Wat wel verandert, is dat er heel wat voorafnames gebeuren op het verkeersboetefonds ten opzichte van die verdeling over de gewesten.' De federale overheid heeft het in dit verband over een extra politiezone. In feite gaat het om de federale politie. Blijkbaar beschikt de minister van Binnenlandse Zaken niet over voldoende geld om voertuigen te kopen en wil hij om die reden tot een voorafname overgaan. Het KB bepaalt dat de maximale omvang van dergelijke voorafnames 5 percent bedraagt. 'Ik zal vrijdag aan de Vlaamse Regering voorstellen dat ze een negatief advies zou steunen.' 'Ik vind de verdeling zoals die vandaag gebeurt tussen de gewesten onbillijk en onrechtvaardig. De verdeling houdt geen rekening met de inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid die gebeuren door het Vlaamse Gewest, door de Vlaamse gemeenten en door de Vlaamse politiezones. Het advies gaat over de voorafnames die nu worden voorgesteld door de federale regering. Het gaat om de voorafnames die naar de federale politie gaan, naar de FOD Mobiliteit, naar de FOD Binnenlandse Zaken en naar de FOD Justitie. Daarover formuleer ik ook een negatief advies.' Als ik het goed heb begrepen, heeft de Vlaamse Regering dit negatief advies overgenomen.

Indien we de verdeling uitrekenen, gaat het in feite om een transfer van 10 tot 11 miljoen euro. De 118 Vlaamse politiezones ontvangen 32 miljoen euro. De Brusselse politiezones ontvangen 3 miljoen euro. De federale politie ontvangt 3 miljoen euro. Als ik het goed heb, ontvangen de Waalse politiezones ongeveer 22 miljoen euro.

Mevrouw de minister, welk standpunt heeft de Vlaamse Regering op 8 juli 2005 ten aanzien van het voorliggend wetsontwerp exact ingenomen? Hoe hebt u dit standpunt bij de bevoegde overlegorganen aangekaart en hardgemaakt? Ik bedoel hiermee uiteraard ook het Overlegcomité tussen de federale regering en de gewestregeringen. Zullen de gewesten het recht krijgen tot voorafnames over te gaan om het onevenwicht tussen de geleverde inspanningen en de gerealiseerde opbrengsten weg te werken? Waarom is de federale overheid wel en het Vlaamse Gewest

niet tot een voorafname kunnen overgaan? Gezien de inspanningen en de financiële engagementen van de Vlaamse Regering is dit een terechte vraag. Wat is het resultaat van het negatief advies dat de Vlaamse Regering heeft uitgebracht? Heeft dit advies tot een bijsturing van het wetsontwerp geleid? Indien ik het goed heb begrepen, is de bijsturing beperkt. Zou het niet beter zijn dit onderwerp nogmaals op de agenda van het Overlegcomité te plaatsen? We moeten immers vermijden dat het wetsontwerp niet meer kan worden bijgestuurd.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peumans, wat dit onderwerp betreft zitten we volledig op dezelfde golflengte. We vechten voor dezelfde overtuiging en ideeën, vandaag vooralsnog zonder resultaat.

De Vlaamse Regering heeft inderdaad op 8 juli 2005 een negatief advies uitgebracht. In dat advies stelde de Vlaamse Regering duidelijk dat de voorziene verdeelsleutel in de door de federale regering voorgestelde reglementering niet in verhouding staat tot het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de gewesten en de politiezones.

De Vlaamse Regering heeft daarom de federale regering verzocht het ontwerp van KB op vijf punten aan te passen. Zo moeten de gewesten begunstigde worden van de middelen voorzien voor de uitbouw van de controlestructuur binnen het verkeersveiligheidsfonds, zodat de gewesten hun bestaande structuur verder kunnen uitbouwen. Ook mag er geen bedrag worden gereserveerd voor de controlediensten inzake verkeersveiligheid die afhangen van de federale overheidsdiensten Financiën, Mobiliteit en Vervoer. Er mag geen bedrag worden gereserveerd voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die meer specifiek betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid. Ook mag er geen bedrag worden toegewezen aan de federale politie en zouden de gewesten de bevoegdheid moeten krijgen over de verdeling van de middelen tussen de politiezones.

U vroeg hoe we die punten hebben aangekaart. Zoals ik reeds antwoordde op de actuele vraag in de plenaire vergadering, heb ik dit aangekaart tijdens de interministeriële conferentie. We hebben een negatief advies gegeven, maar zoals u weet is men federaal weliswaar verplicht de betrokkenheid van de gewes-

ten te waarborgen en dus een advies in te winnen, maar is men niet verplicht om dit advies te volgen. Zoals werd voorzien, heeft het Waalse Gewest wel een positief advies geformuleerd, in tegenstelling tot het onze. De federale overheid heeft ons advies dus niet gevolgd.

U verwees naar een aantal voorafnames. Ook die heb ik ook nog eens apart aangekaart tijdens de interministeriële conferentie. Het zou kunnen dat alle andere punten niet worden gevolgd of gevoelig liggen, of de verdere regionalisering nog niet meteen kan worden gerealiseerd, maar ik heb verklaard toch nauw te willen worden betrokken bij de verdeling. Ook heb ik verklaard dat er voorafnames moeten zijn voor het gewest. Ook daar heeft de federale regering me echter niet gevolgd.

Zoals u zelf ook al zei, is het federale wetsontwerp niet bijgestuurd op basis van het Vlaamse advies. Daarom heb ik het dossier overgemaakt aan de minister-president, met de vraag dit voort te behartigen binnen het Overlegcomité. Tot op heden is dat niet gebeurd, maar niets belet ons dat vooralsnog te doen. Ik zal de minister-president dus nog eens een stand van zaken vragen. Hij is het immers die dit op de agenda van het Overlegcomité moet plaatsen.

Ik wil daar nog aan toevoegen dat ik vind dat we heel sterk moeten blijven ijveren voor het regionaliseren van het verkeersveiligheidsbeleid. Pas indien die regionalisering er komt, zullen we over de volledige bevoegdheid beschikken om die middelen zelf billijk te verdelen tussen de gewesten en binnen het eigen gewest, en dat meer geënt op het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

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

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik dank u. Het geeft me een beetje hoop dat u de minister-president hebt gevraagd dit aan te kaarten binnen het Overlegcomité. Ik hoop dat er dan met een goed onderbouwd dossier voor de dag zal worden gekomen – wat me geen probleem lijkt te zijn – opdat er een eerste aanzet zou komen tot de bijsturing van alles wat te maken heeft met dat verkeersveiligheidsfonds.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Vera Van der Borgh tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het aangepast vervoer voor gehandicapten**

**De voorzitter:** Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

**Mevrouw Vera Van der Borgh:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 2000 besliste de Vlaamse Regering om geld uit te trekken voor de mobiliteitsproblematiek van personen met een handicap. In deze middelen werd voorzien binnen de begroting Gelijke Kansen.

Concreet rijzen op het terrein een aantal problemen. De prijs van het vervoer is voor heel wat personen met een handicap te duur. De subsidieregeling bepaalt dat de prijs per kilometer zich tussen 0,25 euro en 0,40 euro moet situeren. Om financiële redenen zijn vele diensten verplicht 0,40 euro aan te rekenen aan de persoon met een handicap. Door de beperktheid van de subsidies moeten heel wat aanvragen van personen met een handicap worden geweigerd. De subsidies zijn slechts goed voor één zevende van een gebiedsdekkende oplossing voor Vlaanderen.

