

C308 – OPE25

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

4 juli 2006

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over proefprojecten met de aanduiding van de maximum toegelaten snelheid	1
Vraag om uitleg van mevrouw Cathy Berx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het vervoer voor personen met een handicap binnen het kader van het collectief leerlingenvervoer	2



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

**Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over proefprojecten met de aanduiding van de maximum toegelaten snelheid**

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een heel korte vraag in verband met een proefproject dat onlangs in Wetteren is gestart. Ik heb in de pers gelezen dat het agentschap Infrastructuur, de vroegere administratie Wegen en Verkeer (AWV), eigenaardige experimenten uitvoert. Het agentschap heeft in Wetteren op de Brusselsesteenweg op verschillende plaatsen het cijfer 7 op het wegdek geschilderd. Dat zou de weggebruikers duidelijk moeten maken dat daar maar 70 km per uur mag worden gereden. Op andere plaatsen in Vlaanderen wil men hetzelfde duidelijk maken aan de weggebruikers door het schilderen van blokjes van 25 bij 50 centimeter op het wegdek. Het zou hier gaan om proefprojecten die het aantal verkeersborden moeten doen dalen.

Over de noodzaak om het aantal verkeersborden te verminderen, bestaat weinig twijfel, noch bij de bevolking, noch bij verkeersdeskundigen. Vooral in Vlaanderen zijn er de jongste jaren duizenden borden bij gekomen omdat de meeste Vlaamse gemeenten de maximumsnelheid op de gewestwegen willen beperken tot 70 kilometer per uur. Omdat volgens de algemene regel in België jammer genoeg nog altijd 90 per uur mag worden gereden, moeten dus overal die verkeersborden staan. De oplossing voor dit probleem ligt volgens mij ergens anders: keer de zaak gewoon om en maak van 70 per uur de algemene regel en van 90 per uur de uitzondering, aangegeven door borden en eventueel herinneringen op de weg. Ik heb in de Senaat een voorstel ingediend om de zaak in deze zin te regelen. Ik heb dat in de vorm van een voorstel van resolutie gedaan, maar die zaak is nog hangende.

Mijnheer de minister, zijn die bewuste proefprojecten in overleg met u tot stand gekomen? Wat is er ondernomen om de weggebruikers te informeren over die nieuwe – en mijns inziens zeer verwarrende – aanduidingen van de maximum toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur? Wanneer en door wie zullen de projecten worden geëvalueerd?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, collega's, het antwoord op de eerste vraag, of ik van dit experiment op de hoogte was, is neen. Deze initiatieven zijn ter sprake gekomen op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Men heeft daar een aantal beperkte proefprojecten overlopen, deels met extra gemarkeerde blokjes, deels met het cijfer 7 waar de toegelaten snelheid 70 per uur bedraagt. In elke provincie zou er een proefproject zijn. Ik heb naar aanleiding van uw vraag om uitleg nagevraagd over welke proefprojecten het gaat. Dat zijn: in Antwerpen de N133 in Brecht, in Vlaams-Brabant de N28 in Pepingen, in Limburg de N80 in Sint-Truiden, in Oost-Vlaanderen de N9 in Wetteren, waarnaar u hebt verwezen, en in West-Vlaanderen de N50 in Meulebeke. De bedoeling van deze proefprojecten is na te gaan of die discrete aanduidingen voldoende sprekend zijn voor de weggebruikers als ondersteuning van de verkeerstekens die de maximum toegelaten snelheid opleggen.

Momenteel wordt ook een bijkomend proefproject voorbereid in de provincie Antwerpen, in samenwerking met de betrokken gemeenten Westerlo, Hulshout en Herselt, om op het hele grondgebied van deze gemeenten de zoneregeling voor de snelheid te regelen. Op deze wijze kan worden nagegaan of de regeling ook in een ruimere omgeving, namelijk het hele grondgebied van een gemeente, werkt.

