

C91 – OPE8

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

6 februari 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE



## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over misbruiken bij het gebruik van vervoersgarantie-abonnementen van De Lijn	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen en de toekomst van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV)	
Vraag om uitleg van mevrouw Laurence Libert tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor personen met mobiliteitsbeperkingen	4
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject van de brandstofcelbus bij De Lijn	10
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opvolging van de resolutie betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge	10
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de publicatie van het jaarverslag 2005 van de administratie Wegen en Verkeer	15
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de geplande elektriciteitscentrale van E.ON in Beringen	17
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van openbaar groen langs gewestwegen	20



**Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter**

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over misbruiken bij het gebruik van vervoersgarantie-abonnementen van De Lijn**

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, met deze vraag kom ik terug op misbruiken die aan het licht komen bij het aanvragen van abonnementen, meer bepaald de vervoersgarantie-abonnementen of VG-abonnementen. Die misbruiken kwamen al in augustus aan het licht.

Mevrouw de minister, ik weet niet of u dat toen hebt gevolgd, maar voor de collega's wil ik toch even in herinnering brengen waarover het gaat. Het gaat om de Buzzy Pazz en de Omnipas die geldig zijn voor 12 maanden en 25 euro kosten. Dat is een bijzondere prijszetting voor een aantal categorieën, zoals mensen die een leefloon genieten, bejaarden met een gewaarborgd inkomen en ook asielzoekers, om deze mensen toe te laten de broodnodige basismobiliteit uit te bouwen.

Mevrouw de minister, in het verleden kon ik verschillende documenten inkijken die blijkbaar gewoon gedownload konden worden van de website van de VVSG, en waar van alles mis mee was. Het ging bijvoorbeeld over documenten afgeleverd en ondertekend door Waalse OCMW's, die bekrachtigden dat een persoon recht heeft op een bijzonder vervoersgarantie-abonnement in Antwerpen. Dat kan natuurlijk niet, want deze overeenkomst is gesloten tussen de Vlaamse OCMW's en De Lijn. Het ging ook over personen die een aanvraag indienden, maar bij nazicht niet gekend bleken te zijn bij de Vlaamse OCMW's. Die documenten waren ondertekend door de voorzitter of de secretaris van bijvoorbeeld het OCMW van Antwerpen of van een OCMW uit West-Vlaanderen, maar nadien bleek dat de handtekeningen vervalst waren. Daarnaast was er ook een groep mensen die gewoon bleek te werken en dus niet tot de categorieën behoorde die een beroep kunnen doen op een vervoersgarantie-abonnement.

Mevrouw de minister, ik heb dat al in augustus aangekaart. Blijkbaar bestaat in Oost-Vlaanderen wel een sluitend systeem. Daar vraagt De Lijn aan de OCMW's om de aanvragen direct door te sturen, zodat er geen tussenschakel bestaat en niemand de documenten gewoon kan downloaden van de website en er zelf iets opkrabbelen, met misbruiken tot gevolg.

Bovendien zou er, naast de directe link tussen het OCMW en De Lijn, ook een betere nacontrole moeten zijn. Het kan niet dat documenten worden afgeleverd voor een jaar, terwijl het mogelijk is dat die persoon in februari werk vindt of om een andere reden niet meer tot een categorie behoort die een beroep kan doen op een vervoersgarantie-abonnement.

In augustus werd gereageerd door een woordvoerder van De Lijn Antwerpen die er zich van bewust was dat zeer creatief wordt omgesprongen met de formulieren, maar een oplossing zag door aan de OCMW's te vragen om de aanvragen rechtstreeks te bezorgen aan De Lijn, waardoor de misbruiken uit de wereld zouden worden geholpen.

Nu, vijf maanden later, blijkt dat er maar bitter weinig is veranderd. Mijn oorspronkelijke vrees, dat de misbruiken slechts het topje van de ijsberg zouden zijn, blijkt waarheid te worden, want er worden me nog steeds formulieren bezorgd door mensen van De Lijn, die zeggen dat dat echt niet kan. Er kwam een formulier aan het licht, waarop stond dat die persoon een beroep moet kunnen doen op de vervoersgarantie vanaf oktober 2007! Mevrouw de minister, u weet even goed als ik dat zo'n aanvraag maar gedurende een maand geldig is. Dit is duidelijk geen aanvraag door een OCMW-beambte, maar een aanvraag die werd vervalst na het downloaden van het formulier van de VVSG-website.

Mevrouw de minister, ik betreur dat deze misbruiken er zijn, want ze zijn natuurlijk in het nadeel van de mensen die een aanvraag doen voor een vervoersgarantie-abonnement omdat ze daar wel recht op hebben. Die misbruiken worden ook het best zo snel mogelijk de wereld uit geholpen. Mevrouw de minister, als het niet lukt via de geijkte weg van overleg met de diensten, is het gewenst dat u intervenieert.

Bent u op de hoogte van de misbruiken bij het afleveren van de vervoersgarantie-abonnementen? In welke mate zijn de aan het licht gekomen misbruiken het topje van de ijsberg, aangezien een eenvoudig en simpel parlementslid erin slaagt er een tiental te verzamelen?

Bent u bereid om uw diensten een onderzoek te laten voeren naar de omvang van de frauduleuze aanvragen? Dit is schrijnend voor de mensen die er wel recht op hebben, maar daardoor in een slecht daglicht worden geplaatst.

Mevrouw de minister, bent u het met mij eens dat moet worden gezocht naar een manier om de misbruiken uit

te sluiten, bijvoorbeeld zoals dat nu gebeurt in de provincie Oost-Vlaanderen?

Ziet u heil in een schrijven aan de diverse diensten van VVM De Lijn, waarin u vraagt om enkel nog abonnementen af te leveren na een rechtstreekse vraag van een OCMW?

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

**De heer Jan Penris:** Mevrouw De Ridder, u zegt ten onrechte dat u een simpel Vlaams parlementslid bent. U bent meer dan dat. In dit dossier bent u de leading lady en ik feliciteer u daarvoor.

Mevrouw De Ridder, u kunt voor dit dossier natuurlijk beschikken over informatie die u meekrijgt – en ik heb daar geen enkel probleem mee – van uw goede vriend en OCMW-raadslid, de heer Laenens, die zijn politieke verantwoordelijkheid opneemt. Zo'n simpel parlementslid bent u niet, mevrouw De Ridder. U doet wat u moet doen, u spoort mistoestanden op en doet dat met de medewerking van een OCMW-raadslid, die zijn deontologie maar moet interpreteren zoals hij dat wil. Als ik over zo'n mensen zou beschikken in de OCMW-raad, zou ik hetzelfde doen.

Mevrouw De Ridder, uw vragen zijn en blijven zeer pertinent. Het pijnlijke van het verhaal is dat u dit al maanden geleden aan bod liet komen. Een aantal maanden geleden hebt u in deze commissie reeds gewezen op deze fraudedossiers. Mevrouw de minister, u had ons toen beterschap beloofd. Nu moet u aan ons zeggen wat u de voorbije maanden hebt gedaan om dit soort wantoestanden te vermijden. Ik hoop dat we hier binnen zes maanden niet meer op moeten terugkomen en dat uw antwoord vandaag afdoende zal blijken.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer Penris, ik dank u voor de vriendelijke woorden, maar voor alle duidelijkheid, het onderzoek gebeurde intern binnen De Lijn. Mensen van De Lijn zeggen ons dat ze worden gedwongen die abonnementen te geven, terwijl stelselmatig bleek dat er iets niet klopte. Dat kan toch niet, zo vinden ze. De Lijn neemt immers haar taak ter harte, er wordt meteen navraag gedaan bij de OCMW's om de gegevens te controleren. De heer Laenens is daar slechts bij betrokken omdat hij, uiteraard, aan zijn kant, binnen het OCMW kan aandringen op het rechtstreeks doorgeven door het OCMW aan De Lijn.

In augustus is dit dossier behandeld, los van de minister. Ik denk dat de diensten toen hebben geantwoord dat ze meteen het nodige zouden doen. Ik ben benieuwd naar uw antwoord, mevrouw de minister. We zien nu immers dat de diensten er niet in slagen daar een afdoend antwoord op te geven.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, zoals de vraagsteller terecht stelt, werden er de voorbije zomer misbruiken ontdekt met betrekking tot de aanvraag van de zogeheten VG-abonnementen van 25 euro. Zoals u weet, moeten personen die voor een dergelijk abonnement in aanmerking kunnen komen, een attest aanvragen bij het OCMW. Daarmee kunnen ze in de Lijnwinkel een abonnement krijgen tegen de prijs van 25 euro. De mogelijkheid tot fraude is met de mogelijkheid tot downloaden van het formulier in kwestie via de website van de VVSG. Dit formulier werd voorzien van een elektronische stempel en handtekening. Na het ontdekken van die fraude is meteen contact opgenomen met de VVSG en gevraagd dat de vereniging het document van haar website zou halen, zodat de mogelijkheid tot downloaden verviel.

Ik heb hier van alles over gelezen in de krant. Ik heb dat op de valreep nog laten dubbelchecken. Er is me nogmaals bevestigd – maar ik zal dit, als het moet, nog eens laten onderzoeken – dat er geen mogelijkheid meer bestaat om een attest te downloaden van een website. Mevrouw De Ridder, u zegt in de krant echter dat dit wel nog zo is. Dan zou u me misschien het best uitleggen waar deze documenten zich bevinden.

U hebt het over fraude die vandaag nog steeds gaande is. Ik heb dat dus vandaag opnieuw laten checken. De diensten van De Lijn melden dat ze momenteel geen weet hebben van fraude. Er is dus sprake van tegenstrijdige informatie. U zegt dat er binnen De Lijn wordt beweerd dat de fraude nog steeds gebeurt, terwijl mij is gezegd dat dit niet zo is. Dat is vervelend. Ik zal dat uiteraard laten onderzoeken.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik zal u deze documenten bezorgen.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Dat lijkt me het beste. Dan kunnen we zien wat er aan de hand is.

Na het vaststellen van de fraude van vorige zomer werd een overleg opgestart tussen De Lijn, het OCMW en de VVSG. Het voorstel dat toen werd gelanceerd, hield in dat enkel nog het OCMW een aanvraag zou kunnen doen. U had het daar al over. Het voorstel gold voor een aantal gemeenten in Oost-Vlaanderen, niet voor de hele provincie. Met die aanvraag zou er dan een hele carrousel op gang komen, met eerst betalingen via een overschrijving, waarna het abonnement naar de begunstigde zou worden opgestuurd. Dit voorstel is besproken, maar werd door de VVSG afgewezen. Ook een aantal OCMW's zagen dit niet als een goede oplossing. Het brengt een hele administratieve rompslomp met zich mee. Ook zouden sommige mensen hun rechten moeilijker kunnen doen gelden. Soms hebben mensen geen vaste verblijfplaats of zijn ze niet vertrouwd met het systeem van betaling via overschrij-

vingen. Sommige mensen hebben ook geen bank. Een onvoldoende kennis van het Nederlands is ook een element. Dat waren allemaal redenen voor de VVSG om te oordelen dat ze dit systeem niet veralgemeend ingevoerd wilde zien.