Omdat er wordt gewerkt met projectsubsidies, moet er eveneens jaarlijks een goedkeuring worden bekomen. Hierdoor blijkt er nogal wat vertraging te zijn bij het uitkeren van de werkingsvoorschotten. Ondertussen moet er natuurlijk wel in prefinanciering worden voorzien door de diensten zelf. Ten slotte blijft er ook onduidelijkheid over de vraag onder welk departement dit beleidsdomein zal komen te vallen in het kader van de operatie Beter Bestuurlijk Beleid. Ik dacht dat volgens deze operatie de diensten voor aangepast vervoer van Gelijke Kansen naar Mobiliteit zouden worden overgeheveld. Voorzien de mobiliteitsdecreten echter wel in de mogelijkheid van deze dienstverlening binnen het departement Mobiliteit? Is het dan ook de bedoeling die diensten grotendeels onder te brengen bij De Lijn? Minister Vervotte verklaarde onlangs aan het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV) wel bereid te zijn die diensten voor aangepast vervoer structureel te gaan ondersteunen, maar dan enkel wat het zorgaspect betreft.

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

Mevrouw de minister, stelt u maatregelen in het vooruitzicht die de financiële last en de druk op de

werking van de diensten voor het aangepast vervoer kunnen verlichten zodat een lagere kilometervergoeding kan worden gevraagd aan de passagiers? Recht op mobiliteit is immers ook voor mensen met een handicap van groot belang.

Blijkbaar zijn er onvoldoende middelen om te voorzien in het vervoer in heel Vlaanderen. Is er een stappenplan om de bestaande dienstverlening uit te breiden?

Bent u op de hoogte van de laattijdige betaling van de voorschotten? Zo ja, worden er inspanningen geleverd om de betaling tijdig te laten gebeuren?

Werd politiek al uitgeklaard onder welk departement het aangepast vervoer voor personen met een handicap in de toekomst wordt ondergebracht? Zal De Lijn een deel van de diensten op zich nemen? Zal het departement Welzijn een deel van de diensten op zich nemen en/of financiële steun verstrekken? Kan de onduidelijkheid worden uitgeklaard en kan erover worden gecommuniceerd met de sector?

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

**Mevrouw Helga Stevens:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de vraag van mevrouw Van der Borgh. Er kunnen inderdaad steeds meer mensen gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. Mensen met een handicap kunnen het reguliere openbare vervoer echter vaak niet gebruiken en moeten op zoek gaan naar een aangepaste vorm van mobiliteit. Die is niet gratis, de mensen moeten zelf instaan voor de kosten. Bovendien ligt de kostprijs in veel gevallen heel wat hoger die van De Lijn. Dat is niet logisch.

Bovendien is het een probleem dat twee dagen op voorhand een aanvraag tot aangepast vervoer moet worden ingediend. Dat betekent dat er geen flexibiliteit is. Het is niet mogelijk om op het laatste ogenblik ergens heen te gaan. Ik pleit daarom voor het meer toegankelijk maken van het reguliere vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Als een valide persoon de bus mist, wacht hij of zij op een volgende, maar met aangepast vervoer is dat niet mogelijk, want de persoon in kwestie moet echt op het afgesproken uur ter plekke zijn.

Ik sluit me volledig aan bij de vraag van mevrouw Van der Borgh, maar ik zou ook willen weten of er de komende jaren effectief meer ruimte zal zijn voor de dienstverlening van het aangepast vervoer. Zal er meer ondersteuning komen vanuit de Vlaamse over-

heid, of zal er prioriteit worden gegeven aan de uitbreiding van het aanbod en zal er worden gezorgd voor een lagere kostprijs voor de gebruikers?

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

**De heer Jul Van Aperen:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen mevrouw Van der Borgh haar vraag stelde, schoot me het voorbeeld van mijn gemeente te binnen. De gemeentelijke vzw Handicar staat er in voor het vervoer van minder mobiele personen. Daarnaast is er de Minder Mobielen Centrale. Vrijwilligers vervoeren voor een vergoeding mensen die minder mobiel zijn, maar niet in een rolstoel zitten.

Ik vroeg me af of het niet mogelijk zou zijn om in samenwerking met De Lijn, de gemeenten, de OCMW's en de vrijwilligers een eenvormige beleidslijn te trekken of om ondersteuning te bieden.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal eerst de vragen van mevrouw Van der Borgh beantwoorden en dan even overlopen welke nieuwe beleidsinitiatieven kunnen worden ontwikkeld.

Terecht wordt verwezen naar de beslissing van de Vlaamse Regering uit het jaar 2000 waarbij extra middelen ter beschikking werden gesteld voor het uitwerken van een subsidieregeling voor de mobiliteitsproblematiek, specifiek gericht op personen met een handicap. Op het ogenblik van de regeringsbeslissing waren er echter geen exacte cijfers voorhanden die een idee konden geven van het noodzakelijke wagenpark en de daaraan verbonden exploitatiekost voor het garanderen van een minimale dienstverlening in Vlaanderen.

De Vlaamse Regering ging daarbij uit van een zo efficiënt mogelijke aanwending en verdeling van de schaarse middelen onder de erg uiteenlopende aanbieders. Mede op vraag van de dienst Aangepast Vervoer zelf werd een subsidiereglement uitgewerkt waarin staat dat de prijs per kilometer tussen 0,25 euro en 0,40 euro moet liggen. Op die manier werd vermeden dat sommige diensten onder de marktprijs zouden werken en daardoor aanspraak zouden kunnen maken op een hoger subsidiebedrag.

Mevrouw Van der Borgh, u verwijst naar het feit dat er onvoldoende middelen zijn en u vraagt naar

een stappenplan voor de verdere uitbreiding in heel Vlaanderen. Ik besef dat de beschikbare middelen ontoereikend zijn om de huidige situatie te bestendigen en om gebiedsdekkend te werken. We mogen niet vergeten hoe de subsidies momenteel worden verdeeld. Ik gun elke organisatie haar subsidies. De overheid moet echter naar een gebiedsdekkende werking streven. Vanuit het gelijkheidsbeleid moeten we trachten alle mensen met een handicap gelijke rechten te garanderen. Op dit ogenblik kunnen we dit niet. Hiervoor zijn onvoldoende middelen ingeschreven. Bovendien zijn we er destijds van uitgegaan dat de verbetering van de toegankelijkheid van het reguliere aanbod van De Lijn de behoefte aan aangepast vervoer zou doen afnemen.

We hebben het in deze commissie al meermaals over de inspanningen van De Lijn gehad. De Lijn levert zeer veel inspanningen het openbaar vervoer overal zo toegankelijk mogelijk te maken. Het bereiken van deze doelstelling zal evenwel nog wat tijd vergen. Bovendien besef ik dat er steeds een categorie van mensen met een handicap zal overblijven die niet in de volledig toegankelijk gemaakte voertuigen van het openbaar vervoer zullen kunnen instappen. Lage vloeren en aangepaste haltes en premetro's zullen deze specifieke nood nooit volledig kunnen wegnemen. Voor deze mensen moeten we een gebiedsdekkend aangepast vervoer tot stand brengen.