De grond van de zaak is natuurlijk of zo'n proefproject zinvol is. In essentie natuurlijk wel, want u verwijst er zelf naar dat het gaat over de beperking van het aantal borden die een snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur aanduiden. Men wil nagaan of er andere methoden zijn om dat aan te duiden, zonder borden te zetten. Ik ben heel voorzichtig wat uw in het federale parlement ingediende voorstel betreft, maar zal het met de nodige interesse volgen.

Naar aanleiding van uw vraag om uitleg zal ik ook nog meer duiding vragen omtrent deze proefprojecten, en nagaan of ze zoals voorzien kunnen of moeten doorgaan. Heel wat gemeenten dringen erop aan om ervoor te zorgen dat ze op een vrij eenvoudige manier kunnen omspringen met die zones. Dat is heel belangrijk, maar ik vraag me wel af of het schilderen van die blokjes of cijfers op straat een interessant proefproject is. Ik zal me nog verder informeren bij het Vlaams Forum Verkeersveiligheid om na te gaan of die proefprojecten onveranderd moeten worden doorgezet dan wel reeds moeten worden bijgestuurd.

De weggebruikers zullen worden geïnformeerd over de betekenis van de betrokken 'ondersteuningstekens'

door informatieborden langs de weg. Men heeft voorzien in een voldoende lange testperiode, namelijk één jaar, om daarna een evaluatie mogelijk te maken.

Ik vat samen. Ik denk dat deze pilootprojecten met goede intenties zijn opgestart. Of deze proefprojecten in al die provincies onveranderd moeten worden voortgezet, zal ik nog verder bekijken. Er zijn heel wat gemeenten vragende partij. Men zou bijkomende informatie geven over de betekenis van die tekens en na één jaar evalueren. Ik zal ook nagaan of deze proefprojecten als proefproject moeten worden voortgezet dan wel op een andere wijze.

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

**De heer Flor Koninckx:** Ik wil toch nog heel even mijn bezorgdheid uiten over die spitsvondigheden van cijfers op de weg. Ik vind een ondersteuning op het wegdek goed, als we met zones gaan werken.

Kunnen we dan niet gewoon 50 op de weg schilderen als herinnering aan de zone 50? Moeten we zo nodig iets uitvinden en er een 5 opzetten? Moeten we in een zone 30 dan een 3 schilderen? Fietsende Nederlanders zullen denken dat ze daar met 3 naast elkaar mogen fietsen. We moeten het toch niet moeilijker maken dan het is.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Koninckx, dit is aan bod gekomen in het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid. Ik wil dat initiatief respecteren. Ze zijn blijkbaar creatiever geweest dan ik had gehoopt of ingeschat. U hebt een punt. We moeten inderdaad voorzichtig te werk gaan. Er zijn grenzen aan de creativiteit. Dit kan negatieve effecten hebben. We moeten de juiste proefprojecten in het leven roepen.

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

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Cathy Berx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het vervoer voor personen met een handicap binnen het kader van het collectief leerlingenvervoer**

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

**Mevrouw Cathy Berx:** Mevrouw de minister, ongeveer een jaar geleden antwoordde u op een schriftelijke vraag over het vervoer van volwassen personen met een handicap in het kader van het collectief leerlingenvervoer,

dat dit probleem werd opgenomen in de evaluatie van het leerlingenvervoer en ook zou worden besproken met minister Vervotte. U stelde dat het uw ambitie was te komen tot een oplossing voor het vervoer van volwassen personen met een handicap naar een tehuis.

Zoals bekend, gaat het om een zeer afgeleide groep personen die met dit specifieke probleem wordt geconfronteerd. Het zijn mensen die gezien de aard van hun handicap verblijven in een tehuis voor niet-werkenden en op zeer grote afstand van hun woonst, terwijl ze voorheen als leerling meestal recht hadden op collectief leerlingenvervoer.