Wel is afgesproken dat de OCMW's die deze werkwijze wel willen volgen, dat uiteraard kunnen doen. Er zijn verder ook nog praktische afspraken gemaakt. De Lijn zal geen abonnement meer verstrekken, tenzij ze over een origineel formulier beschikt, met droogstempel en originele handtekening. Downloaden kan dus niet meer. Dat is me althans gezegd. Ook kopieën en faxen worden niet meer aanvaard.

Dat zijn de afspraken die toen zijn gemaakt. Tot ik deze ochtend de krant las, had ik geen aanwijzingen dat er nog problemen waren. Ik zal dus verifiëren wat u zegt, mevrouw De Ridder. Ik zal intern laten onderzoeken, binnen De Lijn, of er nog steeds fraude aan de gang is.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mevrouw de minister, u zegt dat downloaden niet meer mogelijk is. Gelukkig maar. De golf van misbruiken is begonnen omdat dit gewoon op die website stond. Dit afschaffen was een eerste stap. Ik ben blij met uw bevestiging.

De fraude gebeurt echter niet langer door middel van het downloaden van het document, maar is nu een gevolg van de beslissing dat er geen rechtstreekse doorstroming moet zijn tussen de OCMW's en De Lijn. Men ontvangt nu een document van een OCMW, maar daarvan kunnen honderden kopies worden gemaakt. Men kan dus een handel opstarten gelijkaardig aan de fraude via het downloaden. Op het document staan originele handtekeningen. U zegt dat kopies niet langer mogelijk zijn, maar het document kan worden ingescand en geprint. Bovendien worden er handtekeningen in inkt op gezet. Als er nadien contact wordt opgenomen met het OCMW, dan blijkt dat de documenten helemaal niet werden afgeleverd. Er wordt dus mee geknoeid.

U ontkent weet te hebben van nieuwe gevallen. Ik zal u vijf dossiers bezorgen, maar ik verzoek wel om vertrouwelijkheid. Van de vijf documenten zijn er drie van een Waals OCMW. Ik weet niet of ze werkelijk werden afgeleverd door die OCMW's, dat moet nog worden geverifieerd. Op een document staat de handtekening in blauwe inkt van de voorzitter en de secretaris van een OCMW, maar de datum is 10 oktober 2007, wat totaal absurd is. Ook is er sprake van mensen die effectief aan het werk zijn.

Dergelijke zaken kunnen niet door de beugel. We mogen de VVSG niet zomaar achterna hollen. Als de meerderheid beslist dat we in alle provincies een rechtstreekse link willen tussen de OCMW's en De Lijn, dan is dat zo. We merken dat het Oost-Vlaamse voorbeeld veel per-

formanter is. Als minister kunt u die beslissing nemen en dan kan de VVSG huiverachtig staan tegenover het systeem, maar zal ze toch moeten volgen.

Het klopt bovendien niet dat een rechtstreekse lijn een enorme administratieve rompslomp tot gevolg zal hebben. Het is immers perfect mogelijk dat het OCMW aan de klant die in aanmerking komt voor een vervoersgarantie-abonnement, zegt dat alles rechtstreeks wordt doorgestuurd naar De Lijn. De klant moet zich dan na 14 dagen aanmelden aan bij De Lijn. Tegen die tijd moet de verwerking intern gebeurd zijn. In ruil voor het abonnement krijgt De Lijn 25 euro cash. Dit alles heeft niets te maken met het adres. Ik merk bovendien op dat iedereen wettelijk verplicht is om een inschrijving te hebben. Het adres kan echter geen probleem vormen, want op het moment van de aanvraag bij het OCMW krijgt de aanvrager een papier mee waarop het adres van De Lijn staat waar hij of zij zich 2 weken later moet aanmelden. De mensen moeten cash betalen. Het probleem dat ze niet weten hoe een overschrijving werkt, doet zich dus evenmin voor. Het verwerkingssysteem kan sluitend zijn.

Mevrouw de minister, ik dring er bij u op aan om dit denkspoor te blijven volgen. Ik zou niet graag over 5 maanden moeten terugkomen met 5 nieuwe zaken. Ik zal u de stukken bezorgen die ik in mijn bezit heb. Ik dring erop aan dat u een onderzoek opstart en dat u de rechtstreekse link die al in Oost-Vlaanderen bestaat, ook oplegt in de andere provincies, ongeacht of de VVSG voor of tegen is. Ik vraag u ook om de diensten te laten weten dat ze enkel documenten met originele handtekeningen en formulieren met een droogstempel – wat dat ook mag zijn – mogen aanvaarden, in afwachting van de implementatie van het ideale systeem met een rechtstreekse link tussen de OCMW's en De Lijn.

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

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, ik stel nogmaals vast dat mevrouw De Ridder haar werk als politica goed doet. De minister daagt haar uit en zij gaat daarop in.

Mevrouw de minister, mevrouw De Ridder zal u de dossiers bezorgen. Ik vraag u om er akte van te nemen en er gevolg aan te geven.

Mevrouw De Ridder, u bent niet alleen een politicus, maar ook een burger van dit land. De feiten zoals u die beschrijft, doen me veronderstellen dat het om schriftvervalsing gaat of toch minstens om een strafrechtelijk misdrijf. Ik raad u daarom aan om de dossiers aan het parket over te maken.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mevrouw De Ridder, ik krijg bepaalde informatie van De Lijn en u krijgt andere, maar we hebben er allebei belang bij dat alles wordt geverifieerd. U hoeft de dossiers niet aan mij te geven, ze moeten niet op het kabinet liggen. Als u het goed vindt, laat ik iemand van de centrale dienst van De Lijn contact met u opnemen opdat alles kan worden onderzocht. Ik zal u op de hoogte houden van het verloop van het onderzoek.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen en de toekomst van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV)**

**Vraag om uitleg van mevrouw Laurence Libert tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject voor personen met mobiliteitsbeperkingen**

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het licht van de basismobiliteit hebben de Vlaamse Regering en De Lijn de ambitie om het specifiek vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen in heel Vlaanderen te verzorgen tegen openbaarvervoerstarif. Eerlijkheidshalve moeten we zeggen dat er altijd wel een restgroep zal zijn. Sommige personen zullen nooit gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Voor deze doelgroep zijn er initiatieven gegroeid uit privé-initiatieven van intermediaire organisaties, het middenveld, de steden en gemeenten en zo meer. Het resultaat is een vrij versplinterd aanbod.

Vlaanderen kent vandaag nog geen structurele mobiliteitsaanpak voor personen met ernstige mobiliteitsbeperkingen, met het oog op hun integratie in de maatschappij. Ik weet via het regeerakkoord en uw beleidsbrieven dat men hier volop aan werkt. Voor gelegenheden of gevallen waarvoor het aangepast vervoer niet ter beschikking of niet bruikbaar is, werd het hervormd tot toegankelijk openbaar vervoer of TOV en toegankelijk aanvullend vervoer of TAV. De betreffende doelgroep werd verfijnd tot vier subgroepen volgens de verplaatsingsmogelijkheden. Zo is er een subgroep voor personen die door een handicap het openbaar vervoer niet kunnen gebruiken en een alternatieve vervoersnood hebben van zes uur 's morgens tot 's nachts, alle dagen van de week. Men wil een proefproject TOV en TAV

opzetten in de twee regio's Mol-Balen-Geel en Leopoldsburg-Beringen, waar het aangepast vervoer vandaag het minst uitgebouwd is.

Momenteel wordt het aangepast vervoer voor personen met mobiliteitsbeperkingen nog grotendeels opgevangen door zestien diensten aangepast vervoer of DAV's. De jaarlijkse projectsubsidies van Gelijke Kansen staan hiermee op de helling. Er zijn contacten geweest tussen de betrokken organisaties en de bevoegde kabinetten. In die mails zie ik dat de kabinetten en de ministers Letermé, Vervotte en uzelf aan de organisaties hebben verzekerd om met hun bekommernissen rekening te houden en een continuïteit in de dienstverlening te garanderen. Maar blijkbaar loopt dit bijzonder moeizaam.

Lijkt het u niet opportuun om, ter vrijwaring van valabele resultaten van het proefproject, te opteren voor een bijkomende opname van twee grote diensten: een stedelijke en een landelijke dienst? Is dit haalbaar? Want de organisaties vrezen dat dit een vertekend beeld kan geven.

Kan het proefproject tot gevolg hebben dat bepaalde verplaatsingen, die nu ingevuld worden door de diensten van de DAV's, niet meer kunnen doorgaan? Indien ja, wat is de reden hiervoor en kan dit nog worden bijgestuurd?

Overweegt u om ter compensatie van de verliezen voor de DAV's na afloop van het proefproject een verrekening van dubbele subsidiëring te maken? Indien niet, wat is de reden?

Blijft de tewerkstelling in de DAV's behouden in functie van de gestructureerde regeling aangepast openbaar vervoer of AOV en aangepast aanvullend vervoer of AAV?

In welke mate bestaat de mogelijkheid dat de subsidies van Gelijke Kansen in het budget 2007 voor de DAV's worden geïndexeerd om de continuïteit van deze dienstverlening te garanderen? Kunt u dit overwegen?

Kunnen de DAV's rekenen op een realistisch groeipad voor het budget voor AOV en AAV in functie van een gebiedsdekkende oplossing voor het vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen?

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

**Mevrouw Laurence Libert:** Mevrouw de minister, ik heb identiek dezelfde vraag, die ik toch graag wil stellen. Er zijn in Vlaanderen zestien DAV's actief die samen zo'n 95.000 ritten per jaar uitvoeren aan een kostprijs van maximum 0,44 euro per kilometer. Deze DAV's bedienen personen die omwille van mobiliteitsbeperkingen geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.



Sinds 2001 ontvangen de DAV's van jaar tot jaar project-subsidies van Gelijke Kansen voor een totaal van maximum 1.008.000 euro. Bij het aantreden van de huidige Vlaamse Regering werd beslist dat deze subsidieregeling zou worden stopgezet. Bij gebrek aan alternatieven werden 2005 en 2006 overgangsjaren. Na een rondetafel-overleg met de VVSG, de VVP, het Vlaams Fonds en De Lijn kwam er dan toch een initiatief onder de vorm van een mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering. Hierin wordt de noodzaak van deur-aan-deurvervoer erkend en een hervorming voorgesteld van aangepast vervoer naar AOV en AAV.