Ik zou de vraag met betrekking tot de betalingsproblemen eerst en vooral wat willen corrigeren. De betalingen waarop de Diensten voor Aangepast Vervoer aanspraak kunnen maken, zijn geen voorschotten. De subsidiëring is op een reglement gebaseerd. Ten gevolge hiervan kunnen we geen voorschotten uitkeren.

De betaling bestaat uit twee schijven. De eerste schijf bestaat uit 80 percent van het totaalbedrag en wordt meestal in het midden van het werkingsjaar uitbetaald. De tweede schijf bestaat uit 20 percent van het totaalbedrag en wordt bij de afsluiting van het dossier uitbetaald.

Tot 2004 konden de Diensten voor Aangepast Vervoer tot en met 15 maart een subsidieaanvraag indienen. De beslissing over de verdeling van de beschikbare middelen kon bijgevolg niet eerder worden genomen. De administratie is er echt steeds in geslaagd de hele procedure, van onderzoek tot en met uitbetaling, op ongeveer vier maanden af te ronden. Deze termijn impliceert uiteraard dat de betrokken organisaties telkens een half jaar op eigen krachten



moesten overleven. Aangezien dit duidelijk geen ideale situatie was, heb ik vorig jaar besloten om de uiterste indieningsdatum voor subsidieaanvragen tot 15 februari te vervroegen. De toenmalige inspecteur van Financiën voor het beleidsdomein Gelijke Kansen heeft deze beslissing vernietigd. Hij weigerde immers met een budgettaire implementatie te werken. Binnen het departement is dit nochtans de gewoonte. Ten gevolge van deze beslissing was het niet langer mogelijk een globaal plan te hanteren en moest voor elke toekenning van subsidies een ministerieel besluit worden opgesteld. Dit heeft uiteraard tot aanzienlijke vertragingen geleid.

Met betrekking tot 2006 heb ik opnieuw besloten de indieningsdatum te vervroegen. De Diensten voor Aangepast Vervoer hebben tot 31 januari 2006 om een subsidieaanvraag in te dienen. Ik hoop dat deze beslissing de afhandeling van de dossiers zal bespoedigen. Een aantal opmerkingen van de inspectie van Financiën zouden evenwel opnieuw voor enige vertraging kunnen zorgen.

Ik wil me niet achter de adviezen van de inspectie van Financiën verschuilen. Deze adviezen zijn uiteraard ontzettend belangrijk, maar ze zijn slechts ten dele verantwoordelijk voor het mislopen van de uitbetalingen. Ik doe mijn uiterste best om dit euvel te verhelpen en de mensen tijdig de middelen te verschaffen waarop ze recht hebben.

Ik heb daarnet al aangehaald dat we aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer werken en dat er daarnaast steeds een behoefte aan aangepast vervoer zal blijven bestaan. De vraag is evenwel binnen welk beleidsdomein dit beleid precies thuishoort. Iedereen is het erover eens dat dit eigenlijk niet bij het gelijkkansenbeleid hoort. Dit beleid hoort thuis binnen het beleidsdomein Mobiliteit of binnen het beleidsdomein Welzijn. Het beleidsdomein Welzijn staat in voor de algemene zorgverstrekking aan personen met een handicap en beschikt over de nodige kennis om de behoeften van de betrokken groep af te bakenen. Het beleidsdomein Mobiliteit staat in voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en voor de technische aspecten van de integratie van deze dienstverlening in het reguliere aanbod.

We hebben een nota opgesteld. De onderhandelingen tussen beide kabinetten zijn lopende. Ik wil niet op de resultaten van die gesprekken vooruitlopen. We zullen proberen zo snel mogelijk tot een oplossing te komen. Ik vind de huidige situatie, waarbij het aangepast vervoer onder het beleidsdomein Gelijke

Kansen ressorteert, in ieder geval slecht. Ik wil niet vooruitlopen op de onderhandelingen die ik met de minister van Welzijn voer. Zodra we een oplossing hebben bereikt, zullen we dit uiteraard aan sector overmaken en hier ter discussie voorleggen.

**De voorzitter:** Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

**Mevrouw Vera Van der Borgh:** Ik dank de minister voor haar uitgebreid antwoord. Ik ga ervan uit dat, indien het aangepast vervoer naar het beleidsdomein Welzijn zou worden overgeheveld, de hieraan verbonden middelen mee zullen worden overgeheveld.

**Minister Kathleen Van Brempt:** De overheveling van de middelen maakt deel uit van de onderhandelingen. Nu subsidiëren we een aantal Diensten voor Aangepast Vervoer. Indien die diensten in de toekomst vanuit een ander beleidsdomein zullen worden gesubsidieerd, zullen de middelen uiteraard mee verhuizen.

Ik wil ook nog even op de vraag van de heer Van Aperen ingaan. Het moet onze doelstelling zijn om de bestaande dienstverlening goed in kaart te brengen en in een billijke subsidieregeling te voorzien. Momenteel worden bepaalde organisaties vanuit het beleidsdomein Gelijke Kansen gesubsidieerd. Andere organisaties ontvangen helemaal geen subsidies. Ik ben me ervan bewust dat het vaak om een gelijkaardige dienstverlening gaat. We zullen stap voor stap te werk moeten gaan. We beschikken niet over voldoende middelen om alle problemen meteen op te lossen.

We moeten zo veel mogelijk mensen de kans bieden om het regulier openbaar vervoer te gebruiken. Om die reden moeten we het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk maken. Slechts in uitzonderlijke gevallen moeten we een beroep op aangepast vervoer doen. Mijns inziens moeten we de bestaande lokale initiatieven alvast bij het Vlaamse beleid betrekken.

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

**Mevrouw Helga Stevens:** Ik ben het eens met het antwoord van de minister. Ik besef dat een specifieke groep van mensen met een handicap steeds uit de boot zal vallen. Deze mensen zullen nooit het regulier openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Ik ben dan ook van mening dat de bevoegdheid voor het aangepast vervoer naar het beleidsdomein

Mobiliteit moet worden overgeheveld. Ik vind niet dat dit beleid onder het beleidsdomein Welzijn moet ressorteren. Het beleidsdomein Mobiliteit staat in voor alles wat met mobiliteit te maken heeft. Indien we ervan uitgaan dat het algemeen openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk moet zijn, kunnen we gemakkelijk hiaten opsporen en door middel van aangepast vervoer aanpakken. De overheveling van de Diensten voor Aangepast Vervoer naar het beleidsdomein Welzijn zou deze afstemming heel wat moeilijker maken. In dat geval zou immers opnieuw overleg tussen de beleidsdomeinen Welzijn en Mobiliteit moeten plaatsvinden. Dit overleg zou opnieuw meer werk en tijdverlies betekenen. Vanuit het beleidsdomein Mobiliteit kan naar een verscherping van het reguliere aanbod worden gestreefd. Indien zou blijken dat mensen uit de boot vallen, zou het gemakkelijker zijn hier snel op in te pikken. Dat is alleszins mijn visie.

Ook op Europees niveau wordt voor de mainstreaming van personen met een handicap met betrekking tot disability issues gepleit. Iedereen departement draagt de verantwoordelijkheid voor iedereen. Ik vind niet dat personen met een handicap in het beleidsdomein Welzijn moeten worden opgesloten. Wat dit onderwerp betreft, horen ze binnen het beleidsdomein Mobiliteit thuis. Ik wil er dan ook voor pleiten deze bevoegdheid binnen het beleidsdomein Mobiliteit onder te brengen.