Mevrouw de minister, hebben deze gesprekken met de minister van Welzijn reeds plaatsgevonden? Wat was het resultaat? Is dit probleem reeds ter sprake gekomen bij de evaluatie van het leerlingenvervoer? Zo ja, welke oplossingen werden voorgesteld? Op welke termijn zal er een afdoende oplossing worden uitgewerkt? Acht u het wenselijk om met het oog op een oplossing op korte termijn de bestaande afspraken van de Vlaamse overheid met De Lijn over het leerlingenvervoer te herzien?

**Minister Katleen Van Brempt:** Er zijn meerdere facetten aan dit probleem. Sinds u de problematiek van het vervoer van personen met een handicap bij mij aanklaarde, heb ik inderdaad overlegd met minister Vervotte. Het probleem van het vervoer van personen met een handicap dient zich op verschillende manieren aan. Het overleg met minister Vervotte ging onder meer over de materie van het aangepast vervoer voor personen met een handicap.

Aangepast vervoer kan een oplossing bieden voor mensen die geen beroep kunnen doen op het collectief openbaar vervoer. Ik wil benadrukken dat het om een vervoersaanbod moet gaan dat complementair is aan het bestaande openbaar vervoer. Het probleem van een gebiedsdekkend aanbod van aangepast vervoer maakte het voorwerp uit van een gemeenschappelijke mededeling van minister Vervotte en mezelf aan de Vlaamse Regering. De kernboodschap van deze mededeling was dat het aangepast vervoer nood heeft aan een nieuw kader, waarbij ook de lokale besturen hun verantwoordelijkheid opnemen, en dat voor de uitbouw van aangepast vervoer in heel Vlaanderen ook op Vlaams niveau meer middelen moeten worden vrijgemaakt.

In opvolging van deze mededeling werd een overleg opgestart tussen het kabinet van minister Vervotte en van mezelf. Van bij de start is ook het kabinet van minister-president Leterme bij de besprekingen betrokken. Het resultaat daarvan is een aantal inhoudelijke krachtlijnen voor een nieuw kader betreffende aange-

past vervoer. Hierover is ook reeds een eerste overleg geweest met de VVSG en de VVP. De bedoeling is om voor het zomerreces tot een sneuveltekst over dat nieuwe kader te komen, die dan aan het bredere middenveld zal worden voorgelegd. Bij de opstart van het nieuwe parlementaire jaar zal hieraan worden voortgewerkt.

Tijdens de evaluatie van het leerlingenvervoer werd dit probleem aangekaart bij minister Vandenbroucke. Over dit thema werd in april nog een briefwisseling tussen beide beleidsdomeinen gevoerd. Hierin werd niet alleen gesteld dat het vervoer van volwassen personen met een handicap niet tot de aan De Lijn toevertrouwde opdracht behoort, maar ook dat het aangeboden systeem van collectief leerlingenvervoer geen enkele zekerheid biedt aan de volwassen personen met een handicap die er gebruik van wenst te maken. In het verleden werd dat gedoogd en er werden ook uitzonderingen toegestaan.

De toegestane uitzonderingen kunnen enkel gebeuren zo lang voldaan is aan volgende voorwaarden: het op de rit ingezette voertuig beschikt over voldoende capaciteit; rechthebbenden hebben steeds voorrang op niet-rechthebbenden, en een volwassen persoon met een handicap is geen rechthebbende; het ophalen van niet-rechthebbenden heeft geen invloed op de reisweg, het mag dus geen aanleiding geven tot omwegen; en tot slot, de niet-rechthebbende betaalt het door De Lijn voorziene tarief.

Het hanteren van het gedoogbeleid dat in het verleden werd toegepast, biedt in die zin noch voor de gebruikers van het vervoer, noch voor de ouders een duurzame oplossing voor het probleem. Er bestaat geen enkele zekerheid over beschikbare plaatsen, noch over de gevolgde reisweg. Bovendien zal het toestaan van deze uitzonderingen discriminerend werken naar de andere volwassen gehandicapten en dagcentra.