Er start ook een proefproject in een beperkt gebied om een beter zicht te krijgen op de behoeften van de doelgroep en de aangepastheid van de service. Bovendien moet dit proefproject een indicatie geven van de kostprijs om het systeem uit te breiden naar de rest van Vlaanderen. In het proefproject worden de DAV's van de OCMW's van Leopoldsburg en Mol opgenomen, die de gebieden Leopoldsburg-Ham-Beringen-Hechtel-Eksel-Lommel-Overpelt en Mol-Balen-Geel-Meerhout-Dessel bedienen. Voor de bestaande DAV's die niet betrokken zijn bij het proefproject, blijft de huidige financiering gegarandeerd binnen het beleidsdomein Gelijke Kansen en dit uiterlijk tot eind 2007. De overgangperiode wordt dus nogmaals verlengd.

In de sector is er heel wat kritiek op de plannen en bestaat er veel onduidelijkheid over waar het nu naartoe moet met de DAV's. De vzw Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer stelt bijvoorbeeld dat het aangepast vervoer voortaan enkel tussen bepaalde tijdstippen beschikbaar zal zijn en enkel voor bestemmingen binnen een bepaalde regio. De evaluatie van het proefproject zou bovendien geen objectieve resultaten opleveren, omdat de twee betrokken regio's nu slechts 1 procent van het aantal afgelegde kilometers van de DAV's beslaan.

Is het mogelijk om twee bijkomende DAV's, een stedelijke en een landelijke, op te nemen in het proefproject, zodat de evaluatie degelijke resultaten oplevert? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe ziet u dat concreet? Op welke manier zullen in de toekomst deur-aan-deurtrajecten ingevuld worden en mogelijk blijven voor personen met een handicap die niet in staat zijn om naar een bushalte te gaan? Blijven in de toekomst alle bestemmingen mogelijk voor de klanten en binnen een voldoende ruime tijdsspanne op zowel week- en weekenddagen, als 's avonds? Wordt er in een apart budget voorzien voor het proefproject of worden deze middelen afgetrokken van de huidige financiering? Wordt er in de toekomst, in functie van een gebiedsdekkende oplossing, in een uitbreiding voorzien voor het budget van AOV en AAV?

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

**Mevrouw Helga Stevens:** Ik wil mij volledig aansluiten bij de vragen van de heer Decaluwe en mevrouw Libert.

In dit kader verwijs ik naar de resultaten van de enquête van Test-Aankoop waaruit blijkt dat 70 procent van de personen met een handicap nooit gebruik maakt van het openbaar vervoer omdat dit te moeilijk is. Niet alleen De Lijn, maar ook de NMBS is voor veel personen met een handicap ontoegankelijk. Bovendien kampen zowel De Lijn als de NMBS met een slecht imago. Recente incidenten waarbij chauffeurs weigerden om personen met een handicap op de bus te helpen en de speciale procedures die personen met een handicap dienen te volgen, zoals uren of dagen op voorhand reserveren, zitten veel van hen hoog. Slechts in een handvol steden werd een volledig toegankelijk openbaarvervoersnet uitgebouwd. Daarbuiten breidt het aantal toegankelijke bussen gestaag uit, maar zelfs toegankelijke voertuigen en een behulpzame chauffeur zijn nutteloos als de opstapplaats niet toegankelijk is.

Ook binnen, maar vooral buiten de steden is dit een groot probleem. Als persoon met een handicap ga je maar beter in een centrumstad wonen. Zo besliste staatssecretaris Tuybens dat het station van Temse geen helling krijgt voor personen met een handicap. Zij moeten naar het station van Sint-Niklaas of Puurs rijden. Maar hoe ze daar kunnen geraken, zegt hij er niet bij. Kunt u me dat vertellen?

Ik dring erop aan dat er meer middelen uitgetrokken worden om De Lijn en de NMBS integraal toegankelijk te maken. Ik begrijp dat dit onmogelijk is op korte termijn, maar het aangepast vervoer dient verder te worden uitgebreid. Al kan men er vragen bij stellen dat deze diensten voor aangepast vervoer niet gratis zijn, in tegenstelling tot het regulier openbaar vervoer voor personen met een handicap.

Het openbaar vervoer voor personen met een handicap moet een prioriteit zijn. Dat dit tot op heden niet het geval is, blijkt onder meer uit de jarenlange vertraging in de overheveling van de DAV's. Ondertussen is de verdere uitbreiding en verbetering van deze dienstverlening voor personen met een handicap al jarenlang bevroren.

Wanneer worden de DAV's, onder welke noemer dan ook, eindelijk structureel erkend en gesubsidieerd? Is er voor de komende jaren in een groeipad voorzien voor de subsidies aan de DAV's, om zo snel mogelijk tot een gebiedsdekkende oplossing voor aangepast en zo nodig deur-aan-deurvervoer te zorgen?

**De voorzitter:** Mijnheer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers:** Ik pik in op een klein aspect dat mevrouw Stevens heeft aangehaald: het weigeren door chauffeurs van De Lijn om personen met een handicap op of van de bus te helpen. Ik heb in dit kader enkele weken geleden een veel bredere vraag om uitleg

ingediend, over de gehele communicatie binnen De Lijn. Thuis kan men onder andere via internet allerlei zaken opzoeken, maar ik heb het over het moment dat je op tram of bus stapt, of zit te wachten, en bent overgeleverd aan de goodwill van de chauffeur.

Om mij onduidelijke redenen – ik was verontschuldigd voor de commissiezitting omdat ik bij twee andere commissiezittingen aanwezig moest zijn – heeft de commissievoorzitter mijn vraag meteen in een schriftelijke vraag omgezet. Ik wil u als plaatsvervangend voorzitter verzoeken bij de voorzitter aan te dringen om mijn vraag om uitleg toch opnieuw op de agenda te plaatsen.

**De voorzitter:** Uw vraag zal wel terecht zijn, maar er bestaat wel een reglement waar sprake is van afwezigheid van de vraagsteller.

**De heer Jan Roegiers:** Voor alle duidelijkheid, ik was verontschuldigd.

**De voorzitter:** Dat verandert de zaak. Ik zal uw verzoek overmaken aan de commissievoorzitter.

Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Omdat dit belangrijke vragen zijn over een complex probleem, sta ik er wat langer bij stil. Ik geef vooraf een paar algemene opmerkingen.

Ten eerste ga ik in op mevrouw Stevens' opmerkingen over toegankelijkheid. Ik ben het daar helemaal mee eens. Het openbaar vervoer moet integraal toegankelijk zijn en daar werken we aan. Maar we moeten voorzichtig zijn met de timing die we kunnen hanteren. De Lijn heeft ongeveer 40.000 haltes in Vlaanderen en onnoemelijk veel bussen en trams op de baan. Er zijn heel wat dingen die moeten gebeuren en we pakken die stelselmatig aan. We werken nu volop aan het toegankelijk maken van de stadsnetten. Dat is een heel zware investering. We geven absolute prioriteit aan het toegankelijk maken van de meest gebruikte haltes in stedelijke omgeving. Kortom, toegankelijkheid is onze prioriteit, maar we hebben nog een lange weg te gaan.

Er zijn negatieve artikels verschenen in de pers over chauffeurs die weigeren om mensen in een rolstoel te helpen. Maar dat zijn uitzonderingen. In de regel helpen chauffeurs de mensen wel op de tram en op de bus. Helaas komt dat niet in de krant. Ik zou me niet doodstaren op die weigeringen, die overigens niet goed te praten zijn.

Ten tweede, in tegenstelling tot wat sommige interpellanten lieten aanvoelen, is nooit gesteld dat de subsidie-regeling voor de DAV's zou worden stopgezet. Via een mededeling aan de Vlaamse Regering is wel gesteld dat de huidige subsidieregeling geen goed systeem is om tot een structurele en gebiedsdekkende oplossing te komen.

Het eerste probleem is dat de DAV's niet op hun plaats zitten bij Gelijke Kansen. Het is altijd mijn doelstelling geweest om die over te hevelen naar Welzijn of naar Mobiliteit. Beide opties zijn verdedigbaar en een integrale oplossing zal beide gebieden omvatten. Vanuit Mobiliteit kun je bepaald vervoer nu eenmaal niet organiseren. Dat hoort dan thuis bij Welzijn.

Het tweede probleem: vandaag zijn de DAV's niet gebiedsdekkend. Ze werken heel divers en leveren een ander soort kwaliteit af tegen een verschillende kostprijs. Dat is totaal niet transparant en het is heel moeilijk om vast te stellen welke ritten de meest efficiënte zijn.

Ik heb de redenen opgesomd om de hervorming in gang te zetten. Die reorganisatie pakken we aan door middel van een pilootproject. Het is namelijk nodig om eerst verder te onderzoeken.

Voor het pilootproject spitst de inbreng van De Lijn zich toe op een regisseursrol. De Lijn zal deze ritten niet zelf doen. Maar, gelet op de expertise vanuit de belbusprojecten, beschikt zij over de nodige kennis en ervaring om dit proefproject tot een goed einde te brengen. Bovendien is De Lijn het best geplaatst om de complementariteit tussen het toegankelijk openbaar vervoer, dat in de toekomst zal worden uitgebreid, en het aangepast vervoer te bewaken.

Er werd gevraagd of het mogelijk is om bijkomende DAV's in een stedelijk en een landelijk gebied op te nemen in het proefproject. De doelstelling van het proefproject is het ontwikkelen van een nieuwe klantvriendelijke service, die verder bouwt op enerzijds het programma van toegankelijke service bij De Lijn en anderzijds de service van de diensten aangepast vervoer. De doelstelling is dat de klant één duidelijk toegangspunt kent voor informatie en reservaties van vervoersprestaties.

We beginnen met een proefproject in een beperkt gebied om zicht te krijgen op de behoeften van de doelgroep en de aangepastheid van de service. Tevens zou dit proefproject een indicatie moeten geven van de kostprijs om het systeem uit te breiden naar de rest van Vlaanderen. Het doel is om gebiedsdekkend voor heel Vlaanderen te gaan werken. Dat is vandaag niet het geval, wat maakt dat de ene persoon met een handicap rechten kan doen gelden via de DAV en de andere niet of onvoldoende.

We hebben geopteerd voor de DAV's van Mol en Leopoldsburg omdat deze twee provincies een aaneengesloten gebied vormen. Dit maakt het mogelijk om na te gaan of de busjes in het huidige systeem op een efficiënte manier worden ingezet door beide DAV's. We willen meteen bekijken of er geen overlapping is en of we door een betere samenwerking van de twee DAV's

misschien meer aanbod kunnen realiseren. Bovendien beschikt De Lijn Limburg, dat is historisch zo gegroeid, over de beste expertise. Er is al heel wat ondernomen rond toegankelijkheid en de directeur van De Lijn Limburg heeft de toegankelijkheid in heel Vlaanderen onder zijn hoede. Hij is dus de aangewezen persoon om het proefproject te coördineren.