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

**De heer Jul Van Aperen:** Ik zou me graag bij mevrouw Stevens aansluiten. Uiteindelijk verklaren we hier altijd dat mensen met een handicap als gewone mensen moeten worden aanzien. Hun mobiliteitsproblemen moeten dan ook binnen het beleidsdomein Mobiliteit worden opgelost.

Ik zou in dit verband trouwens nog een concreet idee naar voren willen brengen. De OCMW's en de gemeenten organiseren vaak vervoer met een handicap en een mobiele centrale. Zouden de gemeenten in samenwerking met De Lijn een soort belbus voor minder mobiele mensen en voor mensen met een handicap, bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, in het leven kunnen roepen? Volgens mij past de idee van een belbus binnen het handicarsysteem. Iemand die aangepast vervoer nodig heeft, zou dan naar de centrale kunnen bellen. De normale belbus komt natuurlijk niet thuis langs, maar stopt aan de dichtstbijzijnde halte. Hier moet een technische oplossing

voor te vinden zijn. Ik vind dat we moeten onderzoeken of de gemeenten en De Lijn niet tot een samenwerkingsakkoord zouden kunnen komen. Op die manier zou De Lijn eventueel voor het vervoer van minder mobiele mensen kunnen instaan.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de administratieve rompslomp bij het aanvragen van abonnementen bij De Lijn, onder andere bij het omruilen van de autonummerplaat**

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

**De heer Sven Gatz:** Mijnheer de voorzitter, enkele weken geleden bleek uit een artikel in Het Belang van Limburg dat de burger voor het bekomen van diverse kortingen en abonnementen van De Lijn nog steeds documenten moet voorleggen die De Lijn zelf bij het Rijksregister zou kunnen opvragen. In dit artikel benadrukt de woordvoerder van De Lijn dat De Lijn nu een correcte aanvraag heeft ingediend om door middel van het Rijksregisternummer toegang tot het Rijksregister te krijgen. Elders staat te lezen dat De Lijn al meer dan 10 jaar toegang tot het Rijksregister heeft. Aangezien destijds geen correcte aanvraag is ingediend, heeft De Lijn niet de toestemming om het Rijksregisternummer te gebruiken. Uit het antwoord van de minister zal blijken of deze informatie klopt.

Op 12 oktober 2004 heb ik de minister hierover voor het eerst een vraag om uitleg gesteld. De heer Peumans heeft toen verklaard dat De Lijn de minister van Binnenlandse Zaken al 2 jaar eerder om toegang tot het Rijksregister zou hebben gevraagd. Dit is in tegenspraak met de inhoud van het daarnet vermelde artikel. De minister heeft toen geantwoord dat De Lijn de nodige initiatieven had genomen om toegang tot het Rijksregister te verkrijgen. Ondertussen is meer dan een jaar verstreken. In april 2005 heb ik de minister een schriftelijke vraag over hetzelfde onderwerp gesteld. Volgens de woordvoerder van De Lijn is de aanvraag pas recent ingediend. Ik ben bijgevolg niet zeker hoe het precies zit.

Wie zijn nummerplaat voor een abonnement van De Lijn wil inruilen, moet allereerst een bewijs van de

DIV voorleggen waaruit blijkt dat hij de nummerplaat niet langer in zijn bezit heeft. Dit probleem zou nu eindelijk van de baan zijn. Dit is uiteraard een goede zaak.

Om misbruiken te voorkomen, moet de persoon in kwestie tevens een bewijs van gezinssamenstelling kunnen voorleggen. Hij moet hiervoor zelf naar het gemeentehuis, dat hiervoor vervolgens het Rijksregister raadpleegt. Dit probleem is nog steeds niet opgelost.

Mevrouw de minister, kunt u bevestigen dat De Lijn nu de juiste aanvraag heeft ingediend om toegang tot het Rijksregister te krijgen? Klopt het dat deze aanvraag pas zeer onlangs werd ingediend? Over welke periode gaat het hier juist? Indien de aanvraag recent zou zijn ingediend, zou ik graag vernemen waarom De Lijn hier zo lang mee heeft gewacht. Is op 12 oktober 2004 onjuiste informatie verstrekt? Dit laatste is voor mij niet de kern van de zaak. Mij gaat het er in de eerste plaats om dit probleem eindelijk uit de wereld te helpen. Indien deze zaak nog steeds niet in orde is, zou ik graag horen waar zich de laatste obstakels bevinden.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me bij de heer Gatz aansluiten. Hoewel ik het helemaal met hem eens ben, snap ik zijn verwijzing naar zijn vraag om uitleg van 12 oktober 2004 niet goed. Volgens mij loopt de discussie over het gebruik van het Rijksregister door De Lijn al sinds 2001.

Ik weet niet of de heer Gatz enige ervaring met het Rijksregister heeft. Om beweging te krijgen in de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moet men bijna van een andere planeet komen, terwijl het vaak over het regelen van erg onnozele dingen gaat. Als ik mijn verminderingkaart wil krijgen van de Gezinsbond, moet ik ook naar het gemeentehuis gaan om een formulier inzake de gezinssamenstelling te bekomen. Als er een andere oplossing is, wat belet ons dat te doen?

Ik herinner me de heer Gatz toen te hebben gevraagd er bij een zekere mijnheer Dewael, waarvan ik meen dat hij minister van Binnenlandse Zaken is, op aan te dringen de mensen van het Rijksregister eens wakker te schudden, opdat wat toch eigenlijk onnozele dingen zijn heel snel zouden worden geregeld. De informatie die in 2004 werd gegeven, is correct. We

waren daar toen al een paar jaar mee bezig. Daar mijn naam werd genoemd in deze vraag, voelde ik me een beetje bezwaard, mijnheer de voorzitter.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Gatz, er werd inderdaad een officiële aanvraag tot toegang tot het Rijksregister ingediend, op 2 december 2005. Sinds het KB van 5 september 1994 heeft De Lijn een juridische toegang tot het Rijksregister. Deze toegang laat echter niet toe om on-lineopvragingen te doen die nodig zijn voor het behandelen van de aanvragen voor abonnementen. De Lijn had ook geen toestemming om het Rijksregisternummer te gebruiken, omdat de toenmalige wetgeving het niet toeliet te werken met dit Rijksregisternummer. Door de wijziging van deze wetgeving op 25 maart 2003 werd het wel mogelijk het Rijksregisternummer te gebruiken.

Om de administratieve last van de klanten en het personeel van De Lijn te verminderen, werd er getracht een on-linetoepassing op te stellen tussen De Lijn en het Rijksregister. Om deze toepassing voor te bereiden, zijn er meermaals contacten geweest tussen De Lijn en het Rijksregister. Parallel met het ontwikkelen van de on-linetoepassing werd intern binnen De Lijn geanalyseerd welke elementen de officiële aanvraag van toegang tot het Rijksregister zou moeten bevatten. Dit resulteerde in de officiële aanvraag die op 2 december 2005 werd verstuurd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Dit heeft dus te maken met de technische aspecten van het probleem. Sinds enkele jaren probeert De Lijn de voorwaarden en de webtoepassing waarmee deze instelling moet werken om bijvoorbeeld abonnementen te verstrekken compatibel te maken met het Rijksregister, zodat langs die weg aan die vraag kan worden voldaan.

