

C37 – OPE5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

5 december 2006

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de organisatie van het leerlingenvervoer voor leerlingen van het Buitengewoon Onderwijs	1
Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de Buzzy Pazz voor leerlingen van het buitengewoon secundair onderwijs	1
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van het internetportaal KLIP en de afstemming met het federale Kabel- en Leidinginformatiemeldpunt KLIM	5
Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het mogelijke verbod op vrachtverkeer op de ring rond Rijsel	
Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afleiden van het zwaar vervoer op de Voie Rapide Urbaine te Rijsel	6
Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het tracé van de aansluiting van de geplande Franse autoweg A24 op de autowegen op het Vlaamse grondgebied	
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geplande aansluitingstraject A24 Amiens-Rijsel	11



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

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de organisatie van het leerlingenvervoer voor leerlingen van het Buitengewoon Onderwijs**

**Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot de heer Frank Vandenbroucke, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over de Buzzy Pazz voor leerlingen van het buitengewoon secundair onderwijs**

**De voorzitter:** Minister Van Brempt zal namens de regering antwoorden.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb ongeveer dezelfde vraag om uitleg gesteld als mevrouw Helsen, want blijktbaar zijn er acties in verschillende streken. Mevrouw de minister, het is belangrijk om deze thematiek aan te pakken.

Als ouders van een leerling van het buitengewoon onderwijs een passende school voor hun kind moeten kiezen, is dat niet altijd de dichtstbijzijnde school. Een kind in het buitengewoon onderwijs heeft recht op gratis onderwijs als het de dichtstbijzijnde school kiest, en daar wringt soms het schoentje.

Minderbegaafde leerlingen met leerproblemen kunnen moeilijk in een school geplaatst worden met kinderen met een zware mentale handicap. Als dat wordt vermeden, wordt niet gekozen voor de dichtstbijzijnde school en verliest men de voordelen inzake leerlingenvervoer. Ouders kiezen vaak de school die het best bij hun kind past, waardoor ze het recht op gratis vervoer verliezen, met als gevolg dat ouders vaak parttime moeten gaan werken om de kinderen op school te krijgen.

Het is niet de eerste keer dat deze thematiek hier naar voren wordt gebracht. Mevrouw de minister, momenteel zijn in West- en Oost-Vlaanderen een aantal moeders bezig met het voorbereiden van acties, en ze hebben al 24.000 handtekeningen verzameld. Dat bewijst dat er een draagvlak is om de problemen op een goede manier van antwoord te dienen.

Ouders hebben vaak de klacht dat het leerlingenvervoer, dat voor het buitengewoon onderwijs vaak door De Lijn

wordt georganiseerd, niet is afgestemd op de specifieke klanten. Het personeel is vaak niet pedagogisch onderlegd om met dit type kinderen om te gaan. Er is ook geen degelijk statuut en geen opleiding voor de busbegeleiders. Ook voor de omkadering wil men zoeken naar verbetering.

Ook de lange rijtijden zijn een probleem. Twee tot drie uur op een bus zitten, zonder eten of drinken, zorgt altijd voor wat spanningen.

Mevrouw de minister, u bent wellicht op de hoogte van de verzuchtingen van de ouders van de leerlingen uit het buitengewoon onderwijs. Welke acties hebt u, samen met de minister van Onderwijs, al ondernomen om de pijnpunten aan te pakken?

Bestaat de mogelijkheid om het recht op gratis leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs uit te breiden door bijvoorbeeld de vervanging van het begrip 'dichtstbijzijnde school' door 'geschikte dichtstbijzijnde school'? Dat zou al veel ellende kunnen voorkomen. Op welke manier zou deze maatregel ingevoerd kunnen worden?

In welke mate kan overleg gevoerd worden tussen de verantwoordelijken van De Lijn en een vertegenwoordiging van deze ouders, om alle kleine problemen uit de praktijk op te lossen?

Welke maatregelen kunnen worden genomen om de zeer lange rijtijden in een aantal specifieke gevallen te vermijden of, in eerste instantie, te verminderen?

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

**Mevrouw Kathleen Helsen:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik volg de thematiek op vanuit onderwijs, en vanuit die invalshoek ben ik benaderd door een aantal ouders.

Het probleem gaat inderdaad over de formulering 'de dichtstbijzijnde school van het net naar keuze'. In de praktijk zorgt dat voor nogal wat ongewenste situaties. Als leerlingen in de loop van het schooljaar verhuizen – en dan gaat het dikwijls niet over een grote afstand – lopen ze het risico hun gratis Buzzy Pazz te verliezen. We stellen vast dat heel wat leerlingen met dat probleem worden geconfronteerd, zeker als we kijken naar de wijzigingen binnen gezinssituaties.

Binnen het buitengewoon onderwijs past het gebruik van het openbaar vervoer vaak in een zelfstandigheids-

training. Net voor die leerlingen is het belangrijk dat zij gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer, want het is een deel van hun opleidingsprogramma. Maar als dat extra kosten met zich meebrengt, is dat voor de ouders niet aangenaam. We zien dat deze leerlingen dan vaak gebruik gaan maken van gemeenschappelijk leerlingenvervoer, waardoor de reistijden nog worden verlengd. Soms maken de ouders de keuze om de leerlingen met de auto te vervoeren, maar dat is eigenlijk ook geen wenselijke oplossing.

Om aan te tonen dat dit een probleem is dat we moeten oplossen, zal ik een tweede – concreet – voorbeeld geven. Een leerling die op dezelfde school blijft maar naar een andere campus gaat, kan zijn recht op een Buzzy Pazz verliezen. De ouders, die het nieuwe adres opgeven, begrijpen niet dat het kind dat recht verliest. Het blijft immers op dezelfde school en volgt er ook de meest aangewezen opleiding.

Mevrouw de minister, het is belangrijk dat wordt gekeken naar een manier om de reglementering aan te passen. Wat zijn de mogelijkheden om dat te doen? Zijn er mogelijkheden om de term 'dichtstbijzijnde school' anders te interpreteren of om die benaming te veranderen?

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

**Mevrouw Michèle Hostekint:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me graag aan bij deze vraag om uitleg. Net zoals de heer Decaluwe werd ook ik daarover door een aantal mensen aangesproken. Het probleem is niet nieuw. Het is al verscheidene keren in het parlement aan bod gekomen.

Op zich is het logisch dat kinderen de dichtstbijzijnde school bezoeken om recht te hebben op het gratis leerlingenvervoer. Door het specifieke karakter van het onderwijs is die school echter vaak niet de meest geschikte. Bovendien wordt het officiële domicilie van het kind als criterium genomen om het recht te doen ontstaan. Vaak worden kinderen niet opgevangen op het officiële adres.

Mevrouw de minister, wat dat betreft, kan ik u een concreet voorbeeld geven. Een kind gaat naar school in Izegem en is gedomicilieerd in Roeselare. 's Avonds wordt het afgezet bij de grootouders in Izegem. Toch heeft het geen recht op het gratis leerlingenvervoer, omdat het in Roeselare gedomicilieerd is en het niet naar de dichtstbijzijnde school gaat.

Mevrouw de minister, zijn er mogelijkheden om het criterium ruimer te interpreteren?

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter,

collega's, ik zal een uitgebreid, soms nogal technisch antwoord geven. Het is echter belangrijk omdat het om een vrij ingewikkeld probleem gaat. Ik wil er u ook op wijzen dat 90 percent van de oplossing te vinden is bij Onderwijs en niet bij Mobiliteit of De Lijn. De Lijn is in deze enkel uitvoerder van de onderwijswetgeving ter zake. Dat wil niet zeggen dat ik de verantwoordelijkheden wil afwentelen.

Uiteraard ben ik op de hoogte van het probleem. Wel wil ik een en ander nuanceren. Het is niet zo dat De Lijn zo rigide werkt dat er geen overleg wordt gepleegd. Het ontwikkelen van het leerlingenvervoer, het opstellen van draaiboeken, de trajecten gebeurt steeds in samenspraak met de betrokken scholen. Dat gebeurt voor het schooljaar begint. Als er zich een concreet probleem voordoet, zal De Lijn in de mate van het mogelijke overleg plegen met de school en het probleem trachten op te lossen. Net zoals u krijg ik heel wat vragen over zaken die niet zijn opgelost. Daarnaast zijn er echter ook heel wat problemen die wel werden verholpen.