We hebben tevens geopteerd voor een project op kleine schaal omdat we nog niet beschikken over de ondersteunende software. Om dit systeem op te zetten voor heel Vlaanderen is er een sterk softwarepakket nodig, dat er vandaag niet is. Aan de hand van de evaluatie van dit proefproject, de cijfers van de andere diensten aangepast vervoer, en dus zeker ook deze van de grotere diensten, zal later een simulatie gebeuren van de kostprijs voor een dergelijk systeem voor gans Vlaanderen. Het is niet uitgesloten dat er reeds in de loop van het proefproject een uitbreiding komt met twee grote DAV's om vervolgens over te schakelen op heel Vlaanderen. Maar ik wacht liever de resultaten van het proefproject af voor ik hierover beslissingen neem.

Bij de vraag naar de toekomstige invulling van de deur-aan-deurtrajecten, wil ik benadrukken dat er gekozen wordt voor een inclusieve benadering. Dit betekent dat het aangepast vervoer complementair moet zijn aan het collectief regulier openbaar vervoer. Er dient maximaal gebruik te worden gemaakt van de mogelijkheden van het openbaar vervoer. Maar het is duidelijk dat niet alle personen met een mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, zelfs wanneer dit volledig toegankelijk is.

In het proefproject hebben we het doelpubliek opgedeeld in vier subgroepen. Een eerste subgroep omvat personen die zonder problemen het openbaar vervoer kunnen gebruiken. Een tweede subgroep betreft personen die toegankelijk openbaar vervoer nodig hebben, zoals rolstoelgebruikers. Een derde subgroep omvat personen die de afstand van de deur naar de halte en omgekeerd niet kunnen overbruggen. De vierde subgroep omvat personen die omwille van de aard van hun handicap het openbaar vervoer niet kunnen gebruiken. Daarbij wordt steeds uitgegaan van het principe dat personen die zich wensen te verplaatsen met het openbaar vervoer, hulpmiddelen gebruiken die aangepast zijn aan de eisen van het openbaar vervoer, zoals de afmetingen voorzien voor rolstoelen. Omdat ook de begeleiders van personen met een handicap gratis het openbaar vervoer kunnen nemen, houden we daarmee rekening bij de indeling in verschillende subgroepen.

Aan subgroep drie wordt de mogelijkheid geboden om, in aanvulling op het openbaar vervoer, een beroep te doen op een service die hen van deur tot halte en omgekeerd brengt, tegen een vast supplement per deeltraject. Voor subgroep vier wordt in een DAV voorzien, die vervoer doet van deur tot deur met aangepaste voertuigen.

Het is duidelijk dat deze subgroepen verder dienen te worden vastgelegd en geïdentificeerd. De segmentatie is van grote invloed op de kostprijs en de kwaliteit van het systeem. Die opdeling gaan we verder verfijnen via het proefproject. Het is ook aangewezen om voorzichtig van start te gaan en ervaring op te doen in het proefgebied, kwestie van achteraf verrassingen en ontgoocheling te vermijden.

Mevrouw Libert en mijnheer Decaluwe vroegen ook of het proefproject tot gevolg kan hebben dat bepaalde verplaatsingen, die vandaag worden uitgevoerd door de DAV's, niet meer kunnen doorgaan. De bedoeling is om te komen tot een duidelijke service in ruimte en tijd tegen het tarief van De Lijn. Dit impliceert een integratie van het aangepast vervoer in het regime van het openbaar vervoer. Het aangepast vervoer zal dus in de mate van het mogelijke dezelfde principes volgen als het openbaar vervoer. Zo zal de dienstverlening beperkt blijven tot bepaalde periodes. De DAV zal in het proefproject, dat we verder willen ontwikkelen, niet functioneren zoals de taxisector, die alle uren van de dag en alle dagen van de week bestrijkt.

Bovendien worden de bestemmingen per DAV vastgelegd. In het proefproject zullen alle bestemmingen binnen de betrokken gemeenten, alsook bepaalde puntbestemmingen buiten de gemeenten mogelijk zijn. Met puntbestemmingen bedoelen we locaties die niet in de betrokken gemeenten liggen, maar toch voor iedereen bereikbaar moeten zijn. Denk aan een ziekenhuis, een toegankelijk treinstation, een cultureel en een commercieel centrum.

Uit statistieken blijkt duidelijk dat veruit het grootste deel van de verplaatsingsbehoeften kan worden afgedekt door in het proefproject een afbakening te maken van de bestemmingen: binnen de gemeente in combinatie met de puntbestemmingen. Het zou bovendien van weinig efficiëntie en kwaliteit getuigen om een voertuig een hele dag onbeschikbaar te maken door één verre verplaatsing voor één persoon. Bedoeling van het project is dus eveneens om de service zo efficiënt mogelijk te maken voor zoveel mogelijk gebruikers. Dat is volgens mij de enige manier om tot een betaalbare gebiedsdekkende dienst te komen. Deze manier van werken is eigen aan het vraagafhankelijk vervoer, dat we vandaag verzorgen met de belbussen. Voor het proefproject wordt niet in een apart budget voorzien. Het project zal ook geen financiële implicaties hebben op de subsidiebedragen van de DAV's.

Ik begrijp niet goed waarom jullie vragen naar verliezen. In het concept dat wij ontwikkeld hebben, zijn er geen verliezen. De veertien erkende DAV's die niet betrokken zijn bij het proefproject, zullen de ingeschreven subsidies ontvangen zoals de voorgaande jaren. Dat verandert niet. De twee erkende DAV's die

wel betrokken zijn bij het proefproject, zullen in de periode voorafgaand aan het proefproject tot april 2007, kunnen genieten van de geplande subsidies. Dit bedrag staat in verhouding tot de betrokken periode. Tijdens het proefproject gebeurt de betaling van deze twee DAV's op basis van een vast maandelijks bedrag en een variabel bedrag in functie van de geleverde vervoersprestaties. Bij het vast maandelijks bedrag wordt rekening gehouden met de afschrijving of leasing van het voertuig, taksen, verzekering en wachtvergoeding voor de chauffeur van dienst. Voor het variabele gedeelte wordt een kilometervergoeding afgesproken, gebaseerd op de ervaring van De Lijn met belbussen en exploitanten: kosten voor de chauffeur, onderhoud van het voertuig, verbruik enzovoort.

Gelet op het gebrek aan betrouwbare informatie over de verplaatsingen door de betrokken doelgroep, kunnen we nu geen realistische inschatting maken van de levensvatbaarheid van een dergelijke dienst. Bij evaluaties zal telkens aan deze problematiek aandacht worden geschonken en kunnen het werkingsgebied of de parameters voor de facturatie eventueel worden aangepast. Het wordt 'trial and error'. We zetten een billijke prijs, zoals we die kennen van andere diensten, en een vast bedrag om de twee betrokken DAV's te laten functioneren. Dan gaan we kijken of er vraag genoeg is naar dit systeem. Er is mij altijd verteld, onder meer door de DAV's, dat de vraag in Vlaanderen ontzettend groot is en dat er op dit moment niet aan kan worden voldaan. Via het proefproject kunnen we nagaan of dat inderdaad het geval is.

Ook jullie vraag naar de dubbele subsidiëring is mij niet meteen duidelijk. De DAV's zullen in het nieuwe systeem geen dubbele prestaties leveren. Ze leveren een vergelijkbare prestatie in een nieuwe constellatie. Er is dus geen enkele reden om dubbel te subsidiëren. Bovendien zou een dubbele subsidiëring, bijvoorbeeld deels via De Lijn en deels via Gelijke Kansen, niet getuigen van goed bestuur. Het is in eerste instantie de bedoeling om een meer efficiënte besteding van de beschikbare middelen te realiseren. Op die manier willen we met de bestaande middelen komen tot een dekkend systeem voor Vlaanderen.

Over de tewerkstelling: de samenwerking met de bestaande DAV's vormt een van de uitgangspunten bij de structurele regeling van het AOV en het AAV. We gaan van start met de bestaande DAV's, die zullen instaan voor de uitvoering van de aangevraagde ritten. Het is zeker niet de bedoeling om de tewerkstelling terug te schroeven. Het is, met andere woorden, helemaal niet de doelstelling om de tewerkstelling terug te schroeven. Als het systeem succesvol is en er is veel vraag naar dit soort aangepast vervoer, zal dat zeker niet het geval zijn. Maar ik wil wel duidelijk stellen dat deze dienst geen tewerkstelling nastreeft, maar een verbeterde service aan de klant, die betaalbaar is voor het Vlaamse Gewest.

De financiële enveloppe voor 2007 is identiek aan die van 2006. Er is dus niet in een indexatie voorzien. Of er in de toekomst, in functie van de gebiedsdekkende oplossing, een uitbreiding wordt gepland van het budget, is uiteraard volledig afhankelijk van de resultaten van het proefproject, de inschatting van de meervraag en de wil van de Vlaamse Regering om hiervoor de nodige middelen uit te trekken.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de minister, ik dank u uitdrukkelijk voor het gedetailleerde antwoord.

Uit contacten met de DAV's bleek dat er veel onzekerheid was. Mevrouw de minister, op een aantal punten hebt u die onzekerheid weggenomen.

Voor de proefprojecten – en politici moeten nu en dan wat achterdochtig zijn – heb ik begrip voor de keuze en de motivering ten voordele van Limburg, maar men moet er rekening mee houden dat er ook nog andere regio's zijn. Het zou een goede stap zijn om, vooraleer een definitieve beslissing wordt genomen, het project uit te breiden, zodat op de meest coherente manier een beslissing kan worden genomen, op basis van praktijkervaringen.

Voor 2007 is geen indexering ingeschreven. Zowel 2005 als 2006 waren overgangsjaren en ook 2007 wordt een overgangsjaar. Liever nog een overgangsjaar, om dan in 2008 een definitief goed plan te hebben, maar er wordt wel al enkele jaren met dezelfde middelen gewerkt. Met de brandstofprijzen die de voorbije 2 of 3 jaar zijn gestegen, is het misschien te overwegen – want het gaat niet over spectaculaire bedragen – om bij de budgetcontrole van 2007 na te gaan op welke manier de levensduurte, vooral van brandstof, kan worden verrekend.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u, in overleg met de betrokken organisaties, op een rustige manier voortwerkt, maar toch zo snel mogelijk een definitieve oplossing kunt bieden voor deze sector, en in de mate van het mogelijke ook gebiedsdekkend.

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

**Mevrouw Laurence Libert:** Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord, maar ik heb wel nog enkele bedenkingen.