De op 12 oktober 2004 verstrekte informatie was dus volledig correct. Er werd gesteld dat De Lijn toen niet beschikte over de benodigde toegang tot het Rijksregister om de persoonsgegevens van abonnees in te kijken en zo de administratieve last te doen afnemen. Toen reeds waren de onderhandelingen met het Rijksregister over de on-linetoepassingen opgestart. De eerste contacten tussen De Lijn en het Rijksregister over de uitbreiding van de huidige toegang dateren reeds van 22 augustus 2001. De onder-

handelingen zijn sindsdien gaande. Dat er nu een officiële aanvraag is ingediend, is louter een kwestie van procedure. Het is een formele stap die moet worden gezet, nu we weten dat op de vraag van De Lijn kan worden ingegaan.

Toch zal het nog wel een tijd duren voor de nodige softwaretoepassingen er zijn. Daarbij is er een verschil qua toepassingen tussen de individuele on-line-bevraging en het opvragen van de batchverwerking. De duur kan verschillen naargelang het gaat over het ene of het andere, maar het zal toch nog wel duren tot het derde kwartaal van 2006 voor men tot in. De Lijnwinkels toe zal kunnen beschikken over de mogelijkheden en de toepassingen om dit rechtstreeks op te vragen.

Het spijt me dat deze procedure zo lang duurt. Ik heb ook geen zin om uit te vissen wat er terzake gebeurd is. Er wordt echter alleszins stevig aan doorgewerkt.

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

**De heer Sven Gatz:** Mevrouw de minister, ik dank u alleszins voor uw antwoord, net zoals ik dat in 2004 heb gedaan. Mijnheer Peumans, ik denk dat mijn vraag enig belang heeft. Het siert u dat u uw oude werkgever nog steeds door dik en dun verdedigt. De Gezinsbond en De Lijn zijn echter niet meteen te vergelijken: voor zover ik weet is de Gezinsbond nog steeds geen overheidsinstelling.

Ik ben echter positief ingesteld. Er is een lange weg afgelegd. Er wordt nog steeds vooruitgang geboekt. Mevrouw de minister, samen met u ga ik ervan uit dat in de loop van dit jaar de eerste omruilingen van nummerplaten naar abonnementen zullen kunnen gebeuren via de soepele on-lineprocedure met het Rijksregister. Ik hoop althans dat dit zo zal zijn. Anders zullen we die vraag nog eens stellen. Het is me nu duidelijk wat het verschil was tussen wat al tien jaar kon, met de wet van 1994, en de nieuwe wetwijziging. Het is me nu ook duidelijk hoe het zit met de procedure en die nieuwe aanvraag die werd ingediend in december. Ik vreesde dat terzake alles even stil lag en dat sommige dingen totaal fout waren gelopen. Op het eerste gezicht blijkt dat niet zo te zijn. We leven op hoop.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Hilde Crevits tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanmaak van de nodige software tegen 1 januari 2006 om te voldoen aan de energieprestatie-eisen bij stedenbouwkundige vergunningen**

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

**Mevrouw Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 6 december van vorig jaar heb ik een vraag om uitleg ingediend over het maken van de nodige software voor architecten om te voldoen aan de energieprestatie-eisen bij stedenbouwkundige vergunningen. We zijn ondertussen een tijdje verder. Ik heb ondertussen akte genomen van een persmededeling van u, mijnheer de minister, met betrekking tot een aantal beslissingen terzake. Toch sta ik erop deze vraag en enkele bijvragen te kunnen stellen.

In het Energieprestatiedecreet van 7 mei 2004 is de decretale basis gelegd voor onder meer het invoeren van eisen voor de energieprestatie en het binnenklimaat van nieuwe gebouwen en bestaande gebouwen die worden gerenoveerd. Op 11 maart 2005 werd een besluit van de Vlaamse Regering goedgekeurd waarin de eisen op het vlak van energieprestaties en het binnenklimaat van gebouwen werden gespecificeerd. In principe zijn vanaf 1 januari 2006 de energieprestatie-eisen van kracht bij elke aanvraag tot een stedenbouwkundige vergunning voor een nieuwbouw of verbouwing. Het gaat over voorwaarden op het vlak van de thermische isolatie van woningen, de energieprestatie en de ventilatie. Zo moet onder meer het maximale peil van de globale warmte-isolatie van het gebouw – bekend als het K-peil – worden berekend, net als de maximale warmtegeleidingscoëfficiënten – de U-waarden – van de scheidingsconstructies. Daarnaast moet het energiepeil, dat een beeld geeft van het energieverbruik van een gebouw, worden berekend.

Voor deze berekening heeft de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie software ontwikkeld. Een eerste versie van deze software zou oorspronkelijk beschikbaar zijn in september 2005 en de definitieve versie op het einde van vorig jaar. De software moet architecten, aan wie de regelgeving toch een belangrijke bijkomende taak oplegt, toelaten die eisen correct te berekenen.

Een van de grote problemen tot op heden blijkt de beschikbaarheid van die software te zijn. Een onder-

zoek uitgevoerd door een Vlaamse architectenorganisatie bij een aantal architecten die de software bij hebben getest, wijst uit dat er een aantal knelpunten rijzen. Voor woningbouw zou de software vrij goed werken. Er zouden echter heel wat problemen rijzen wanneer men onder meer bij sanitaire blokken van sporthallen of de nieuwbouw of verbouwingen van campings – dus bij grotere entiteiten – de energieprestaties tracht te berekenen.

Bovendien zou huidige bestaande versie van dat softwareprogramma, namelijk een bèta-versie, nu al verouderd zijn en gebreken vertonen. Het zou ook op geen enkele wijze kunnen worden geüpgraded. Mocht er een modernere versie worden ontwikkeld, zouden alle gegevens opnieuw moeten worden overgetikt.

Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u op de hoogte bent van deze problemen. Op 8 december van vorig jaar heb ik immers gelezen dat u hebt beslist de overgangsmaatregelen waarbij de mensen konden kiezen tussen voldoen aan de eisen inzake het K-peil en voldoen aan de eisen inzake energieprestaties, en waarbij de beide eisen dus niet cumulatief worden opgelegd, te verlengen tot eind 2006.

Bent u echter op de hoogte van de praktische, technische problemen met de software? Klopt het dat het tot op heden al evenmin zeker is dat de software gebruiksklaar zal zijn tegen half juli 2006? Hebt u er een idee van hoe u dit softwarepakket bekend zult maken bij alle architecten? Hebt u maatregelen in petto met betrekking tot het eventuele aanbieden van opleidingen? Is er in iets voorzien mochten er technische problemen zijn met de software? Het decreet legt immers aanzienlijke boetes op. Het is dus van groot belang dat de zaken technisch voldoende goed werken.

In uw persmededeling van 8 december hebt u ook aangekondigd een project te zullen steunen waarbij er een energieconsulent zou worden aangesteld om de architectenorganisaties te ondersteunen bij het uitwerken en nauwgezet volgen van de nieuwe eisen, die toch belangrijke wijzigingen teweegbrengen bij het indienen van bouwaanvragen. Kunt u bevestigen dat die consulent zijn diensten zal moeten verstrekken aan alle architecten? Of gaat het over iemand die zal worden aangeworven door een van de architectenorganisaties, enkel voor de eigen leden? Hoe meent u die praktische problemen te zullen kunnen aanpakken in de toekomst? Hebt u een plan terzake?