Het verdient aanbeveling dat de uitzonderingen in het gedoogbeleid uitdoven. Tegelijk moeten we zoeken naar een oplossing voor het vervoer van volwassen gehandicapten naar een dagcentrum of tehuis. Het is de bedoeling om nog voor het zomerreces een sneuveltekst te hebben.

In verband met het andere probleem moet ik u teleurstellen. Het zal zeer moeilijk zijn om op korte termijn een oplossing te vinden, omdat dit eigenlijk helemaal niet tot mijn bevoegdheid behoort. Dit zit niet vervat in de opdracht die De Lijn heeft gekregen in uitvoering van het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs. Er is, bijvoorbeeld vanuit het departement Welzijn, dat hiervoor bevoegd is, geen vraag gekomen om dit vervoer te organiseren in hoofde van De Lijn. Ik heb dus eigenlijk op geen enkel vlak de bevoegdheid om dit probleem op

te lossen. Het enige wat ik kan doen is zo goed mogelijk omgaan met het gedoogbeleid dat nu bestaat en dat uitdovend laten werken, hoe onrechtvaardig dat ook wordt aanvoeld door de betrokkenen.

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

**Mevrouw Cathy Berx:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik het goed heb begrepen, wordt er nog voor het reces een sneuveltekst voorgelegd die daarna verder wordt besproken en die de bedoeling heeft een meer structurele oplossing te vinden, in overleg met de andere bevoegde minister. Wat betekent dat dan voor mensen die als leerling naar een bepaald centrum gingen en er na het verstrijken van hun leerplicht nog steeds naartoe blijven gaan? Is het dan de bedoeling dat, in afwachting van de sneuveltekst, een aantal van hun problemen worden ondervangen door een zo goed mogelijke toepassing van het gedoogbeleid en dat ze nog altijd gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, uiteraard onder de zeer strakke voorwaarden die u hebt genoemd en die gekend zijn?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik weet dat de kwestie vrij complex is, maar het gaat hier om twee dossiers die echt strikt van elkaar moeten worden gescheiden. Eigenlijk gaat het zelfs om drie dossiers.

Het eerste dossier is het meest voor de hand liggende, namelijk het reguliere openbaar vervoer dat we zo toegankelijk mogelijk maken. Complementair daarmee, en dat is waarover ik overleg heb gehad met minister Vervotte, willen we gebiedsdekkend de diensten Aangepast Vervoer uitbreiden.

Door een samenloop van omstandigheden in de vorige legislatuur vallen de diensten Aangepast Vervoer vandaag onder de bevoegdheid Gelijke Kansen. Die diensten vallen niet eens onder mijn bevoegdheid als minister van Mobiliteit, maar onder Gelijke Kansen, waar ze totaal fout zitten. De vraag was dus altijd de volgende. Hevelen we de diensten Aangepast Vervoer over naar Mobiliteit of hevelen we ze over naar Welzijn?

Die discussie is nog niet helemaal afgerond, maar we zijn wel al ver gevorderd in een gezamenlijke visie: vandaag zijn de diensten Aangepast Vervoer niet gebiedsdekkend. In een aantal regio's in Vlaanderen is er een aanbod en in een aantal andere regio's niet. Dat is niet billijk, dat is niet rechtvaardig, daar willen we iets aan doen, en daarvoor creëren we een kader.

Dat zal evenwel de problemen die u schetst niet oplossen. Diegenen die vroeger rechthebbende waren om via

De Lijn te worden vervoerd naar hun school omdat ze in het aangepast onderwijs zaten, zijn opeens, van de ene op de andere dag, niet meer rechthebbend. Daar is geen oplossing voor, want er bestaat eigenlijk geen dienstverlening voor die categorie. Die mensen voelen dat, en ik begrijp dat, als onrechtvaardig aan. Ze eisen dat ze toch op die bus van De Lijn kunnen, maar dat is niet vol te houden. Men kan een aantal uitzonderingen toestaan, onder een aantal strikte voorwaarden, maar dat is niet vol te houden. Voor dat laatste probleem is er dus nog niet onmiddellijk een oplossing.

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

---