Het vervoer van mensen met een handicap is beperkt tot een bepaalde regio en in de tijd. Ook mensen met een handicap hebben het recht om bepaalde activiteiten bij te wonen. Mevrouw de minister, u zegt dat een concertgebouw bereikbaar zal zijn. Als een persoon met een handicap 's avonds naar een concert gaat, maar

het concert loopt uit tot elf uur of half twaalf en die persoon wenst nog een consumptie te gebruiken, rijden de bussen niet meer. De facto zal die persoon met een handicap niet naar een concert kunnen gaan.

Mevrouw de minister, u haalt aan dat het niet de bedoeling kan zijn dat een vervoermiddel met een chauffeur gebruikt wordt voor één persoon die de hele dag een uitstap wil doen. Ik sluit me bij uw stelling aan, maar wat als die persoon naar een familielid wil net buiten de afgebakende grens? Dan kan die persoon daar niet naartoe, of hij moet een familielid vinden om hem te komen halen, wat in de praktijk niet altijd het geval is.

Mevrouw de minister, u sprak van een mogelijke uitbreiding als de resultaten bekend zijn. Tegen wanneer plant u eigenlijk een eerste evaluatie van de proefprojecten? Wat is de timing?

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

**Mevrouw Helga Stevens:** Mevrouw de minister, ik sluit me volledig aan bij de opmerkingen van beide collega's.

Ik ben van mening dat het misschien wel nodig is om 2007 als overgangsjaar te beschouwen, maar de subsidie dient toch geïndexeerd te worden. De dienst werkt al jaren met dezelfde middelen, maar de levensduurte is natuurlijk gestegen, zoals de benzineprijzen en de personeelskosten.

Ik wil nog even terugkomen op de vraag of de kosten voor personen met een handicap doorgeschoven moeten worden naar Mobiliteit of Welzijn en niet langer bij Gelijke Kansen moeten blijven. Die discussie is al een hele tijd bezig en ik denk dat het echt tijd wordt dat ze definitief wordt beslecht.

Ik blijf erbij dat de kosten moeten worden gedragen door Mobiliteit. Tot 12 jaar mogen kinderen gratis op de bus. Wie betaalt dat? Dat is ten laste van Mobiliteit. Dan kan men evengoed zeggen dat dit moet worden overgeheveld naar Welzijn, want die maatregel valt onder het domein Gezin. Ik vind die discussie een beetje dwaas. Het is niet zo dat personen met een handicap een tweederangscategorie van burgers zijn. Men moet consequent blijven, zodat ook personen met een handicap binnen Mobiliteit worden opgenomen. Dat is een inclusief beleid, want anders gaat het opnieuw om holle woorden.

Ik denk dat het nodig is dat de discussie echt wordt beslecht en dat ernstig wordt overwogen om deze kwestie binnen Mobiliteit te organiseren. Anders wordt Welzijn weer de vuilnisbak voor thema's waarvan andere ministers niet goed weten wat ze ermee moeten doen. Dat wordt een dure grap. Als ieder departement zijn verantwoordelijkheid opneemt, blijft alles betaalbaar.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mevrouw Stevens, de facto hebben we de discussie beslecht. We gaan het aangepast vervoer ontwikkelen binnen De Lijn, tenzij het proefproject tegenslaat en we eruit leren dat er teveel obstakels zijn en De Lijn niet de juiste regisseur is.

U weet dat ik geen vragende partij was om dat op deze manier te doen, maar het is wel verdedigbaar om het op deze manier te doen. In de discussie over waar het project thuishoort, kunnen beide mogelijkheden perfect worden verdedigd.

De dienst is opgezet door de voormalige minister van Welzijn, die het om een of andere bizarre reden bij Gelijke Kansen heeft gezet in plaats van bij Welzijn. Maar iedereen is het erover eens dat het absoluut niet thuishoort bij Gelijke Kansen. Getuige daarvan de discussie over de indexering. Alle projecten Gelijke Kansen worden systematisch niet geïndexeerd. Dat is niet eigen aan aangepast vervoer, maar eigen aan de projecten binnen dat beleidsdomein. Dat zal alleen maar verbeteren als het naar een ander beleidsdomein gaat.

We hebben een proefproject dat meer dan de moeite waard is om het heel kritisch te volgen en er de juiste conclusies uit te trekken, maar de facto betekent dat dat we het aangepast vervoer verder ontwikkelen onder de regie van De Lijn.

Ik krijg signalen dat ziekenfondsen het ziekenvervoer afstoten en steeds minder opnemen. De Lijn en Mobiliteit zijn niet de aangewezen partners om ook nog eens het ziekenvervoer te organiseren. We moeten dus oppassen vanuit welk perspectief we wat doen.

Het is alleszins een discussie die nog wel eens de kop zal opsteken. We hebben nu in elk geval de keuze gemaakt om dat aangepast vervoer voort te ontwikkelen onder de regie van De Lijn.

Ik ben het eens met de opmerkingen over de pilootregio die we nu afbakenen. We beginnen klein, en we beginnen daar waar we de meeste expertise hebben om het pilootproject de grootste kans op slagen te geven. Er valt wel iets voor te zeggen om te bekijken of er, voor een definitieve regeling, geen grotere DAV's kunnen komen. De suggestie over de stedelijke en landelijke DAV's vind ik zeker en vast een goede. Dat zou dan vrij snel moeten gebeuren, na een eerste evaluatie en voor het einde van dit jaar. Ik stel voor dat we daar in het najaar zeker op terugkomen, wanneer de eerste evaluatiegegevens er zijn.

Het proefproject wordt opgestart in mei en loopt tot het einde van dit jaar. Het moet zeker mogelijk zijn om in het vroege najaar een aantal tussentijdse conclusies te kunnen trekken.

Wat de suggestie over de indexering betreft, ik zal die mee in overweging nemen.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het proefproject van de brandstofcelbus bij De Lijn**

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, de CO<sub>2</sub>-kwestie is brandend actueel, zeker na wat dit weekend zoal werd gezegd over de Kyotonormen en de uitstoot. Daarom is het belangrijk dat daar ook bij het openbaar vervoer aandacht aan wordt besteed. Dat doet u ook, mevrouw de minister. In uw beleidsbrief staat duidelijk te lezen dat ook de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn zal zoeken naar alternatieve brandstoffen voor het wagenpark. Momenteel rijdt het grootste deel van de bussen die de basismobiliteit in Vlaanderen bewerkstelligen, nog op diesel. We zijn echter verheugd dat u het als een van uw beleidsprioriteiten beschouwt werk te maken van rijden op pure plantenolie. In uw lijst van beleidsprioriteiten van 27 oktober 2005 lezen we dat in 2006 71 bussen van De Lijn op pure plantenolie zullen rijden. Bovendien zou het wagenpark van De Lijn overschakelen naar een bijmenging van diesel met veresterde biodiesel, met een aandeel van 5 à 10 percent.

Belangrijker vond ik uw verklaring dat De Lijn ook zal deelnemen aan het partnerschap dat, onder impuls van busbouwer Van Hool, de eerste volledig geïntegreerde bus met brandstofcel zou ontwikkelen. Door het te ontwikkelen prototype te testen en te monitoren in een normale exploitatie van die basismobiliteit, zet ook De Lijn een nieuwe stap naar de waterstoftechnologie.

Dat zijn heel mooie woorden, maar natuurlijk was ik zeer benieuwd naar de omzetting in de praktijk. Daarom heb ik op 2 mei van vorig jaar een vraag gesteld hierover. U antwoordde me dat in het najaar van 2006 De Lijn een prototype van die bus in exploitatie zou laten gaan. Ik ben er heel naarstig naar op zoek gegaan, maar ik heb die bus nog niet gevonden. Ik weet niet waar ze rondrijdt. Ik wil u dus vragen of dat prototype al in dienst is. U zegt blijkbaar dat dit nog niet het geval is. Wat is de oorzaak van die vertraging? Hoe zal dat worden opgelost? Wanneer en waar zal de brandstofcelbus dan wel degelijk in exploitatie komen bij De Lijn? Dan kan ik me op de juiste plaats opstellen om hem te spotten.

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

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijn antwoord zal erg kort zijn. U verwijst terecht naar de beleidsnota en uw vraag om uitleg. Er zijn wat technische problemen geweest bij het bouwen van de bus. Dat hoeft geen verbazing te wekken. Dit is een primeur voor ons land. Die bus wordt een prototype. De technische problemen zijn ondertussen wel allemaal opgelost. Er hebben al een aantal proefritten plaatsgevonden. De bus is echter nog niet in exploitatie. Als alles goed gaat, zou dat in het voorjaar van dit jaar moeten gebeuren. De bus zou in maart of april worden voorgesteld en in exploitatie worden gebracht. Het is immers onze doelstelling de bus volop te exploiteren bij De Lijn. Op basis van de evaluatie van die exploitatie wil ik in elk geval voorzien in middelen om daar voort in te investeren. Ik geloof immers zeer sterk in dat soort projecten, die de technologie echt ondersteunen en ook aangeven dat het openbaar vervoer op zich ook heel milieuvriendelijk moet zijn.

Ik kan niets concreter zeggen, behalve dat de bus er ten laatste over 2 maanden zal moeten zijn.

**Mevrouw Annick De Ridder:** En hebt u al een zicht op de locatie?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik heb daar ideeën over.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Wilt u die delen met de commissie?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik moet ze intern nog wat bekijken.

**De heer Flor Koninckx:** Om een dergelijke bus te doen rijden, is er natuurlijk infrastructuur nodig om die te vullen met de nodige brandstof. Waar plant men die infrastructuur dan? Wellicht kunt u hier nog geen antwoord op geven als u niet weet waar hij precies zal rijden. Kost het niet erg veel om een dergelijke infrastructuur te installeren voor één bus?

**Minister Kathleen Van Brempt:** U zult nog anderhalve maand geduld moeten hebben.

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de opvolging van de resolutie betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge**

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

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, deze kwestie is verleden jaar al meermaals aan bod gekomen in deze commissie. Op 24 mei 2006 heeft het Vlaams Parlement inderdaad eenparig een voorstel van resolutie goedgekeurd. Daarin werd gevraagd dat er een proefproject met een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur zou komen op het viaduct in Gentbrugge. Er werd ook gevraagd dat er gedurende dat project regelmatig geluidsmetingen zouden worden uitgevoerd, dat er een coherent handhavingsbeleid zou worden gevoerd met betrekking tot de snelheidsbeperking, dat het proefproject in samenspraak met de buurtbewoners zou worden geëvalueerd en dat zou worden onderzocht welke structurele maatregelen kunnen worden genomen om iets te doen aan de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende verkeers-, veiligheids- en geluidsproblemen.