Vervolgens wou ik vragen om de uitvoering van het besluit uit te stellen tot de software goed werkt. Ondertussen hebt u echter al beslist dit te zullen doen, tot eind 2006. Mochten er nog problemen rijzen, kan er dan worden gerekend op een verdere verlenging? Of bent u volledig zeker dat alle problemen tegen eind dit jaar zullen worden opgelost?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik wil iedereen nogmaals het allerbeste voor het nieuwe jaar toewensen. Ik zal, zoals vorig jaar, kort, krachtig en duidelijk trachten te antwoorden op alle vragen die men me hier stelt.

Mevrouw Crevits, op 8 december hebben we inderdaad een en ander bijgestuurd. Voor alle duidelijkheid: de Vlaamse energieprestatieregelgeving gaat in vanaf 1 januari 2006. Die datum van inwerkingtreding blijft dus behouden. Wel was in eerste instantie voor de eerste zes maanden van 2006 voorzien in een overgangsperiode, waarbij men de keuze had tussen ofwel het toepassen van het E100-peil ofwel het naleven van het K45-peil. Deze overgangsperiode wordt nu met zes maanden verlengd.

Ook moeten de maximale U-waarden of de minimale R-waarden worden gerespecteerd. Voor degenen die thuis zijn in de bouw: de U-waarden en R-waarden verwijzen naar koudebruggen en doorlatingscoëfficiënten. Het voorkomen van koudebruggen is heel belangrijk om isolatie- en energieverspilling tegen te gaan.

Ik ga in op het verzoek van de bouwsector en van de architecten om een verlenging met zes maanden.

De EPB-aangifte moet worden ingediend binnen de zes maanden na de ingebruikname van het gebouw. In de praktijk komt dat neer op augustus, want zowel voor de vergunning als voor de bouw is een maand tijd nodig en daarbij komt de periode van zes maanden die aan alle betrokkenen de mogelijkheid tot inwerking en bijsturing biedt.

De ontwikkeling van de software is zo moeilijk omdat het om een erg technische kwestie gaat. De software moet gebruiksvriendelijk zijn. Voor de ontwikkeling van de software hebben we een hele weg afgelegd. Begin 2004 werd effectief gestart. Na een aantal aanpassingen en wijzigingen kwam er de eerste principiële goedkeuring van het uitvoeringsbe-

sluit op 26 maart 2004. Ook daarna waren een aantal aanpassingen en bijkomende activiteiten nodig om de software op een deftige manier klaar te krijgen. De eerste voorlopige versie van de software werd in september verspreid. Een tweede versie wordt verspreid in februari. De definitieve versie moet klaar zijn tegen 1 juli 2006.

Ik heb er geen probleem mee om te benadrukken dat een leerproces nodig was. De heer Peumans zou het hebben over 'het voortschrijdende inzicht in de softwareproblematiek'.

Sommige architecten verwachten dat de software een ontwerptool zal zijn waarmee ook simulaties kunnen worden uitgevoerd. De software heeft limieten, maar moet natuurlijk goed in elkaar steken. Door de verlenging van de overgangperiode met zes maanden, zijn we ingegaan op het verzoek van zowel de bouworganisaties als van de architecten. Terecht verwijst u ook naar de bijkomende maatregelen zoals de energieconsulenten. Ik kan u verzekeren dat we dit aspect heel concreet zullen realiseren. Architecten die niet zijn aangesloten bij de organisaties voor energieconsulenten, zullen ook een beroep kunnen doen op de energieconsulenten.

Mevrouw Crevits, we leveren hiermee een heel belangrijke bijdrage aan het halen van de Kyoto-normen. We zetten een belangrijke stap op het vlak van de woningen. Natuurlijk zijn er wat groeipijnen, dat is zeker gebleken bij de ontwikkeling van de software, maar met begrip en door goed overleg met de architecten en de mensen uit de bouw, zijn we erin geslaagd om de geboortepijnen te minimaliseren en op te vangen. Ik zal verder overleg plegen met de architecten en met de bouwsector over het aantal formulieren. Oorspronkelijk werd in vijf formulieren voorzien, nu in drie en er kan ook elektronisch worden gewerkt. De administratieve rompslomp moet tot een minimum worden beperkt.

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

**Mevrouw Hilde Crevits:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Niemand zal betwisten dat het hele gebeuren inzake de energieprestatie-eisen absoluut noodzakelijk is. De maatregelen zijn goed, maar zoals bij alles geldt: bezint eer ge begint. Als het de bedoeling is dat het een systeem wordt dat soepel en stimulerend wordt gebruikt door de eerste partner bij het bouwen van nieuwe woningen, de architect, is het van belang dat bijzonder veel

aandacht wordt besteed aan het noodzakelijke begeleidingsproces om iedereen vertrouwd te maken met de regelgeving.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag, maar ik ga ervan uit dat er bijzonder veel aandacht zal worden besteed aan het verstrekken van correcte opleidingen en aan de helpdesk.

**Minister Kris Peeters:** Er werd reeds in een aantal opleidingen voorzien en andere zitten in de pijplijn. Er zal ook bijkomende informatie worden verstrekt, bijvoorbeeld aan de architecten. We verwachten natuurlijk ook een inspanning van de architecten, maar uit mijn vorig leven weet ik dat architecten niet de meest makkelijke mensen zijn. Alles moet duidelijk zijn en dus moet iedereen goed geïnformeerd zijn.

Een ander element dat leeft bij de architecten, is dat het om een bijkomende dienst gaat. Ze leveren die dienst en verwachten dus een betaling van de bouwheer. In het verleden was dat niet altijd het geval, denken we maar aan de veiligheidscöördinatie. Toen werd ervan uitgegaan dat de architect die er wel even bij zou doen, binnen zijn bestaande budget. De architect diende dus meer prestaties te leveren voor een gelijkblijvende vergoeding. Ik heb altijd gezegd dat dit dossier een bijkomende kost voor de bouwheer tot gevolg heeft. Het kan niet dat de architect meer moet presteren zonder dat daar een betaling tegenover staat.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Thieu Boutsen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekomst van de grindwinning in Limburg**

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

**De heer Thieu Boutsen:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, door de goedkeuring in het Vlaams Parlement van 15 juli 2005 werd de einddatum van grindwinning krachtens het Grinddecreet, namelijk 31 december 2005, geschrapt. In de plaats ervan wordt aan de grindontginners/productiequotumhouders de mogelijkheid geboden om hun overblijvende quota marktconform te produceren.

In de praktijk betekent dit dat sommige bedrijven nu al stilliggen, voor andere zal dat medio 2006 het geval zijn, en nog andere, bijvoorbeeld bedrijven die berggrind ontginnen, zullen tot 2008 verder kunnen werken. In deze periode is er echter geen continue marktvoorziening meer aanwezig.

De afgelopen jaren is gebleken dat er geen waardig alternatief is in Vlaanderen, niet kwalitatief en zeker niet kwantitatief. Het enige reële scenario, bij het wegvallen van de grindwinning in Limburg, is de invoer uit het buitenland en uit Wallonië – als dat al niet hetzelfde is.

Afgezien van de ecologische problemen in het land van herkomst, moet er worden gerekend met een stijging van de kostprijs ten gevolge van het transport, met bijkomende hinder op wegen en met een stijging van de prijs ten gevolge van het wegvallen van de grootste concurrent, namelijk het grind in de eigen achtertuin van de Limburgse bedrijven. Om dit aan te tonen, zijn geen dure studies nodig.