Mijnheer Decaluwe, als er vragen zijn over de geschiktheid van het personeel, dan is het aan de school om die zo snel mogelijk kenbaar te maken aan De Lijn. Ook hier zal De Lijn met de school nagaan hoe het probleem kan worden aangepakt.

Er is een grootscheeps onderzoek bezig over de aangehaalde knelpunten in de regio Oost-Vlaams-Brabant. Het is voor deze regio dat de krachtlijnen voor een nieuw concept inzake regelgeving en vervoersorganisatie worden uitgetest. Alle mogelijke vragen over nieuwe concepten, nieuwe definities worden er onder de loep genomen. Met dat onderzoek wordt ook nagegaan op welke manier de ouders optimaal betrokken kunnen worden en hoe de samenwerking tussen De Lijn en de scholen beter kan worden georganiseerd in functie van een beter leerlingenvervoer.

De busbegeleiders ressorteren onder de bevoegdheid van het departement Onderwijs. Tijdens de cao-onderhandelingen kwam die problematiek ook al aan bod. Vanaf 1 september 2007 voorziet minister Vandebroucke in middelen voor een betere verloning van busbegeleiders. Sinds het voorjaar van 2006 zijn er opnieuw vormingssessies voor de busbegeleiders gestart. Ook hiervoor worden volgend jaar de nodige middelen binnen het departement Onderwijs uitgetrokken.

Een aantal vragen gingen over de mogelijkheid om een ruimere interpretatie te geven aan het recht op gratis leerlingenvervoer in het onderwijs. Vooraf wil ik toch zeggen dat een en ander wettelijk geregeld is.

De wetten op het buitengewoon en geïntegreerd onderwijs dateren van 6 juli 1970. Daarin staat dat de

Vlaamse Regering de reiskosten op zich neemt voor personen met een handicap die de dichtstbijzijnde school of het dichtstbijzijnde instituut voor buitengewoon onderwijs bezoekt, waar onderwijs verstrekt wordt waarvoor zij geschikt werden verklaard, en dit binnen de groepering naar keuze. Met andere woorden, de term 'dichtstbijzijnd onderwijs' is in die regelgeving al gehanteerd en verankerd.

In de wet houdende de oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer van 15 juli 1983, zijn de aan De Lijn en het onderwijs toevertrouwde taken omschreven. De opmaak van de regelgeving behoort volgens de bepaling van diezelfde wet tot de bevoegdheid van het departement Onderwijs. Deze taak wordt binnen het departement Onderwijs volledig behartigd door de afdeling CLB, Nascholing en Leerlingenvervoer. De Lijn staat dus wel in voor de organisatie van het leerlingenvervoer en voor de correcte toepassing van de door het departement Onderwijs voor het leerlingenvervoer vastgestelde regelgeving.

Afwijkingen op die regelgeving kunnen niet door De Lijn, maar enkel door het departement Onderwijs worden toegestaan op basis van individuele afwijkingen, en dit om medische of pedagogische redenen.

Op dit moment zijn al afwijkingen mogelijk inzake dichtstbijzijnde school. Minister Vandenbroucke en ikzelf zijn momenteel een nieuwe regeling aan het onderzoeken. Maar binnen het huidige wetgevende kader kunnen uiteraard wel afwijkingen worden verleend. Het gaat over leerlingen op secundair niveau, indien het instituut voor hen niet de gewenste studiemogelijkheden biedt, of hen om materiële redenen niet kan opnemen. Dat wordt hierin verder gespecificeerd. Mocht het jullie interesseren, in het decreet van 28 juni 2002 zijn goed omschreven redenen opgenomen betreffende de gelijke onderwijskansen. Maar nog eens: dat is op basis van individuele aanvragen en afwijkingen. Het is het departement Onderwijs dat dit toestaat en niet het departement Mobiliteit noch De Lijn.

Ik wil even de algemene filosofie schetsen en bespreken waar we naartoe kunnen evolueren. Ik benader dat wel met de grootste voorzichtigheid, omdat we nog volop bezig zijn met dat onderzoek. De huidige regelgeving vertrekt van het recht op vervoer, als de leerling de dichtstbijzijnde school van een groepering van zijn keuze boekt. Voor wat het buitengewoon basisonderwijs betreft, wordt uiteraard rekening gehouden met het type onderwijs. Voor het buitengewoon secundair onderwijs wordt rekening gehouden met het type onderwijs, de onderwijsvorm en de studierichting.

Voor het bepalen van de dichtstbijzijnde school, wordt rekening gehouden met de kortst mogelijke afstand tussen de verblijfplaats van de leerling en de onderwijs-

instelling, berekend langs de rijbaan die geschikt is voor het verkeer van voertuigen in het algemeen, en dit met uitsluiting van paden, veld-, bos- en private wegen.

In de praktijk wordt tegenwoordig vooral met een routeplanner gewerkt om de routes te berekenen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met het feit of een school al dan niet snel bereikbaar is. Ook dat vind ik een verkeerd uitgangspunt.

Minister Vandenbroucke en ik zijn ons er heel erg van bewust dat de continuïteit in de schoolloopbaan van leerlingen van groot belang is. Het is niet eenvoudig om binnen de huidige rigide regelgeving die continuïteit te waarborgen. We zijn er volop mee bezig om dit te evalueren en het concept 'dichtstbijzijnde school' onder de loep te nemen.

Ik heb heel veel respect voor de keuzevrijheid in het onderwijs, voor het pedagogisch project en het feit dat ouders soms voor een ander soort begeleiding kunnen kiezen. Maar ik wil ervoor waarschuwen dat, als je een criterium als dichtstbijzijnde school loslaat, het budgettaire plaatje niet te overzien is. Als het recht op buitengewoon onderwijs tout court wordt vertaald in gratis leerlingenvervoer, moet je bij wijze van spreken eender wie van eender welk deel van het land gratis naar een ander deel van het land vervoeren. Als je ziet wat de kostprijs vandaag al is om de ritten vandaag een beetje terug te schroeven, wat ik echt noodzakelijk vind, dan zitten we aan een ontzettend hoge kostprijs.

De Lijn is maar een uitvoerder. Als daar de nodige budgettaire middelen voor worden voorzien, zal De Lijn dat uitvoeren. Dat is het punt niet. We moeten wel een goede balans zoeken tussen die twee. Ik vind in alle eerlijkheid dat het vooral de minister van Onderwijs is die de lead moet nemen van die discussie.

Ten slotte hebben we het over de maatregelen omtrent de lange rijtijden. Sinds het begin van de legislatuur word ik daarmee geconfronteerd. Het is ook bijzonder asociaal. Gelukkig hebben we begin dit schooljaar al een aantal initiatieven kunnen nemen. We hebben extra middelen voorzien in de begrotingscontrole van dit jaar. Die bijkomende middelen laten voor De Lijn toe om tegen 1 januari 2008 die buitensporig lange ritten gradueel weg te werken. Buitensporig, dat is meer dan vier uur per dag, heen en terug. We moeten absoluut nog onder die vier uur zakken, maar vandaag hebben we een heel pak ritten die boven de vier uur zitten.

Concreet gaat het over 173 extra ritten die we gaan inleggen tegen 1 januari 2008. De eerste 54 zijn er nu al, sinds 1 september 2006. Het kostenplaatje van dit alleen al – het ontdebellen van 173 ritten om ervoor te zorgen dat we de norm van vier uur bereiken – bedraagt 5,6 miljoen euro op jaarbasis.

Ik denk dat we op zoek moeten gaan naar een beter regelgevend kader. Zowel het onderzoek in het oosten van Vlaams-Brabant als de taskforce STOP, een uitgebreide taskforce voor mobiliteit en onderwijs, dragen daaraan bij. Samen met u hoop ik dat we het probleem binnen een bepaald budgetair kader kunnen oplossen.