Naar aanleiding van de goedkeuring van dit voorstel van resolutie, in de herfst, heb ik u een schriftelijke vraag gesteld. In de plenaire vergadering had u immers verklaard dat, eenmaal het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie zou hebben behandeld, u ter zake de nodige communicatie op poten zou zetten. Ik wilde toen weten wat u daarmee had bedoeld. Ik stelde mijn vraag tijdens de aanloop naar het werkelijk in voege treden van de snelheidsbeperking. U hebt me toen geantwoord dat er geen voorbereidende maatregelen nodig waren, maar dat er verkeersborden geplaatst zouden worden. Het ging over de borden C43 met de aanduiding van 90 kilometer per uur. U zei ook dat de weggebruiker via dynamische informatieborden vooraf ingelicht zal worden van het invoeren van de snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur.

Ondertussen heb ik heel wat gesprekken gevoerd met buurtbewoners. Uit die gesprekken blijkt dat de geluidshinder effectief kleiner is wanneer de wagens zich aan de snelheidsbeperking houden. Klaarblijkelijk houdt nog steeds een groot deel van de chauffeurs zich er niet aan, voornamelijk overdag op momenten dat er minder verkeer is en – ironisch genoeg – is de geluidsoverlast juist dan het grootst. Wellicht weten of vermoeden veel chauffeurs dat de pakkans onbestaande is omdat er toch geen controles plaatsvinden.

Om een en ander te verifiëren, heb ik een bescheiden poging tot meten ondernomen. Die poging is absoluut niet wetenschappelijk onderbouwd, maar geeft ons wel enig zicht op het aantal chauffeurs dat zich aan de snelheidsbeperking houdt. Ik heb me vlakbij de viaduct van Gentbrugge geplaatst met een speedgun. Ik heb ongeveer 300 wagens kunnen controleren. Ongeveer 90 procent van die wagens reed sneller dan 90 kilometer per uur. Er waren pieken tot 140 en 150 kilometer per uur.

Op dezelfde dag hebt u een persmededeling verspreid. Daarin zei u dat intussen met visuele controles van de

politie werd vastgesteld dat de snelheidsbeperking te weinig wordt nageleefd. We kunnen ons straks misschien buigen over de vraag wat visuele controles zijn als er niet wordt gemeten, maar in feite is het antwoord op die vraag niet van essentieel belang. In de persmededeling van 17 januari verwees u ook naar een overlegvergadering met de federale politie die op 18 januari zou plaatsvinden. Na die vergadering zou de administratie een concreet voorstel met timing aan u voorleggen om een betere handhaving op het terrein mogelijk te maken.

Het proefproject begon meer dan 3 maanden geleden. De buurtbewoners vragen zich af hoe lang het zal lopen, want daarover is er nogal wat onduidelijkheid. Er is sprake geweest van 3 maanden, maar daarna werd die termijn bijgesteld. De buurtbewoners uit hun bezorgdheid hierover. Voor mijn part kan het proefproject nog een tijd lopen, op voorwaarde dat het goed geëvalueerd wordt. Door de omstandigheden, die ik heb beschreven, hebben de buurtbewoners schrik dat het proefproject zou aflopen nog voor alle mogelijke maatregelen om de geluidsoverlast effectief te beperken, werden uitgeprobeerd. Bovendien vragen de buurtbewoners zich af of, hoe en in welke mate ze een stem zullen hebben in de evaluatie van het proefproject. Die evaluatie werd in de resolutie werd aangekondigd, maar tot nog toe werd niet afgesproken hoe die kan verlopen.

Mijnheer de minister, hoe lang beschouwt u dit project als een proefproject?

Werd er door de administratie reeds een tussentijdse evaluatie gemaakt met betrekking tot de geluidsoverlast? Zo ja, wat was in het resultaat ervan?

Bent u van zins alsnog initiatieven te nemen – zoals de resolutie ook aanbeveelt – om de snelheidsbeperking effectief af te dwingen? Hoe en wanneer wilt u dat doen?

Wanneer, op welke manier en in welke mate zullen de buurtbewoners betrokken worden bij de evaluatie van het proefproject?

Wat heeft het overleg van 18 januari opgeleverd? Welke maatregelen zullen er effectief genomen worden?

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

**Mevrouw Helga Stevens:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste collega's, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Roegiers over de geluidsoverlast op het viaduct van Gentbrugge. Ik ben ook van Gent en begin december heb ik een schriftelijke vraag ingediend, maar daarop kreeg ik helaas nog geen antwoord. Ik zal enkele vragen uit mijn schriftelijke vraag aanhalen.

Hoe werd ervoor gezorgd dat de snelheidsbeperking werd nageleefd? Wat bleek uit de metingen? De buurtbewoners meldden in de media dat er bij de start van het proefproject minder geluidshinder was. Na enkele dagen was dit niet meer het geval omdat de chauffeurs de limiet van 90 kilometer per uur niet meer naleefden.

Een belangrijk punt uit de resolutie is de structurele oplossing die geboden dient te worden. Reeds voor de start van het proefproject waren er alarmerende berichten over de staat van de brug. Wat is de stand van zaken vandaag? Worden er vernieuwingswerken in het vooruitzicht gesteld? Zo ja, wanneer?

Tijdens de bespreking in de commissie werd meermaals de klacht verwoord dat Vlaanderen er niet in slaagt om een goede brugvoeg voor viaducten te ontwikkelen. De heer Peumans stelde dat men in Vlaanderen blindelings merkt wanneer men over een viaduct rijdt en dat dit niet het geval is in Frankrijk of Nederland. Lijkt het u opportuun om ter zake een ruimer onderzoek uit te voeren? Zijn hierover gegevens beschikbaar?

In de commissie liet u doorschemeren dat een aanpassing van de verdeelsleutel voor de financiering van geluidswerende schermen tussen de lokale overheden en de Vlaamse overheden aangewezen is. Uit de praktijk zou blijken dat steden en gemeenten niet met geld over de brug komen. Wilt u daar effectief werk van maken? In welke zin wilt u de huidige regelgeving aanpassen?

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil de vragen een beetje opentrekken. Overall werden op viaducten snelheidsbeperkingen ingevoerd. De heer Koninckx hoort het niet graag, maar tijdens mijn vroeger leven als burgemeester heb ik ervaren dat we een geweldig grote federale politie hebben. Wat doet men eigenlijk inzake de afdwingbaarheid van de snelheidsbeperkingen? Ik verwijs naar het viaduct van Kraainem. Als ik er 's avonds over rijdt tegen 90 kilometer per uur, dan is dat levengevaarlijk. Ook op het viaduct van Vilvoorde geldt een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur. De snelheid wordt nergens goed aangeduid. Ik meen zelfs dat er een ander bord voor staat. Ik zou graag weten hoe het nu zit met de plaatsing van vaste camera's.

Mijnheer de minister, ik verwijs nog een keer naar Nederland. Onze ingenieurs zouden moeten leren dat bij de aanpak van een dergelijk project eerst aan alle randvoorwaarden moet worden voldaan. De federale politie schijnt het heel normaal te vinden dat ze nog niets heeft gedaan. Dat blijkt toch uit een aantal krantenberichten. Ik vind dat er op voorhand afspraken moeten worden gemaakt over de spelregels. De heer Roegiers en mevrouw Stevens hebben gelijk: als er geen handhaving is,

dan werkt het systeem niet. We moeten daarover eerlijk zijn tegen de buurtbewoners. Als we de handhaving niet kunnen verzekeren, dan moeten we dat durven zeggen. Het gaat trouwens om een federale bevoegdheid. De heer Koninckx zal het wellicht niet met me eens zijn, maar het is volgens mij veel gemakkelijker op gedurende 8 uur op de middenberm van de autosnelweg plaats te nemen, Dag Allemaal te lezen en te flitsen, flitsen, flitsen. Het is zo, mijnheer de minister. Dat viaduct houdt veel mensen bezig en ik stel weer, tot mijn grote verbazing, vast dat aan een aantal randvoorwaarden niet is voldaan. Dat gaat volgens mij ook op voor een aantal andere punten.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het niet alleen een kwestie is van handhaving, maar ook van eenvormigheid.

Mijnheer de minister, ik heb u ooit een schriftelijke vraag gesteld over het aantal ongevallen op onze autosnelwegen, maar bepaald over de locatie ervan. De overgrote meerderheid van die ongevallen vindt plaats op knelpunten, met name de Brusselse en Antwerpse ring en de toeleidende wegen.

Hoe komt het dat we op het ene viaduct 90 kilometer per uur mogen rijden en op het andere 120 kilometer per uur? Op de Antwerpse ring is de maximumsnelheid 100 kilometer per uur en op de Brusselse ring 120 kilometer per uur. Dat maakt het aan de autobestuurders niet altijd duidelijk hoe gevaarlijk het op sommige punten wel kan zijn.

Er is een evolutie naar meer variabele snelheidsborden. Ik hoop dat dat project op schema in werking kan treden, zodat de snelheidsbeperking kan worden aangepast in functie van de problematiek van het moment. Maar ik hoop ook dat het op gelijkaardige knelpunten op dezelfde manier gebeurt. Dat is op dit moment absoluut niet het geval.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer Peumans, ik vind het een beetje jammer dat u die opmerking maakt. U schetst het beeld van een federale politie die acht uur per dag op de middenberm Dag Allemaal zit te lezen. Een intelligent man als u weet zeer goed dat de snelheidscontroles niet op die manier, maar gericht gebeuren.

Er werd opgemerkt dat het einde van de snelheidsbeperking niet staat aangegeven. Een snelheidsbeperking duurt tot aan het volgende kruispunt. Een kruispunt is een plaats waar twee of meer wegen samenkomen. Op het einde van het viaduct van Vilvoorde is er een af-



oprit. De snelheidsbeperking geldt dus tot daar. Hetzelfde verhaal geldt voor het viaduct van Kraainem, waar inderdaad ook geen einde van de snelheidsbeperking staat: waar de oprit van de ring samenkomt met de E40 eindigt de snelheidsbeperking. Zo eenvoudig is dat. Wat niet betekent dat een extra bord niet duidelijker zou zijn, maar dan zitten we in het vaarwater van de federale minister, die net minder borden wil.

**De heer Frans Peeters:** Mijnheer Peumans, als men een snelheidsbeperking invoert, ook al is het een proefproject, moet men ook, als flankerende maatregel, zorgen voor de handhaving. Ik denk dat we die verantwoordelijkheid inderdaad niet kunnen leggen bij de federale politie.

Misschien kunnen we wel iets doen op het vlak van trajectbewaking. Door het Vlaamse Gewest werden succesvolle formules geïnstalleerd. Ik denk dat meer aandacht moet worden besteed aan het flankerend beleid.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, beste collega's, het is natuurlijk zo dat de handhaving – ook in het verkeer, maar dat geldt voor elke wetgeving – het sluitstuk is van een goed beleid. Maatregelen – voor elk beleidsdomein, maar zeker voor verkeer – die niet worden gehandhaafd, verwateren snel.