De grindwinning in Limburg staat voor 200 rechtstreekse arbeidsplaatsen, voor meer dan 400 arbeidsplaatsen in onderaanneming en transport, en voor meer dan 4000 arbeidsplaatsen in de sectoren die grind verbruiken: algemene bouw, betoncentrales, asfaltcentrales en vooral de betonwarenssector. Niet toevallig ligt rond het Limburgse grindwinningsgebied, namelijk in Limburg, de Antwerpse Kempen en Vlaams Brabant, 33 percent van de betonwarenin-dustrie van België geconcentreerd. Deze industrie is gegroeid uit een typische familiale KMO-omgeving, maar bestaat nu uit zeer grote spelers die internationaal opereren.

Het moet worden benadrukt dat in Limburg de toegevoegde waarde van de lokale grondstof werd geoptimaliseerd terwijl dat in het zuiden van het land praktisch niet is gebeurd, ondanks de overvloedige aanwezigheid van cement, kalksteen, porfier en zandsteen. We zijn ervan overtuigd dat het wegvallen van de grindwinning in Limburg, en hiermee samenhangend van de winning van grof betonzand, op termijn de hele betonwarenssector bedreigt, inclusief de tewerkstellingsmogelijkheden en de toegevoegde waarde.

Om een zo continu mogelijke grindbevoorrading mogelijk te maken, is er een opheffing nodig van het verbod tot grindwinning na uitputting van de quota. Om dit breed maatschappelijk aanvaardbaar te maken, moet men ontginnings- en nabestem-

mingsplannen opmaken die diverse maatschappelijke noden kunnen lenigen in zogenaamde win-winsituaties.

Een eerste planontwikkeling is een variant op het overheidsplan 'Levende Grensmaas', aangereikt door de sector. Dit plan streeft een identieke ontwikkeling na zoals wordt voorzien in het Nederlandse plan voor de Grensmaas. Ingrepen tussen de winterdijk en het zomerbed van de Maas, waardoor de Maas opnieuw meer ruimte krijgt om eilandjes, stroomgeulen en dergelijke te vormen, zorgen ervoor dat er een natuurlijker situatie ontstaat met minder abrupte waterstandstijgingen bij langdurige hevige regenval. Deze ingrepen, waarbij grondmateriaal moet worden weggenomen en verplaatst, worden financieel neutraal uitgevoerd dankzij de grindwinning.

De maatschappelijke baten zijn het winnen van grind voor de economie, de creatie van een grensoverschrijdend natuurpark Grensmaas van 3000 hectare dat toeristische mogelijkheden biedt door extensieve recreatie en unieke mogelijkheden voor natuurherstel, de beveiliging van de Maasvallei tegen overstromingen en de terugname van minder geschikte landbouwgronden uit het landbouwareaal aan mooie prijzen. Dit alles kost de belastingbetaler niets.

Alvorens deze plannen gerealiseerd kunnen worden, in de veronderstelling dat de grindwinning mag blijven bestaan, bijvoorbeeld via het oppervlakedelfstoffendecreet, moeten een aantal zware procedures doorlopen worden. Hoewel de meeste terreinen in landbouwzones liggen, maken ze in veel gevallen deel uit van of grenzen ze aan vogel- en/of habitatrichtlijngebieden of VEN-gebieden. Vanaf het moment dat de Vlaamse Regering het grind opneemt in het oppervlakedelfstoffendecreet, dient een bijzonder delfstoffenplan 'grind' opgesteld te worden. Hierin worden de potentiële zones afgebakend. Daarover dienen de gemeentes en provincie zich uit te spreken. Na deze adviezen moeten alle betrokken administraties samen zitten om de definitieve selectie samen te stellen en voor te leggen aan de regering. De regering moet het initiatief nemen om een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan op te stellen. Alvorens dit te kunnen, in vogel- en/of habitatrichtlijngebieden, dient een 'passende beoordeling' opgesteld te worden. Deze procedure zou ongeveer twee jaar in beslag nemen. Vervolgens moet de producent beginnen met zijn vergunningsprocedures: MER, milieuvergunning, openbaar onderzoek, bouwvergunning plus openbaar onderzoek.

Al deze procedures zouden in het gunstigste geval drie tot vier jaar in beslag nemen. U begrijpt dat het al laat is om een vloeiende overgang naar een nieuw systeem te realiseren. We vernemen van de sector dat dit probleem vijf jaar geleden al werd aangekaart. Indien er niet snel wordt gereageerd en de nodige acties worden ondernomen, zowel op het vlak van de economie als van het milieu, komt het welzijn van de duizenden tewerkgestelden in de afgeleide sectoren in gevaar.

Mijnheer de minister, volgende vragen dringen zich op. Bent u bereid om acties te ondernemen die de grindvoorziening vanuit Limburg mogelijk maken, ook in de toekomst? Zo ja, zal dit gebeuren op een manier waardoor de huidige grindontginning niet wordt onderbroken? Zal het om een duurzame oplossing gaan en niet om een oplossing die beperkt is in tijd? Wilt u de grindontginning in het oppervlaktedelfstoffendecreet integreren? Indien dit niet het geval is, zou ik graag vernemen over welke alternatieven u beschikt om het wegvallen van de grindexploitatie in Limburg op te vangen. We weten immers dat er momenteel slechts voor 10 procent van de grindbehoeften alternatieven voorhanden zijn.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden. Ik heb de minister bij de bespreking van de beleidsbrief hierover immers al een aantal vragen gesteld. Ik weet niet of de heer Boutsen die vergadering heeft bijgewoond. Het staat hem natuurlijk vrij hier alle vragen te stellen die hij meent te moeten stellen.

In de loop van de voorbije weken heb ik de minister de studie 'Economische verkenning van de sector bouwgrondstoffenvoorzieningen in Limburg' overgemaakt. Deze studie is opgesteld door ETIN Adviseurs in opdracht van de Nederlandse provincie Limburg. Het aangename aan die studie is dat de economische gegevens in de bouwgrondstoffensector eindelijk eens in de juiste context worden geplaatst.

De studie behandelt uiteraard enkel de situatie in Nederlands Limburg. Wat Belgisch Limburg betreft, zou ik graag eens vernemen wie nu net wat controleert. In de Nederlandse studie staat dit allemaal duidelijk vermeld.

Zoals de heer Boutsen daarnet terecht heeft opgemerkt, gaat het om steeds grotere groepen. Zelfs Heidelberg Cement, een van de grootste multinationals

op het vlak van de cementvoorzieningen, is via de firma Gralex bij de grindsector betrokken.

Uit de Nederlandse studie blijkt trouwens nog iets opvallends. Indien een in Nederland gevestigd bedrijf vaststelt dat er niets kan worden uitgegraven, steekt ze gewoon de Maas over en graaft ze in België het nodige grind uit. Die grondstoffen worden vervolgens gewoon naar Nederland uitgevoerd. Soms gaat het nog verder: bepaalde bedrijven zijn ook in Schotland en in Noorwegen actief. Waar ze graven, is vooral van de conjunctuur afhankelijk. Op zich heb ik daar niets op tegen. Het is normaal dat multinationals met dergelijke gegevens rekening houden.