Ik kan u vandaag spijtig genoeg geen beter nieuws brengen. Waar het mogelijk is, moeten we goed omgaan met afwijkingen op het terrein.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is positief dat u, minister Vandenbroucke en uw andere collega's de problematiek erkennen – dat is al iets. Natuurlijk willen de betrokkenen graag ook iets zien wijzigen in de praktijk.

U bent bezig met een studie over het oosten van Vlaams-Brabant. Op zich heb ik daar geen problemen mee, maar wat is uw timing? Welke timing kan er vooropgesteld worden? Ik ben me ervan bewust dat u niet alle problemen kunt oplossen, maar misschien kan wel het grootste deel van de problemen worden opgelost.

Bent u bereid om er bij uw collega, minister Vandenbroucke, op aan te dringen om de wetgeving te wijzigen? Wat dacht u van mijn suggestie om de bepaling 'dichtstbijzijnde school' te wijzigen in 'meest geschikte dichtstbijzijnde school'. Ik weet wel dat de bepaling 'geschikt' relatief is. Wellicht zijn er administratieve wijzigingen nodig. Mijn West-Vlaams boerenverstand vertelt me echter dat er wel een of andere reden is waarom iemand in een bepaalde school voor buitengewoon onderwijs werd ingeschreven. Die scholen laten wellicht niet iedereen toe. Op welke manier gaan we daarmee om? Volgens mij moet er toch wel ongeveer becijferd worden waarover het gaat. Ik ga ervan uit dat wat kan voor de 65-plussers ook moet kunnen voor andere doelgroepen die het wellicht sociaal moeilijker hebben en meer noden hebben. Of we moeten de solidariteit tussen de generaties haar rol laten spelen.

Mevrouw de minister, ik vraag u dus om te werken aan een timing en om goed te helpen zoeken naar een mogelijke versoepeling van de wetgeving. Ook vanuit De Lijn kan hierover worden nagedacht. Het gaat om leerlingen die in vaak moeilijke omstandigheden worden vervoerd. Dat vervoer moet op een goede manier worden geregeld en moet ook voor de ouders van de leerlingen sociaal verantwoord blijven.

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

**Mevrouw Kathleen Helsen:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. We zullen nog een beetje moeten wachten. Ook ik wil graag

meer vernemen over de concrete timing. Wanneer wordt het onderzoek afgerond? Wanneer kunnen we er conclusies uit trekken en kunnen we de nodige aanpassingen doen?

Voor wat de Buzzy Pazz betreft, is het heel interessant om een inschatting te maken, ook op langere termijn. Binnen onderwijs zijn we momenteel bezig met het leerzorgkader. Het is de bedoeling om in de toekomst minder leerlingen te oriënteren naar het buitengewoon onderwijs. Het gaat om leerlingen die zelfstandig gebruik maken van het openbaar vervoer. Die groep is beperkter dan het totale aantal kinderen in het buitengewoon onderwijs. Het is interessant om eens te bekijken over hoeveel leerlingen het gaat. Voor de leerlingen van wie volgens het CLB het gebruik maken van het openbaar vervoer als een belangrijk item in hun ontwikkeling kan worden beschouwd, kan er naar een oplossing worden gezocht zodat de toekenning van de Buzzy Pazz sowieso kan worden gegeven, los van het gegeven 'dichtstbijzijnde school'. Als het met andere woorden wenselijk is in het ontwikkelingsprogramma van leerlingen, naast het attest dat een CLB toekent en waarin afwijkingen kunnen worden bekeken, zou het moeten meespelen bij het toekennen van de Buzzy Pazz. Het is wellicht interessant om hiermee rekening te houden bij de herziening van de wetgeving.

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

**Mevrouw Michèle Hostekint:** Mijnheer de voorzitter, ook ik wou de minister danken voor het antwoord. De vragen en replieken van de collega's lopen gelijk met wat ik wou zeggen.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, ik weet niet exact wanneer het onderzoek klaar zal zijn, maar dat moet ergens in het voorjaar zijn. Ik zal u wellicht zien steigeren, maar ik heb geleerd dat ik heel voorzichtig moet zijn met een timing. Als we een heel nieuw wetgevend kader willen, dan zal september 2007 niet haalbaar zijn. Wellicht wordt het dus september 2008.

Ik wil de kwestie zeker eens samen met minister Vandenbroucke bekijken. Ik heb een beetje schrik om eender welke flexibiliteit toe te staan als we nog niet weten waar we beleidsmatig heen willen, want dan scheppen we misschien verwachtingen waaraan we niet kunnen beantwoorden. Eens we weten waar we beleidsmatig heen willen, kunnen we in een overgangsjaar misschien wel al een beetje flexibeler zijn. Ik wil me echter nu nog niet engageren, want hierover moet ik absoluut eerst overleg plegen met minister Vandenbroucke, maar tegen 1 september 2008 zou er wellicht een nieuw kader moeten zijn. Volgend jaar



moeten we, indien nodig, ook de nodige middelen vrijmaken voor de begroting van 2008.

Het voorstel over de Buzzy Pazz zal ik zeker in overweging nemen. Het verschil tussen de discussie over het vervoer voor mensen ouder dan 65 en de discussie over het leerlingenvervoer ligt natuurlijk bij de kostprijs. Bij het leerlingenvervoer is het niet de gratis Buzzy Pazz die de grote kostprijs inhoudt. We kunnen die dus wel verstrekken, alleen moeten we dat binnen de reglementering doen. We praten misschien over 20 à 30 leerlingen. Voor De Lijn is het gratis abonnement geen grote kostprijs, maar wat wel veel kost, is het organiseren van het leerlingenvervoer zelf. Dat kost heel veel geld, want het gaat om vervoer van en naar huis, een vorm van vervoer die heel sociaal is. Ik onderzoek uw voorstel en ik kijk of we op korte termijn iets kunnen doen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de werking van het internetportaal KLIP en de afstemming met het federale Kabel- en Leidinginformatiemeldpunt KLIM**

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de ramp in Gellingen en de gevolgen daarvan. Mijnheer de minister, u zult zich misschien herinneren dat mijn eerste interpellatie van deze legislatuur daar ook over ging. Gellingen lag toen nog vers in ons geheugen. Iedereen, het hele parlement en iedereen die beleidsverantwoordelijkheid draagt, heeft zich voorgenomen dit soort van incidenten zo veel mogelijk te vermijden. Ondertussen zijn er nog altijd dergelijke incidentjes, zij het in kleinere en minder dramatische vorm.

De reden waarom ik deze vraag stel, is een schadegeval dat zich heeft voorgedaan in Nieuwpoort, waar er een gaslek is ontstaan naar aanleiding van werken aan de waterleiding. Men is er op een gasleiding gestoten die men niet wist liggen, en die is doorboord. Fluxys had nochtans de nodige informatie aan de ter plaatse werkende aannemer doorgespeeld, maar er lag nog een gasleiding van een andere beheerder. Dat heeft aanleiding gegeven tot de evacuatie van een school met ongeveer 800 leerlingen en van een twintigtal woningen. Dat voorval illustreert nogmaals dat de goede voornemens die we ons onmiddellijk na de ramp van Gellingen hebben gemaakt, nog niet effectief zijn uitgevoerd. De Vlaamse Confederatie Bouw, afgekort VCB, beklaagt

zich dat iedere keer. Bij elk dergelijk incident, wijst de confederatie erop in haar publicaties dat we nog maar weinig vooruitgang hebben gemaakt. Die bekommernis is ook de onze.

We hadden een aantal goede voornemens gemaakt. We hadden in een Kabel- en Leiding Informatie Portaal, afgekort KLIP, voorzien: een webtoepassing met informatie over de leidingen in de Vlaamse ondergrond, dus een aanbod van informatie over de aanwezigheid van alle transport- en distributienetten. Dat zou in de loop van dit jaar volledig operationeel zijn geworden. Het incident in Nieuwpoort bewijst dat daar echter nog vraagtekens bij kunnen worden geplaatst.