Ik denk dat we al stappen vooruit hebben gezet. We zitten nu in de laatste rechte lijn voor het gebruik van digitale camera's. Het heeft een hele tijd geduurd, maar we zijn zover. We zijn door de homologatie en in de Kennedytunnel zitten we op schema inzake de afspraken over de plaatsing van digitale camera's. Daar gaat de techniek ons helpen om te doen wat we moeten doen, meer bepaald handhaven.

Ik denk, maar dat behoort niet tot mijn bevoegdheden, dat de wegpolitie een belangrijke taak heeft. Ik denk ook dat daar heel hard wordt gewerkt. Ik heb geen enkele indicatie dat dat niet het geval zou zijn. Men moet ook voldoende aandacht hebben voor blauw op onze autosnelwegen en gewestwegen. Dat is van zeer groot belang om de handhaving te ondersteunen en af te dwingen. Dat is de taak van het beleid. Handhaving behoort tot de federale bevoegdheid, maar ik heb voor heel wat projecten goed kunnen samenwerken met de federale politie, rekening houdend met de moeilijke en delicate situaties voor het uitvoeren van de handhaving.

Mevrouw Stevens, ik zal schriftelijk antwoorden op uw vragen waar ik nu niet op kan antwoorden.

Mijnheer Vandenbroucke, we gaan volop voor de digitale snelheidsbeperkingen. Als u aan de Kennedytunnel

niet weet of u 70 of 100 kilometer per uur mag rijden, maak ik me serieus zorgen of u wel achter het stuur mag plaatsnemen.

Ik denk dat we naar dynamische snelheidsbeperkingen gaan, waar we de snelheden kunnen aanpassen aan omstandigheden zoals weer en verkeersintensiteit. Ik ga ervan uit dat een automobilist dat wel in de gaten houdt. Zeker waar de dynamische verkeerssignalisatie nu al wordt toegepast, is dat ook voldoende zichtbaar.

Mijnheer Roegiers, het proefproject in Gentbrugge is verstreken. Ik denk dat u voor een visuele evaluatie geen speedgun nodig had – maar het was een mooie foto in Het Laatste Nieuws – om vast te stellen dat er een probleem is inzake handhaving. Ik gebruik zelf regelmatig het viaduct. Als men 90 kilometer per uur rijdt, ziet men de andere auto's zo voorbijrijden. Dus alle auto's die voorbijrijden, respecteren de snelheidsbeperking niet.

Ik ga het project niet laten stoppen. We werken bijkomende maatregelen uit voor de snelheidshandhaving. Mijnheer Roegiers, u verwijst naar de vergadering van 18 januari, waar de problematiek samen met de federale politie en ook met de mensen van mijn administratie werd besproken. Er werd gesproken over het soort snelheidsmeters en over de problematiek van de radar. Er zijn blijkbaar problemen om goede resultaten te halen, omdat er een afwijking is en de metingen niet gevalideerd kunnen worden wegens bepaalde omstandigheden. Er werd nagegaan wat er nog nodig is om lusedetectie te kunnen aanbrengeen.

Ook de trajectcontrole werd bekeken en er werden concrete afspraken gemaakt. De voorsignalisatie met de tekstkarren moet worden verbeterd. Ik ben er vorige zondag nog eens voorbijgereden en op bepaalde plaatsen wordt nu al de snelheidsbeperking aangekondigd. Er moeten bijkomende borden en meetlussen voor de snelheid komen. Er moet advies worden gevraagd omtrent de inplanting van een portiek. De mogelijkheid van de inplanting van een portiek als voorsignalisatie wordt onderzocht, evenals het plaatsen van sensibiliseringsborden.

**De heer Jan Roegiers:** Wat bedoelt u met een portiek?

**Minister Kris Peeters:** Een portiek is een metalen constructie die over de autosnelweg staat en waarop dynamische signalisatie op aangebracht kan worden. Daarover werd dus duidelijk afgesproken wie wat doet.

De federale politie heeft zich geëngageerd om meer mankracht in te zetten dan tot nu toe het geval was voor dit project. Ook daarover werden concrete afspraken gemaakt. Ik denk dat de handhaving een probleem was, maar er werden bijkomende afspraken gemaakt.

Het proefproject wordt niet afgesloten. We moeten zorgen dat we de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur kunnen garanderen voor we conclusies kunnen trekken.

Er konden tot nu toe geen geluidsmetingen worden uitgevoerd, omdat de meteo-omstandigheden dat niet toelieten. De vorige meetcampagne gebeurde op 10 mei 2005 en men wil een volledig, correct en vergelijkbaar overzicht.

Voor de handhaving moeten eerst de nodige maatregelen worden genomen, daarna gebeuren de geluidsmetingen en dan kunnen we het proefproject afsluiten, omdat we dan alle elementen hebben om een evaluatie te doen. Daarna beslissen we of we de 90 kilometer per uur definitief invoeren of een andere beslissing nemen.

Mijnheer Roegiers, u weet ook dat er een rechtsgeding loopt. Ook dat is een bijkomend element. Ik heb begrepen dat de expert zijn rapport heeft neergelegd, wat heel wat reacties heeft teweeggebracht en waardoor nieuwe complicaties zijn ontstaan.

Als we de evaluatie doen, zullen we daar zeker ook over communiceren met de buurtbewoners, minstens om hen in kennis te stellen van de resultaten van de evaluatie. Mijnheer Roegiers, u zult waarschijnlijk niet nalaten om dat ook hier aan de orde te stellen.

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

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Ik vind het belangrijk dat u aankondigt dat het proefproject langer zal lopen dan drie maanden. Ik denk dat de buurtbewoners hierdoor een beetje gerustgesteld kunnen worden, want er zullen inderdaad inspanningen worden geleverd om het project een maximale kans op slagen te geven en om een goede evaluatie te maken.

Mijnheer de minister, u spreekt over de aankondigingen op portieken. Die waren er al op 6 oktober. Na ongeveer een maand, toen de grote werken in het centrum van de stad Gent werden aangevat, werden de borden aangepast en verscheen de informatie op de ingangswegen naar de stad. De snelheidsbeperking viel toen weg. Ik heb zondag gezien dat de snelheidsbeperking opnieuw staat aangekondigd. Dat is goed.

Ik heb heel veel reacties gekregen op mijn actie daar. De Gentenaars weten het ondertussen wel, want er verschijnen regelmatig artikels in de krant, maar als men niet gewend is om over het viaduct te rijden, is men voorbij de eerste aankondiging voor men het weet. 300 meter voor het viaduct staat langs beide zijden van de weg een klein bord met de aanduiding van de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur. Als men daar even niet oplet

of een vrachtwagen voorbijsteekt, waardoor men het bord niet kan zien, zit men al op het viaduct. Daar staat het nog twee keer aangeduid, maar echt wel klein. Ik vrees dat heel wat mensen wel te goeder trouw zijn, maar het gewoon niet wisten. Het is duidelijk dat er iets schort aan de aanduiding.

Mijnheer de minister, u hebt een aantal zaken uit de conclusies van de vergadering van 18 januari naar voren gebracht. Ik ben ervan overtuigd dat de belangrijkste manier, om mensen te verplichten zich aan de snelheidsbeperking te houden, het plaatsen van een camera is. Ik wil heel duidelijk stellen dat het er niet om gaat dat we mensen willen pakken. Voor mijn part wordt kilometers op voorhand aangekondigd dat er wordt geflitst op het viaduct, als de chauffeurs er zich maar aan houden.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat het dossier van de digitale camera's in de eindfase zit. Zegt u nu tussen de lijnen dat er digitale camera's komen om de snelheid te controleren op het viaduct van Gentbrugge?

In de resolutie staat dat de evaluatie zal gebeuren in samenspraak met de buurtbewoners. U geeft in uw antwoord te kennen dat u de evaluatie zult meedelen. Ik had graag geweten of u het bij het meedelen houdt of dat uw diensten samen met de buurtbewoners het project zullen evalueren.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer Roegiers, ik wil u toch even waarschuwen. Als de handhaving wordt opgevoerd en u gaat daar als voetganger staan met uw speedgun, lijkt me dat een bijzonder riskante onderneming.

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Koninckx, ik heb ook al tegen de heer Roegiers gezegd dat hij daarmee moet opletten.

Als het gaat over geluidsmetingen moet ik, met alle respect, niet naar de buurtbewoners gaan om ze bij de evaluatie te betrekken. Mijn stelling is dat we geluidsmetingen uitvoeren en als de metingen bepaalde resultaten opleveren, ervan uitgaand dat een behoorlijke handhaving is gebeurd, kunnen we de conclusies van de evaluatie samen met de buurtbewoners bekijken, om na te gaan of het project effectief effect heeft gehad. Mijnheer Roegiers, ik ga ervan uit dat het niet uw vraag was om de buurtbewoners bij de geluidsmetingen te betrekken. Vandaar misschien deze kleine verwarring.

Ik heb iets gezegd over de radar. Dat is aan bod gekomen tijdens de vergadering van 18 januari. Deze me-

thode – werken met radars op plaatsen waar veel reflectie is en door het metaal dat via de wapening in het wegdek zit – heeft vele nadelen, waardoor men bepaalde problemen heeft bij de validering van de resultaten. Omdat er geen garantie is voor de nauwkeurigheid van de metingen en er geen geschikte opstelplaatsen zijn, wordt deze variant niet relevant geacht. Als men metingen wil doen, moet men dat in het midden van het viaduct doen. Als een politiewagen er al geraakt, moet die ook nog weggeraken.

Voor de digitale camera's is door minister Verwilghen een KB afgeleverd. We kunnen nu werken met digitale camera's, wat ook de veiligheid van de politie kan verhogen, omdat men niet telkens een film uit de camera moet halen.

Ik heb niet gezegd dat op het viaduct van Gentbrugge automatisch camera's zullen komen. Ik wil alleen maar onderstrepen dat we de proefperiode gaan verlengen tot we effectief de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur kunnen handhaven. Dan kunnen we de geluidsmetingen uitvoeren. Als de 90 kilometer per uur een heel positieve evaluatie krijgt, moeten we die op langere termijn handhaven, maar ik kan niet voor een proefproject een digitale camera plaatsen.

Men heeft ook nagekeken wat er nog mogelijk is qua lusdetectie. De mogelijkheid van de inplanting van flitspalen op de middenberm en rechts van de baan wordt voort bekeken. Er is de trajectcontrole, met detectielussen die voor en na het viaduct kunnen worden aangelegd, en in een gedeelte zonder wapening. Er is geen negatieve beïnvloeding van de metingen mogelijk. Dit is een duurzame oplossing die een verandering van het rijgedrag van de weggebruikers garandeert.