Ik heb wel een probleem met het lobbywerk van de sector. Het is duidelijk dat de vraag om uitleg van de heer Boutsen gedeeltelijk door de sector zelf is geïnspireerd. Van mij mag dat, maar ik vind dat we alle gegevens in de juiste economische context moeten zien. Ik zou eindelijk eens willen weten hoeveel mensen rechtstreeks van de afname van Limburgse grind afhankelijk zijn. Ik heb zelf vastgesteld dat een aantal Limburgse bedrijven geen gram grind meer gebruiken. Als de heer Boutsen naar de mogelijke verdwijning van 4.000 tot 5.000 arbeidsplaatsen verwijst, rekent hij de werknemers van deze bedrijven evenwel mee. Dit maakt deel uit van propagandatechnieken waar ik, intellectueel gezien, een probleem mee heb.

Tijdens de bespreking van de beleidsbrief heeft de minister verklaard dat hij het hele grinddossier in de loop van dit jaar voldoende wil objectiveren. Ik zou willen weten welk plan hij heeft om deze doelstelling te bereiken.

Een aantal maanden geleden heeft het grindcomité een interessante studiedag georganiseerd. Tijdens deze studiedag is gebleken dat bepaalde verhaaltjes niet kloppen. Volgens sommigen zou het stilvallen van de grindwinning de tewerkstelling in heel de betonindustrie en aanverwante sectoren bedreigen. Dit klopt niet. Het bedrijf Ebema in Zutendaal, gelegen langs het Albertkanaal, is een goed voorbeeld. Ik ken de zaakvoerder van dit bedrijf zeer goed. Hij neemt geen grind meer af. Hij voert pure gebroken kalkzandsteen uit Wallonië in. De kwaliteit van dit materiaal is goed. Bovendien is het invoeren van die steen blijkbaar goedkoper.

We moeten, net zoals het Nederlands provinciebestuur heeft gedaan, alle gegevens in een juiste en volledige context plaatsen. Volgens sommigen zou het



wegvallen van de 170 resterende arbeidsplaatsen in de grindsector tot het verlies van 5.000 arbeidsplaatsen in Belgisch Limburg leiden. Dat is echter al te goedkoop.

De heer Boutsen heeft daarnet ook naar het Grensmaasproject verwezen. Ik weet niet of hij dat debat helemaal heeft gevolgd. Aan Nederlandse zijde heeft de ondertekening van dit verdrag alvast aan een zijden draadje gehangen. Omdat het hele Maasland dreigde te verzuipen, hebben de vorige bevoegde ministers 40 kilometer dijken aangelegd. Nederland heeft geen dijken aangelegd. Iedereen weet wat de gevolgen bij een hoge waterstand zijn. Wij hebben ons hiertegen beveiligd. De Nederlanders zullen gedurende 12 jaar ongeveer 52 miljoen ton kunnen baggeren. Op die manier zullen ze de Maas weer een meer natuurlijke bedding geven en bovendien hier en daar natuurgebieden aanleggen. Blijkbaar wil de heer Boutsen dit project op de helling zetten. Ik weet niet of dat haalbaar is. Volgens mij staan ze daar in Nederlands Limburg niet om te springen.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, vooreerst wil ik de heer Peumans bedanken voor het doorsturen van de daarnet vermelde studie. Ik heb dit document aandachtig gelezen. De titel van de studie had natuurlijk beter naar Nederlands Limburg verwezen. Over de situatie in Vlaanderen staat op pagina 32 alvast het volgende te lezen: 'In Vlaanderen zal de grindwinning moeilijker worden als gevolg van het Grinddecreet, zij het dat van de daarbij voorziene laatste winning van 100 miljoen ton grind in Limburg voor 2006 de nog resterende 25 miljoen ton gewonnen mag worden tot in het jaar 2008. Voor de periode nadien bestaat er nog allerm minst duidelijkheid. De Vlaamse politieke partijen zijn hierover zeer verdeeld.'

Ik houd me natuurlijk aan de bestaande decreten en aan wat in het Vlaams Parlement wordt beslist. In de memorie van toelichting bij het decreet staat een en ander uitdrukkelijk gesteld. Daarover is toen nog gediscussieerd. Ik citeer: 'Wanneer uit overleg met alle betrokkenen in Limburg blijkt dat er een consensus is, kunnen er bijkomende quota toegestaan worden, al dan niet beperkt tot grindwinning als nevenproductie.' Ik heb dit al geantwoord op vragen van de heer Peumans. Dit is hier heel duidelijk besproken.

Het Limburgs grindoverleg is in handen van de plaatselijke besturen. Behalve de gemeenten en de provincie zullen ook de milieuorganisaties, de landbouwverenigingen, de vertegenwoordigers van de werknemers en de afgevaardigden van de werkgevers hieraan deelnemen. Mijn diensten heb ik de opdracht gegeven zich ter beschikking te stellen van het Limburgs grindoverleg. Dat wil ik nogmaals benadrukken. Ook zijn er terzake geologische nota's opgemaakt.

Als het parlement natuurlijk een en ander wil wijzigen en bijvoorbeeld beslist dat dit niet via een Limburgs overleg, maar op een andere wijze moet gebeuren, bijvoorbeeld door er de minister mee te belasten, dan is dat een nieuw feit, maar voorlopig is dat niet opgenomen in dat decreet. De heer Peumans pleit ervoor dit dossier met een zeer grote objectiviteit te behandelen. Het onderzoek van onze Nederlandse vrienden is wat beperkt, maar er is ook de studie van PricewaterhouseCoopers en die van Resource Analysis van 2000. Er is dus heel wat onderzoek verricht, ook naar alternatieven. Alleen rijst de vraag, die werd gesteld door de heer Peumans, wat er terzake in Limburg gebeurt en hoe ik dit ga stimuleren. Ik probeer met enige voorzichtigheid te volgen wat terzake gebeurt in deze belangrijke provincie. Ik ga ervan uit dat er verder initiatieven zullen worden genomen. Ik ga er zeker van uit dat het debat in Limburg op een zeer hoog niveau zal worden gevoerd.

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

**De heer Thieu Boutsen:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Misschien lijkt het u wenselijk dat die zaak in Limburg zou kunnen worden geregeld.

**Minister Kris Peeters:** Het decreet bepaalt dit.

**De heer Thieu Boutsen:** Ik zou dat ook goed vinden. Alleen zal er toch een decretaal initiatief moeten komen, iets waarvoor de Limburgers op zich niet bevoegd zijn. De vraag blijft dus aan u gericht. Wat zult u doen opdat binnen enkele jaren die grindwinning niet zou stilvallen, zodat ze naderhand opnieuw moet worden opgestart?

**Minister Kris Peeters:** Ik heb net voorgelezen wat er in de memorie van toelichting staat. Wanneer er in overleg met alle betrokkenen in Limburg een consensus wordt bereikt, kunnen er bijkomende quota worden toegestaan, al dan niet beperkt tot de grindwinning als nevenproductie.

We kunnen het decreet dus aanpassen en bijkomende quota toestaan wanneer die consensus in Limburg er is. Dat is immers zo geformuleerd als resultaat van de besprekingen in deze commissie. Ik ben niet degene die moet ageren. Zelfs deze commissie kan de nodige stappen zetten. Bij de decreetswijziging is immers beslist dat er eerst een consensus moet zijn in Limburg alvorens het decreet kan worden gewijzigd en bijkomende quota kunnen worden toegestaan. Dit is in dit parlement goedgekeurd en vervolgens gepubliceerd. Uw dienaar, als lid van de uitvoerende macht, kan dit alleen maar uitvoeren.

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

---