Naast het KLIP was er ook het KLIM om de boel te verbeteren: het Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt, dat aannemers gemakkelijker de informatie omtrent de ondergrond en de zich daar bevindende leidingen moest verstrekken. We hebben daar onmiddellijk na de ramp van Gellingen vraagtekens bij geplaatst. Er zijn leidingen die federaal beheerd zullen blijven, en dan is dat KLIM wel interessant, maar de vraag is in hoeverre het KLIM en het KLIP, het Vlaamse en het federale informatienetwerk, compatibel kunnen worden gemaakt. U zou daaromtrent op 5 november 2005 met minister Verwilghen de nodige afspraken maken. Welk antwoord hebt u toen van minister Verwilghen gekregen? Is er een samenwerking? Worden de beide systemen, KLIM en KLIP, compatibel gemaakt of niet?

Een ander element dat rampen en rampjes moet voorkomen, is het Grootchalig Referentie Bestand, afgekort GRB, een geografische achtergrond die elektronisch wordt aangeleverd en waarop de KLIM- en KLIP-informatie kan worden aangeduid. Het zou de bedoeling zijn dat het GRB in 2014 volledig operationeel zou zijn, Vlaanderen geheel dekkend. Intussen zijn er al een aantal plaatselijke GRB-informatiegebieden afgewerkt. We willen ook weten welke dat zijn.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van het incident in Nieuwpoort en rekening houdend met de goede voornemens die we hebben gemaakt na de ramp in Gellingen, wil ik u drie vragen stellen. Hoeveel GRB-projectzones zijn nu al afgewerkt en beschikbaar gesteld? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het totaal van 352 projectzones die grotendeels overeenkomen met de gemeentegrenzen? Hoe ver staat het met de werking van het KLIP? Is dat operationeel? Is er al dan niet een samenwerking met het KLIM, en hoe is dat georganiseerd?

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

**De heer Jan Peumans:** Ik krijg bij wat de heer Penris

zegt, de indruk dat de gemeenten helemaal onbekend zouden zijn met de informatiesystemen. Dat is niet helemaal waar. Bij het uitvoeren van rioleringswerkzaamheden wordt eerst informatie gevraagd aan de nutsmaatschappijen. Men ervaart wel een probleem bij Fluxys bijvoorbeeld. Er zijn ook op dat vlak een aantal inspanningen gedaan. Niet alleen de VCB maar ook de gemeentebesturen zijn vragende partij om daar zo snel mogelijk helderheid in te krijgen. Gas is een heel ander verhaal. Bij de bevolking ontstaat de perceptie dat de gemeentebesturen niet weten wat er precies in de ondergrond ligt. Volgens mij is het verhaal toch iets genuanceerder.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Penris, mijnheer Peumans, het is inderdaad zo dat dit probleem met de nodige daadkracht verder moet worden opgelost.

Het Grootschalig Referentie Bestand bevindt zich momenteel op kruissnelheid. Van de 352 voorziene projecten zijn er momenteel 25 volledig in kaart gebracht en zijn er 49 projectzones in uitvoering. Daarnaast zullen nog 12 projectzones worden gegund in 2006. In totaal zijn er dus 68 projectzones van de 352 in opbouw. In 2007 zullen ook al 14 afgewerkte projectzones worden bijgehouden. Op [www.agiv.be](http://www.agiv.be) kunt u de voortgang volgen.

Het KLIP bevindt zich momenteel in een opstartfase. De kabel- en leidingbeheerders en de beheerders van het openbaar domein zijn bezig met het opladen van hun gegevens in het systeem. Naast het afronden van de bouw van het internetportaal KLIP worden in het voorjaar alle gemeenten bevraagd, zodat alle kabel- en leidingbeheerders kunnen worden geïdentificeerd. Alle gemeenten hebben hun medewerking toegezegd.

Sinds september kunnen de kabel- en leidingbeheerders zich registreren op de KLIP-website en hun kabel- en leidinggegevens inbrengen in het systeem. Dit proces is nog bezig. Intussen hebben 83 van de 158 bij het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen – of AGIV – gekende klassieke leidingsbeheerders zich geregistreerd in het KLIP. Hiervan hebben er 63 hun gegevens al opgeladen. Daarnaast beheren ook vele steden en gemeenten zelf nog hun kabels of leidingen. Het gaat dan voornamelijk over rioleringswerken. 102 steden en gemeenten hebben zich dus als kabel- en leidingbeheerder geregistreerd in het KLIP, waarvan 74 hun gegevens al hebben opgeladen. Daarnaast hebben 240 steden en gemeenten zich als beheerder van het openbaar domein geregistreerd, waarvan 168 hun gegevens al hebben opgeladen. Ik hoop dat het KLIP zo snel mogelijk operationeel wordt. Dan zal een plaanvrager door één simpele elektronische aanvraag automatisch alle aanwezige

kabel- en leidingsbeheerders in het plaanvraaggebied kunnen bereiken.

Het is spijtig dat er twee initiatieven zijn ontwikkeld: het KLIM en het KLIP. Ik heb minister Verwilghen daarover aangesproken en hem gevraagd om beide maximaal op elkaar af te stemmen. Dat is mogelijk. Het KLIP zou dan optreden als een uniek aanspreekpunt voor de plaanvraag in Vlaanderen. De KLIM-leden zouden zich tevens registreren in het KLIP.

Momenteel is het KLIM al operationeel. Het dekt 10.000 kilometer leidingen, namelijk het gasvervoers- en hoogspanningsnet. Het KLIP zal, zodra het af is, meer dan 500.000 kilometer kabels en leidingen beheeren.

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de minister, uw antwoord doet me enigszins denken aan een gedicht van Guido Gezelle: ‘Traagzaam trekt de witte wagen’. Het gaat dus heel traag maar gestadig vooruit. Ik hoop dat zich geen grote of kleine ramp moet voltrekken voor ik u de volgende keer mag ondervragen.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Penris, ik zou niet graag de indruk wekken dat wij heel langzaam vorderen. Er wordt heel hard gewerkt. Ik kan u verzekeren dat ik de nodige druk uitoefen om het tempo aan te houden en op te voeren.

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

**Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het mogelijke verbod op vrachtverkeer op de ring rond Rijsel**

**Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het afleiden van het zwaar vervoer op de Voie Rapide Urbaine te Rijsel**

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

**De heer Karlos Callens:** Via de media kon vernomen worden dat de Fransen overwegen om een doorrijverbod in te voeren voor vrachtverkeer dat vanuit Frankrijk ons land binnenrijdt. Niet alleen in de kranten maar vooral op tv is daar al heel wat om te doen geweest. Er zijn daar aan de grens al een aantal burgemeesters samengekomen. Deze maatregel zou op korte termijn

worden ingevoerd – als ik goed geïnformeerd ben, op 11 december. Dat is dus heel dichtbij.

Dit plan sluit aan bij de algemene beleidslijn van de prefect van het département du Nord Daniel Canepa om de verkeersdruk rond Rijsel te verlichten. De maatregel zou onder andere betekenen dat de zogenaamde ‘voie rapide urbaine’ rond Rijsel permanent zal worden afgesloten vanaf een bepaalde tonnenmaat. Enkel vrachtwagens die in Rijsel zelf moeten zijn, zouden op de ringweg mogen. Het zware vrachtverkeer richting ons land zal daardoor omgeleid worden langs de A17 naar Doornik. Naar schatting zou het daarbij gaan om ongeveer 3000 vrachtwagens per dag.

Uiteraard heeft deze maatregel ook voor ons land gevolgen. Meer bepaald dreigen nogal wat bedrijven in de Vlaamse grensstreek er het slachtoffer van te worden. In het verleden kondigde de Franse regering bij mobiliteitsbeslissingen in de grensstreek met België steeds overleg aan met de Vlaamse en Waalse overheden. Bovendien kan men zich de vraag stellen in hoeverre een eenzijdige beslissing niet in strijd zou zijn met bestaande Europese afspraken inzake overheidsbeslissingen die betrekking hebben op grensoverschrijdend verkeer.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Een: is er in dit dossier intussen een definitieve beslissing van de Fransen? Twee: in hoeverre werd de Vlaamse overheid door de Fransen, zoals beloofd, in dit dossier betrokken? Drie: in hoeverre heeft de Vlaamse Regering zelf al stappen gezet naar de Franse regering? Vier: is er in dit dossier een officieel standpunt van de Vlaamse Regering? Zo ja, wat is dit standpunt? Is het al kenbaar gemaakt aan de Franse regering? Vijf: wat zal de Vlaamse Regering doen als de Fransen op 11 december toch eenzijdig deze maatregel zouden doorvoeren?

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

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag heeft een beetje dezelfde teneur maar heeft toch een andere achtergrond. Ik zal eerst wat situering geven. Er ligt al sinds 1999 een betere ring rond Rijsel. De RN 227 en de RN 356 – de zogenaamde ‘voie rapide’ – werden toen aangelegd, samen met de betere toegang en ontsluiting van de stad Rijsel zelf. De aanleg had de bedoeling om de bestaande verbinding te ontlasten.

De prefect van het ‘département’, trouwens dezelfde persoon als die van de ‘région’, heeft nu dus beslist om eerstdaags ter hoogte van Faches-Thumesnil de autoweg voor vrachtwagens af te sluiten en deze via de A27 en de A17 via Doornik naar Kortrijk te laten omrijden. Hij is ook van plan om aan de grensovergang in Rekkem een controlepost te laten oprichten en boetes te laten uit-

schrijven voor de vrachtbestuurders die de nieuwe bepaling overtreden.

Het verbod wordt niet toevallig uitgevaardigd. Het heeft te maken met de fileproblemen op de ring rond Rijsel. Ik woon er vlak in de buurt en kan getuigen dat de overlast er zeer groot is. Er zijn deze zomer bij regenweer ook enkele dodelijke ongevallen gebeurd op die weg. En ten slotte zijn de langsbewoners, zoals wat googelen op het internet ons leert, al jaren vragende partij om maatregelen te treffen om de verkeersdruk voor hen te verlichten.

Voor de volledigheid: er zijn 87.000 voertuigen per dag in beide richtingen, waarvan 10.000 vrachtwagens. Ongeveer 60 percent van het daar voorbijkomende verkeer is doorgaand verkeer en passeert dus ook in Rekkem. Dat zijn ongeveer 3100 vrachtwagens per dag en per rijrichting.

Is wat de Franse overheid doet legaal of niet? Is het een verstandige maatregel? Hoe moet Vlaanderen daarmee omgaan?

Nadat ik mijn vraag had ingediend, mijnheer de minister, heb ik wat research gedaan en extra bronnen over dit dossier kunnen opsporen. Ik ontdekte dat het op zich geen nieuw dossier is. Al in mei 2005 hebt u van uw federale collega hierover een brief gekregen om uw standpunt te bepalen over de intentie van de prefect. Die had, naar goede Franse gewoonte, het centrale bestuur aangeschreven. Zo doen ze dat in Frankrijk, alles gaat er via Parijs en ze denken dat het hier precies zo gaat. De heer Landuyt heeft u daarover aangesproken, mijnheer de minister. Het dossier wordt al meer dan een jaar onderzocht en het is dus op zich niets nieuws.

Ik heb ook begrepen dat er verschillende standpunten bestaan over de vraag of het mag of niet. Misschien moeten we ons eerst de vraag stellen in hoeverre zo'n maatregel van de Franse overheid al dan niet correct is.

In een antwoord op een recente vraag van federaal collega Brotcorne zegt minister Landuyt, op advies van de FOD Mobiliteit, dat wat betreft het trans-Europese wegennet er geen beperking is voor de Franse overheid om dit soort maatregelen op te leggen. Er wordt in het antwoord verwezen naar maatregelen die in België van kracht zijn. Onze Waalse collega's bijvoorbeeld hebben beperkende maatregelen voor vrachtwagens in Luik ingesteld. Ook rond Luik moet er worden omgeden. Er zijn veel Europese voorbeelden te vinden van beperkingen op vrachtwagenverkeer op dit soort auto-snelwegennetwerken.

Daarmee geef ik aan dat het er mij niet om gaat om die 87.000 voertuigen toch via die grenspost van Rekkem

te krijgen. We moeten ons wel afvragen welke maatregel in deze zaak de verstandigste is. Is het zo erg dat die vrachtwagens via Doornik moeten omrijden? Het gaat over 15 kilometer omweg om precies te zijn.

Ik zal straks een vraag stellen over de A24, maar ik wijs er nu al op dat die twee dossiers niet los staan van elkaar. De overdruk die er rond Rijsel is, moet volgens sommigen een uitweg vinden in die nieuwe A24. Misschien moeten we die Franse oplossing een kans geven, zodat die aansluiting in eigen land misschien niet eens zo nodig is. Maar ik beperk mij eerst tot dat zware vervoer.

Is het legaal wat ze doen of niet? Hebt u officieel overleg gepleegd met Franse en Noord-Franse instanties? En wat zijn de resultaten daarvan? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Is het in uw hoofdelijke verantwoordelijkheid als minister dat u dat aanpakt? Wat is uw visie daarin?

De Fransen kunnen het doorgaand verkeer natuurlijk alleen in de noordelijke richting verbieden, omdat zij op de Franse autoweg de signalisatie moeten aanbrengen om de wagens via Doornik te laten rijden. Wil men hetzelfde doen voor het doorgaand verkeer dat naar het zuiden rijdt, dan moet het Vlaamse Gewest de maatregel nemen om het zware verkeer om te leiden via Doornik. En dat valt wel degelijk helemaal onder uw bevoegdheid.

Bent u van plan om – naar analogie van die Franse maatregel – in Vlaanderen maatregelen te nemen die hierop aansluiten? Dat is trouwens een vraag die bij de Noord-Franse bevolking heel sterk leeft. Welke maatregelen zijn in dat geval gepland? Bent u van plan de signalisatie aan te passen om vrachtwagens om te leiden en wordt die route dan verplicht, of is het een facultatieve route?

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

**De heer Carl Decaluwe:** Beide collega's hebben de problematiek goed geschetst. Ik denk dat een overheid inderdaad bepaalde maatregelen kan nemen, weliswaar op voorwaarde dat ze niet discriminerend zijn. Daarom wil ik een aanvullende vraag stellen.

Uit de teksten en de besluiten in Noord-Frankrijk begrijp ik dat de Franse vrachtwagens verder kunnen rijden, ook als ze in de distributiecentra in de buurt van Rijsel moeten zijn. De Belgische vrachtwagens die in de buurt van de grens moeten zijn, ook voor een distributiecentrum zoals de LAR, zouden niet door kunnen en om Doornik via Kortrijk weer naar de grens moeten rijden.

Dit zou in het besluit van de Franse prefect staan: een vrachtwagen van de Franse nationaliteit kan door omdat hij in de Rijselse regio moet zijn. De Belgische vracht-

wagens die in feite op Belgisch grondgebied moeten zijn voor een gelijkaardige actie, worden gedwongen tot een ongelooflijke omweg. Dat is in strijd met de mededinging.

Mijnheer de minister, klopt het wat ik hier naar voren breng? Bent u op de hoogte van die besluiten van de Franse prefect? En zo ja, deelt u de mening dat dat een discriminerende maatregel is? Ik vind dat de Vlaamse Regering bij Europa de nodige stappen moet nemen om de discriminatie daar weg te werken.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Callens, u vroeg of ik op de hoogte was van het Franse verbod voor vrachtwagens om in noordelijke richting de RN356, de RN227 en de A22 te nemen. Ik ben in september op de hoogte gebracht door de Franse prefect, die op 5 oktober daarover een vergadering had. De maatregel werd toen overwogen na een reeks ongevallen in augustus van dit jaar, waarbij spijtig genoeg ook een aantal doden zijn gevallen. Het klopt, zoals de heer Caron opmerkt, dat die maatregel vroeger ook al werd overwogen, maar nooit is doorgevoerd.

Er is een besluit van de prefect van Rijsel van 17 november 2006, dat zegt dat vanaf 11 december 2006 een vrachtverbod wordt ingesteld voor het transitverkeer. Dat stelt de zaken, zeker met betrekking tot het Europese TEN-netwerk en de Europese regelgeving daarentrent, toch in een ander daglicht.

De vraag is hoe de Vlaamse overheid in dit dossier betrokken is en welke de contacten zijn geweest. Ik geef een volledig overzicht. Minister Landuyt heeft ons op de hoogte gebracht van het voornemen van de Franse prefect. Nadien is er een overleg geweest tussen minister-president Leterme en de prefect op 11 september 2006 in Rijsel. Er is een ambtelijk overleg geweest op 5 oktober 2006, waar ik daarstraks al naar verwees. Er is een schrijven van 17 oktober 2006 aan de prefect met de vraag om verder overleg. Er is een schrijven van 6 november aan de federale minister Landuyt met de vraag om vanuit de federale regering hierin tussen te komen. Op 22 november 2006 is er Vlaams protest tegen de maatregelen aangekaart in het gesprek tussen de minister-president en de Franse ambassadrice. Er is een schrijven van 27 november 2006 aan de Franse minister van Openbare Werken met de vraag om in dit dossier het gepaste initiatief te willen nemen. Er is een reactie van minister Bourgeois naar aanleiding van de eerste vergadering van de Oprichtingsraad van het Eurodistrict. Er is de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken – van mijn departement dus – die het initiatief nam om deze maatregel en de Belgische bezwaren

ertegen aan te melden bij de Europese Commissie, waarover ik dadelijk iets meer ga zeggen.

Nu is het ook wel belangrijk om te onderstrepen wat gezegd is op dat ambtelijk overleg van 5 oktober. Ik citeer uit het verslag: “De Franse partner, alhoewel initiatiefnemer van deze maatregel met consequenties in België en voor de sector, weigert een technisch dossier aan te leveren. Er wordt afgesproken dat de Franse partner hun cijfergegevens zullen doorsturen, en de Belgische partner gegevens over de verkeerswisselaars. Men zal nakijken en doorsturen wat het verschil is, wanneer er een andere grens wordt genomen: 19 ton, dan wel 3,5 ton. Ook de oorsprongs- en bestemmingsgegevens zullen worden doorgestuurd.”

De Franse overheid zal praten met de LAR en Febetra. Met de eigen Franse transportsector werd overleg gepleegd. Er werd ook opgemerkt dat in België verder overleg nodig is tussen de gewesten onderling en het federale beleidsniveau. De gewesten zullen op basis van dit overleg hun ministers verder inlichten en van daaruit de nodige initiatieven nemen.

Op de vraag naar verder overleg en een technisch dossier of verschillende brieven die verstuurd zijn, is geen enkele reactie genoteerd vanuit Frankrijk. Wel zou er, volgens het betreffende kabinet, een schrijven van de Franse minister van Transport onderweg zijn naar de minister-president, met een aantal nieuwe voorstellen en een vraag om verder overleg daarover te plegen.

Het is wel belangrijk – en ik onderstreep dat – dat ik klacht heb neergelegd bij de Europese Commissie, omdat ik ervan overtuigd ben dat er door deze maatregelen een tegenstrijdigheid is met de bepalingen van het TEN-netwerk. Bij mijn weten wordt het verschil tussen transit en het lokale verkeer nergens anders in Europa gemaakt. Bovendien lijkt alleen al de handhaving van dit verschil mij al een probleem, maar dit terzijde. Ik heb dus gevraagd dat Europa zich daarover zou uitspreken.

Wat betreft die brief die onderweg is van de minister van Transport, denk ik dat het altijd nuttig is om overleg te plegen, maar men kan toch moeilijk unilateraal maatregelen nemen en zo het probleem verschuiven. Dat is niet de manier om problemen ten gronde op te lossen.

In hoeverre heeft de Vlaamse Regering in deze zaak zelf stappen gezet naar de Franse regering? Ik heb met mijn overzicht onderstreept dat zelfs de minister-president en minister Landuyt daarbij betrokken zijn.

Wat is het officiële standpunt van de Vlaamse Regering? De Vlaamse Regering heeft daarover niets gezegd, omdat het delegatiebesluit toelaat dat de Vlaamse Regering daar niet per definitie door gevat wordt. Er is over dit dossier wel overleg gepleegd met een aantal bevoegde

collega's, zeker met de minister-president, die dit dossier par excellence heeft opgevolgd en aangekaart.

Als bevoegde minister wil ik wel stellen, op basis van dit informele overleg met de collega's en het juridische advies, dat deze maatregel indruist tegen het Europese TEN-netwerk. Bovendien is de geplande omlegging in Wallonië niet voorzien voor een dergelijke hoeveelheid vrachtverkeer. Men kan zich dus afvragen welke economische schade deze maatregel teweeg kan brengen voor Vlaanderen in het algemeen en West-Vlaanderen in het bijzonder. We kunnen dit niet zo laten en ik ga ervan uit dat Europa hierover duidelijkheid zal geven.

Wat indien de Fransen die maatregel toch eenzijdig doorvoeren? Het besluit is er; 11 december is kort dag. Er is een schrijven onderweg met een aantal nieuwe zaken waar ik nu geen kennis van heb. Maar als er voorstellen zijn vanuit Frankrijk om dat op een andere en betere manier op te lossen, sta ik daar zeker voor open. Wij zullen daar ook alles voor doen, samen met Wallonië en het federale niveau.

Ik ben op dit moment niet van plan om diezelfde plannen in de omgekeerde richting door te voeren. Ik kan uiteraard moeilijk beweren dat wat zij doen niet correct is, en het dan zelf doen. Dat neemt niet weg dat dit een probleem is dat we moeten aanpakken en waarover we overleg moeten plegen. Uiteraard is het niet bevorderlijk als zij niet langer de nodige gegevens overmaken en als de prefect het besluit tekent dat ingaat op 11 december, nadat wij brieven geschreven hebben, contacten op het hoogste niveau gelegd hebben en inspanningen gedaan hebben om te overleggen. Dat lijkt me – ik druk me voorzichtig uit, want ik wil de toekomst niet hypothekeren – geen goede manier om dat probleem, niet alleen voor Rijsel maar ook voor West-Vlaanderen, op te lossen.

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

**De heer Karlos Callens:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. We kunnen niet natuurlijk niet voorspellen wat de vrachtwagenbestuurders op 11 december zullen doen. De kans bestaat dat een aantal vrachtwagens de weg zullen versperren en dat er een serieuze actie komt. Ik weet niet wie daar verantwoordelijk voor is, maar uit een aantal interne gesprekken die ik heb gehad, zit het er volgens mij dik in dat ze de koe bij de horens zullen nemen en zelf eens zullen vertellen aan de Fransen wat hun rechten zijn in België.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Callens, mocht u daar enige impact op hebben, zou ik aanraden om de gemoederen te bedaren. Het blokkeren van de weg, wat hopelijk niet zal gebeuren, zal de zaak niet direct positief beïnvloeden.

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

**De heer Bart Caron:** Laat Europa maar een uitspraak doen over of de Fransen daarmee een Europese richtlijn overtreden. Dan zal duidelijk zijn of het mag of niet.

Op zich heeft de Franse overheid het volste recht om een aantal maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid en een betere doorstroming van het verkeer te nemen.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Caron, een vrachtwagen is een vrachtwagen: die is even gevaarlijk wanneer die in België rijdt dan wel 10 kilometer verder op Franse bodem.

**De heer Bart Caron:** Ik stel voor dat u de verkeerscongestie op die verschillende wegen eens onderzoekt. De verkeersbelasting op de A17 is vandaag veel kleiner dan op de rechtstreekse noord-zuidas. Ik zeg niet dat het de ideale oplossing is, maar ik kan u wel verzekeren dat de druk op de huidige as waar nu de Franse vrachtwagens op verboden worden, erg groot is. Daar zijn grondige redenen voor.

Over discriminatie of non-discriminatie gesproken: ik heb hier het besluit bij me. Dat discrimineert naar mijn bescheiden mening op generlei wijze. Enkel de vrachtwagens die net over de grens moeten zijn, bijvoorbeeld op de LAR, moeten een gekke omweg maken. Daar ben ik het mee eens en daar moet een oplossing voor gevonden worden. Voor de rest maakt het besluit geen onderscheid tussen een Zweedse, Franse, Spaanse of Belgische vrachtwagen die over de noord-zuidverbinding rijdt.

De eerste brief aan u gericht over dit dossier, dateert van 4 december 2005. Er is dus al wat tijd geweest om een standpunt te bepalen. Toen hebt u ook de brief van de prefect gekregen. Hij heeft een standpunt gevraagd. Er is geen standpunt bepaald. Los daarvan betreur ik dat er pas dit najaar overleg is geweest met de Franse overheid. Men had het dossier kunnen oplossen door erop te anticiperen. De Fransen hebben duidelijk om overleg gevraagd, weliswaar via de omweg van de federale overheid. Ik betreur het ook dat we geen rechtstreekse briefwisseling met elkaar kunnen voeren. Door het feit dat Vlaanderen geen standpunt heeft ingenomen...

**Minister Kris Peeters:** Dat is zeer goedkoop.

**De heer Bart Caron:** Spreek mij maar tegen als ik lieg, mijnheer de minister. Uit de stukken die ik heb opgezocht, kan ik alleen dat concluderen. We moeten op tijd reageren op dit soort problemen en niet op het moment dat een prefect een jaar later dan toch zijn besluit ondertekent. Ik vind het ook te goedkoop om te zeggen dat de Fransen niet willen praten met ons en ze alles eenzijdig

beslissen. Er zijn voldoende signalen geweest om erover te spreken. Als u daar niet op reageert, kan ik dat ook alleen maar vaststellen.

**De heer Carl Decaluwe:** Ik vind het nogal goedkoop hoe de heer Caron hier probeert de zaak in de schoenen van de minister te schuiven. Er zijn ondertussen enorm veel grensoverschrijdende contacten geweest met de minister-president en minister Bourgeois, die dit telkens hebben besproken en overgemaakt, los van formele briefwisselingen. De Vlaamse Regering heeft alles gedaan om te komen waar we vandaag staan.

Mijnheer de minister, de verkeersveiligheid is een zeer belangrijk punt, maar er is ook een verborgen agenda van de Fransen om een eigen distributiecentrum te bouwen, en dat is in het nadeel van de belangrijke distributiecentra, onder meer de LAR. Als alles blijft zoals het is, zal een deel van de activiteiten, ook van de buitenlanders, zich verschuiven van de grensstreek bij ons naar de Rijksse metropool. Die agenda speelt hoe dan ook mee langs Franse zijde. Ik hoop in elk geval dat Europa snel een goede uitspraak doet.

**De heer Karlos Callens:** Mijnheer Decaluwe, u hebt een punt. Ik heb al telefoontjes gekregen van een aantal toeleveringsbedrijven van de LAR, die zeer sterk bezig zijn daarmee. We moeten niet verwonderd zijn als er acties komen. Het gaat over bedrijven, over arbeid, over mensen. Het gaat niet alleen over dat ongeval, het gaat veel verder.

**Minister Kris Peeters:** Ik vind het betreurenswaardig dat men suggereert dat we niet alert hebben gereageerd. Dat slaat niet alleen op mij, maar ook op de minister-president en minister Bourgeois, en ook op mijn administratie. Ik distantieer mij daar volledig van. Als sommige leden dat op die manier willen spelen, dan doen ze dat maar. Er is wel overleg geweest met de Fransen. Ik heb u dat gezegd en ik heb voorgelezen wat de conclusies waren van dat overleg. Nu zoekt men een heel goedkoop argument, namelijk dat we niet tijdig hebben gereageerd. U hebt de betrokken minister geciteerd. Dat houd ik dan voor zijn rekening.

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

**Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het tracé van de aansluiting van de geplande Franse autoweg A24 op de autowegen op het Vlaamse grondgebied**

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het geplande aansluitingstraject A24 Amiens-Rijsel**

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

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is een volgende aflevering van een verwante historie, namelijk die over de Franse plannen om de A24 aan te leggen van Amiens naar Rijsel. Dat is een ontdubbingsweg van Parijs naar het noorden, die tegelijkertijd dient om het verkeer vanuit Duinkerke een betere weg naar Noord-Europa aan te bieden. De grote vrees bij de ontwikkeling van de A24 is de verdere verkeerscongestie van de omgeving van Rijsel.

De Fransen hebben al jaren een aantal mogelijke tracés uitgetekend. Zij noemen dat 'familles'. Er is het zogeheten historische tracé, namelijk een nieuwe autoweg die langs Rijsel gaat en in Rekkem op de E17 Rijsel-Kortrijk aansluit. Die loopt volledig op Frans grondgebied. Dan zijn er twee 'tracés des Flandres' met een aansluiting op het Belgische wegennet in Abele-Poperinge. Ten slotte is er het tracé ten westen van de Rijselse agglomeratie, dat via de N58, Pont du Badou genoemd, aansluit via Armentières, Komen, en Wervik op de A19 in Menen. Dat is het historisch gewraakte tracé Pecq-Armentières, bekend bij wie de communautaire geschiedenis van ons land goed kent. In theorie zou er ook nog een aansluiting kunnen worden gemaakt via de A27-A17, maar die wordt in Frankrijk niet meer in overweging genomen.

Mijnheer de minister, u hebt hierover al een schriftelijke vraag van mij beantwoord. Ook de heer Bossuyt heeft daar in het verleden al vragen over gesteld. In uw antwoord op mijn vraag liet u toen weten dat de A24, ofwel via een westelijke omleiding rond Rijsel gaat, het zogenaamde 'tracé historique', aansluitend op de A22-E17, uitkomend te Rekkem en de kortste verbinding tussen Amiens en Rijsel, ofwel via de Pont du Badou.

Ik werd gealarmeerd door een perscommuniqué van 26 oktober 2006 van de prefect van Nord-Pas-de-Calais, de heer Canepa, die ter zake een advies formuleert aan de Franse bevoegde minister. Hij schrijft: "Il est donc proposé que l'itinéraire vers le Pont du Badou à partir de l'A25 soit étudié sous la forme d'une liaison routière rapide." Hij adviseert dus uitdrukkelijk een aansluiting van de A24 op de Pont du Badou ter hoogte van Armentières.

Mijnheer de minister, op een eerdere vraag van de heer Bossuyt zei u dat er was afgesproken een gezamenlijke voorbereidende studie over de A24 uit te voeren waarin de gevolgen voor het Vlaamse en Waalse grondgebied zouden worden bestudeerd zodat er ook een advies zou kunnen worden geformuleerd. U antwoordde op mijn vraag ook het volgende: "Om een inschatting te kunnen maken van de effecten op het Belgische grondgebied van deze voorstellen, werd een ontwerp van overeenkomst opgesteld als basis voor een uit te voeren studie. Dit ontwerp van overeenkomst dient nog door de Franse autoriteiten aan de Vlaamse Regering te worden voorgelegd. Gezien deze overeenkomst nog niet werd getekend, is er momenteel nog geen gezamenlijke grensoverschrijdende studie opgestart. De inhoud van deze studie dient ook nog verder bepaald te worden, en dus ook de grensoverschrijdende aansluitingen die in aanmerking komen voor deze studie."

In de documenten die ik voor mijn vorige vraag heb verzameld, ontdekte ik nog een brief van 25 september van de minister-president aan de heer Canepa, waarin hij zegt: "En ce qui concerne le dossier de l'A24: le tracé par le Pont du Badou et la N58 ne réunit pas les conditions permettant d'envisager sa réalisation dans les années à venir." De minister-president spreekt zich in deze brief uitdrukkelijk uit voor het historische tracé. Dat is een optie die in onze regio breed gedragen is als de beste oplossing.

Mijnheer de minister, wordt er momenteel een grensoverschrijdende studie uitgevoerd? Zo ja, wat is de stand van zaken? Als er geen studie wordt uitgevoerd, waarom niet?

Heeft de Vlaamse Regering een standpunt ingenomen inzake het tracé? Die vraag is zeer actueel gezien de brief van de minister-president. Is dat het officiële standpunt van de Vlaamse Regering?

Zijn er momenteel contacten met de Franse overheid? Op welk niveau gebeuren die, gelet op het feit dat de heer Canepa zijn advies aan de Franse regering heeft overgemaakt? Zijn er ook gesprekken gepland tussen de politieke overheden?

Heeft de Vlaamse Regering de kosten ingeschat van een eventuele aansluiting via de Pont du Badou, dus de aansluiting op de N58, want dan moeten wij de bestaande expresweg upgraden tot autosnelweg.

Plant de Vlaamse Regering in die studie ook aandacht te besteden aan de effecten op de terreinen van mobiliteit, ecologie, bewoning, landbouw en dergelijke meer?

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

**De heer Carl Decaluwe:** De heer Caron heeft de pro-

blematiek voldoende duidelijk geschetst. Ik wil er wel nog een aspect aan toevoegen. Het gaat om een grensoverschrijdend stedelijk netwerk zoals vastgelegd in het structuurplan Vlaanderen. De afbakening van de stedelijke gebieden in Vlaanderen verloopt bijzonder traag, laat staan dat er al een afbakingsprocedure is gestart voor het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Rijsel-Kortrijk. Niettemin is de afspraak dat over grensoverschrijdende tracés vooraf overleg wordt georganiseerd.

De prefect van Nord-Pas-de-Calais heeft zijn keuze kenbaar gemaakt. Dat betekent dat een aantal Vlaamse steden en gemeenten heel wat meer verkeer zullen moeten verwerken. Dat is niet evident.

Mijnheer de minister, hoe reageert de Vlaamse Regering op het advies van de prefect van Nord-Pas-de-Calais aan de Franse minister van Transport? Hoe kan die Franse optie worden afgewend? Welke stappen kunnen daartoe ondernomen worden? Welke procedure moet nu worden gevolgd om tot een grensoverschrijdende overeenkomst te komen?

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

**De heer Jef Tavernier:** Mijnheer de minister, u hebt het destijds inderdaad gehad over een studie waarvan de resultaten zouden worden besproken met de Fransen. Het kwam erop neer dat de Fransen geen beslissing zouden nemen zonder overleg. Het gaat hier inderdaad over een grensoverschrijdende problematiek aangezien een weg nu eenmaal niet ophoudt aan de grens.

Ik heb de indruk dat geen enkele van de voorgestelde oplossingen een goede oplossing is. De vraag is ook of de omgeving van Kortrijk die bijkomende verkeersdruk te wel aan kan. Ik vraag me dan ook af of we geen fundamentele oplossing moeten zoeken door de A24 zelf in vraag te stellen.

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

**Minister Kris Peeters:** Wat de huidige stand van zaken van de studie betreft, had Vlaanderen zowel over de inhoud van het bestek als over de kosten een akkoord bereikt. De studie is echter niet doorgegaan omdat de Fransen op een bepaald moment lieten verstaan dat zij er niet mee wilden doorgaan. De reden hiervoor is me niet bekend. Er is dus geen grensoverschrijdende studie over de A24. Ik betreur dit. Het was immers de bedoeling om met de Fransen en met de collega's uit Wallonië een aantal scenario's te bespreken en te bestuderen.

In de vragen wordt verwezen naar de brief van minister-president Leterme van 25 september 2006. Voor alle duidelijkheid, de Vlaamse Regering heeft geen standpunt ingenomen over het voorstel van het tracé. Een keuze van het tracé kan alleen worden gemaakt op basis

van een onderbouwd dossier. Eerst moeten alle aspecten zoals de invloed op de mens, mobiliteit, milieu, landschap enzovoort, ten opzichte van elkaar worden afgewogen.

Minister-president Leterme heeft wel aangegeven voor welke tracés er al dan niet een sociaaleconomisch draagvlak bestaat in de streek. Zolang ik echter niet over een gefundeerd dossier beschik waarin de voor- en nadelen van de verschillende tracés ten opzichte van elkaar worden afgewogen, kan ik geen standpunt innemen. Wanneer ik een standpunt inneem, zal ik rekening houden met het draagvlak dat in de regio bestaat voor een of ander tracé. Het maatschappelijk-economisch draagvlak is niet onbelangrijk bij de afweging, maar er moet ook rekening worden gehouden met de andere elementen.

Mijnheer Decaluwe, u vraagt wat ik kan doen om die optie af te wenden. Het vooruitschuiven van het tracé langs de Pont du Badou lijkt me heel voorbarig. Er zijn op korte termijn geen nieuwe contacten met Frankrijk in het vooruitzicht gesteld. Ik ben echter voorstander van overleg. Ik hoop dat we op termijn opnieuw op een constructieve wijze kunnen samenwerken met Frankrijk en met Wallonië. Eerst zullen we het probleem van 11 december trachten op te lossen.

De Vlaamse Regering heeft de kosten van een aansluiting via de Pont du Badou, dus een aanpassing van de huidige N58, niet ingeschat. Aangezien de studie niet is doorgegaan, werd dit nog niet uitgewerkt.

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

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil u nog vragen om uitdrukkelijk actie te ondernemen. Er zit immers een addertje onder het gras. Een stuk van de N58 ligt op Waals grondgebied en is aangelegd als een autosnelweg. Het stuk op Vlaams grondgebied is aangelegd als tweevaksbaan met gelijkgrondse rotondes. Voor de Fransen is het mogelijk om de aan te leggen weg te laten aansluiten op het bestaande tracé in Komen-Waasten en zich niets aan te trekken van de aansluiting tussen dat punt en de A19. We moeten ervoor zorgen dat we aan Franse kant niet voor voldongen feiten komen te staan waarbij Vlaanderen zowel op ecologisch als verkeers-technisch vlak de rekening moet betalen. We moeten dan ook doortastend optreden. Ik deel echter uw mening, mijnheer de minister, dat het probleem in zijn geheel moet worden bekeken.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Het spreekt voor zich dat overleg met de Fransen belangrijk is. In dit dossier is het echter minstens even belangrijk dat we op één lijn



zitten met de Walen. Zo niet vervallen we opnieuw in een scenario Pecq-Armentières, dat communautair bijzonder geladen was. We moeten dan ook in eerste instantie een Belgisch front vormen. Zo niet is de vrees terecht dat Vlaanderen voor voldongen feiten wordt geplaatst wanneer de Fransen het op een akkoord gooien met de Walen

**De heer Jef Tavernier:** Mijnheer Decaluwe, ik zou veeleer spreken over een interregionaal akkoord dan over een Belgisch akkoord.

Mijnheer de minister, we moeten inderdaad nagaan wat de drukkingsmiddelen zijn, hoe omzichtig we daar ook mee moeten omspringen.

Indien u zegt dat minister-president Leterme bepaalde standpunten heeft ingenomen, bedoelt u dan dat hij zich heeft afgezet tegen een bepaald tracé? Dat betekent toch niet dat hij een keuze maakt voor een ander tracé? Hoe moet ik uw woorden precies interpreteren?

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

**De heer Karlos Callens:** Het zou misschien best zijn dat de oude Europese tracés opnieuw worden ingevoerd. Grensoverschrijdende tracés zouden op Europees vlak moeten worden ingericht en onderhouden. Dat zou veel problemen oplossen.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Tavernier, wat het standpunt van minister-president Leterme betreft, verwijs ik naar de brief waarover de heer Caron beschikt. Ik veronderstel dat hij die ter beschikking kan stellen van zijn collega's.

Mijnheer Decaluwe, u hebt gelijk dat we op één lijn moeten zitten met onze Waalse collega's in het overleg met de Fransen.

Mijnheer Caron, het is evident dat ik niet graag voor voldongen feiten sta. We moeten er dan ook voor zorgen dat alles in overleg gebeurt met Wallonië en Frankrijk. Ik betreurt dat die studie om onduidelijke redenen niet heeft plaatsgevonden.

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

---