Al deze elementen worden nu verder onderzocht om de vraag wie wat doet en volgens welke timing te beantwoorden. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk gebeurt. De federale politie heeft zich ertoe verbonden meer manschappen in te zetten voor het waarmaken van de handhaving.

Ik sluit niet uit dat er digitale camera's komen, maar ik wil eerst de handhaving bekijken. We moeten bekijken of die handhaving op 90 kilometer per uur de nodige effecten heeft. Handhaving is erg belangrijk, maar als er borden worden gehangen met daarop 90 kilometer per uur, ga ik ervan uit dat we niet bij elk bord een camera moeten hangen. Iedereen wordt immers geacht de verkeerscode na te leven. Als die niet wordt nageleefd, dan moeten we bijkomende middelen inzetten. Ik ga ervan uit dat de mensen – en dat gaat nog wel een tijdje duren – zich zullen houden aan de snelheidsbeperkingen die zijn aangegeven.

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de publicatie van het jaarverslag 2005 van de administratie Wegen en Verkeer**

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

**De heer Tom Dehaene:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, ik moet me misschien eerst verontschuldigen voor het feit dat ik een vraag stel over wat op het eerste gezicht een klein bedrag lijkt. Ik ben echter opgevoed volgens het principe “wie het kleine niet eert, is het grote niet waard”.

De kosten zijn wellicht minimaal in vergelijking met de kosten in uw begroting voor het herstellen of onderhouden van de wegen. Ik besef het relatieve karakter van deze vraag en van de budgetten besteed aan die jaarverslagen, maar ik ben altijd bereid om mijn maandloon te vervangen door een percentage van onze nutteloze uitgaven. Ik denk dat ik meer zal overhouden.

De aanleiding tot deze vraag vond ik in het eerste jaar van deze zittingsperiode, toen ik voor de eerste maal alle jaarverslagen kreeg. Ik was toen verbaasd over de papierberg en over de sterk uiteenlopende kwaliteit van de jaarverslagen, en vooral ook, over de sterk uiteenlopende kostprijs ervan. Ik ben geen specialist, maar om de zoveel jaar moeten we toch eens wat folders produceren, en dan word ik geconfronteerd met de kostprijs van drukwerk. Ik besef dus dat die kostprijs kan oplopen.

Uit het antwoord dat de minister-president vorig jaar gaf, bleek dat de administratie Wegen en Verkeer, nu het agentschap Infrastructuur, in de top drie stond van de duurste jaarverslagen ooit geproduceerd door de Vlaamse overheid. Het opstellen van een jaarverslag is in vele gevallen een decretale verplichting. Ik heb niets tegen jaarverslagen op zich, maar vind dat een jaarverslag vooral informatie moet geven en geen luxe-uitgave, met zeer veel foto's en gedrukt op zeer duur papier, moet zijn.

Ook dit jaar heb ik het jaarverslag gekregen van het agentschap Infrastructuur. Ik heb u daar ook een schriftelijke vraag over gesteld. Ik ben blij dat er al inspanningen worden gedaan. Zo heeft men me gemeld dat er voor 2007 geen afzonderlijk jaarverslag per provincie zal worden gemaakt, maar dat er sprake zal zijn van één jaarverslag voor het hele agentschap. Dat valt uiteraard toe te juichen, net als het feit dat er gerecy-

cleerd papier zal worden gebruikt. Dat is wellicht een kostenbesparing.

Wat me echter stoort, is dat in het antwoord wordt gesteld dat de lay-out belangrijk is, omdat dit een visitekaartje van het agentschap zou zijn. De foto's zouden nodig zijn om de aandacht te vestigen op een aantal infrastructuurwerken. Mijnheer de minister, net als u heb ik het jaarverslag mee. Als alleen al de foto's die geen weergave zijn van de diverse werken, zouden worden weggelaten, zou het jaarverslag tot de helft kunnen worden gereduceerd. Op bladzijde 76 zie ik bijvoorbeeld twee mooie rode lichten. Het nut van dergelijke foto's durf ik betwijfelen.

Het voorstel van resolutie dat we eenparig hebben goedgekeurd in het Vlaams Parlement, vraagt trouwens expliciet dat dergelijke jaarverslagen met de nodige soberheid worden gemaakt en dat ernaar wordt gestreefd de jaarverslagen zoveel mogelijk elektronisch ter beschikking te stellen. Ze zouden allemaal worden gecentraliseerd op [www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be). Vele agentschappen doen dat trouwens al. Zo heeft de commissie voor Welzijn dit jaar een zeer vriendelijke brief gekregen van Kind en Gezin, met de mededeling dat het jaarverslag beschikbaar is op de website. De parlementsleden hebben dus geen boek gekregen. Of hetzelfde geldt buiten het parlement, kan ik niet controleren, maar men vertelt me dat er geen boek werd gedrukt.

De totale kostprijs van al die jaarverslagen, voor zover dat te achterhalen is, bedraagt bijna 2 miljoen euro. We moeten hier dus de nodige aandacht voor blijven vragen, en blijven streven naar de nodige soberheid. Het is natuurlijk niet zo dat jaarverslagen totaal nutteloos zijn.

Mijnheer de minister, waarom blijft het agentschap Infrastructuur vasthouden aan een dergelijke luxueuze uitgave als jaarverslag, ondanks de goedgekeurde resolutie? Hoeveel heeft het jaarverslag van 2005 gekost? Indien mogelijk, zou ik graag een opsplitsing krijgen in opmaak- en drukkosten.

Men beschouwt dat verslag als een visitekaartje. Hoe moeten we dat precies interpreteren? Ik begrijp dat niet goed. Ik veronderstel dat we geen straat meer zullen kunnen onderhouden of een aannemer meer werk kunnen geven door het uitgeven van een jaarverslag.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, ik wil niet ingaan op de inhoud van dit debat. Ik wil alleen aanklagen dat deze vraag om uitleg is onvankelijk verklaard, hoewel ik geen afbreuk wil doen aan de vraag. Ik stel vast dat er kan worden gedebatteerd over het al dan niet laten verschijnen van een jaarverslag, terwijl mijn ingediende vraag om uitleg over een door de

minister gevoerde CO<sub>2</sub>-campagne niet belangrijk genoeg geacht werd. Die vraag werd door de commissievoorzitter onontvankelijk beschouwd. Ik heb het daar heel moeilijk mee. Ik hoop dat de plaatsvervangende voorzitter dat ook nog eens duidelijk maakt aan de vaste voorzitter, en dat dit nog eens in het Bureau wordt besproken.

**De voorzitter:** Ik zal hierover overleggen met de vaste voorzitter.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, ik wil antwoorden op elke vraag. Mocht deze vraag over de CO<sub>2</sub>-campagne worden toegelaten door de vaste voorzitter, dan zal ik daar graag op antwoorden.

Mijnheer Dehaene, ik deel uw terechte bezorgdheid over dure jaarverslagen. De toegevoegde waarde van die documenten is relatief beperkt. Op de schriftelijke vraag die u hebt gesteld, heeft men me laten weten dat het agentschap zo'n jaarverslag beschouwt als een belangrijk document, als een visitekaartje dat het kan meegeven aan bedrijven, bezoekers en ook aan nieuw personeel. Het wordt dus beschouwd als een relatiegeschenk, en als iets dat zowel intern, met het oog op nieuw personeel, als extern belangrijk is voor het agentschap.

U hebt zelf verwezen naar de vooruitgang ter zake: vroeger waren er zes jaarverslagen, nu één. Men heeft het jaarverslag overgemaakt aan de publicatiedienst om het elektronisch ter beschikking te stellen. Men heeft maximaal 1500 van die jaarverslagen verzonden. Dit behoort dus tot het verleden. U kaart dit terecht aan, in het licht van de resolutie.

De prijs voor de opmaak van het jaarverslag 2005 bedroeg 6120 euro, exclusief btw. Er is maximaal rekening gehouden met de resolutie, door het jaarverslag te laten maken en drukken door de eigen diensten. In totaal werden 2050 exemplaren gedrukt in de digitale drukkerij van het Ferrarisgebouw, tegen een prijs van 6,51 euro, wat neerkomt op een totale prijs van 13.345,5 euro.

Men is nu bezig aan het jaarverslag van 2006. Ik heb nogmaals heel duidelijk laten weten aan de administratie dat ik erop sta dat de resolutie strikt wordt nageleefd. Voor nieuwe personeelsleden kan er ook met flyers of brochures worden gewerkt, die meerdere jaren kunnen meegaan. Nu de BBB-operatie achter de rug is, werken we immers nog wel een tijdje voort met die structuren. Personeelsleden kan men op een andere en goedkopere wijze vertrouwd maken met de instellingen.

Ik heb dit doorgegeven. U zult dit zeker nauwgezet volgen, samen met mij.

**De heer Tom Dehaene:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u mijn mening deelt. Voor het geven van een relatiegeschenk of het geven van informatie aan personeelsleden bestaan er andere mogelijkheden, die misschien jaren meegaan. Een jaarverslag lijkt me niet het meest geschikte middel daartoe. Ik zal dit inderdaad blijven volgen. Wees gerust, ik zal dit niet alleen bij u doen. Ik vind dat we hiervoor aandacht moeten blijven hebben. De kwaliteit van de jaarverslagen gaat niet verloren door soberheid.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de geplande elektriciteitscentrale van E.ON in Beringen**

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, in de ruime regio rond mijn gemeente is met enig wenkbrauwgefrons gereageerd op plannen van het Duitse energieconcern E.ON om aan het Albertkanaal in Beringen een elektriciteitscentrale te bouwen van 800 tot 1100 megawatt. Om u een idee te geven over de grootte ervan: het zou gaan om een productiecapaciteit die tot 10 percent van de totale Belgische energiebehoefte zou kunnen dekken.

Een andere zaak is de aard van de centrale. Het zou gaan over een steenkoolcentrale, met een jaarlijkse aanvoer van 2,5 miljoen ton steenkool. Ook biomassa zou de centrale voeden. E.ON mikt qua timing op 2014. Ik stel nu al deze vraag omdat onze burgervader heeft verklaard al langer weet te hebben van deze plannen, die in principe ook zullen worden uitgevoerd. Bovendien heeft de woordvoerder van E.ON Benelux verklaard dat dit bedrijf geen 20 hectare grond heeft aangekocht om er koeien op te laten grazen.

Ik heb een aantal vragen met betrekking tot die plannen. Ten eerste is er sprake van een belangrijke milieukwestie. Momenteel is het alle hens aan dek om onze uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen. We weten ondertussen al dat de inspanningen in het kader van het Kyoto-protocol niet zullen volstaan. We zullen zelfs nog veel meer inspanningen moeten doen. Dan lijkt het verbranden van steenkool voor het opwekken van energie me wat in tegenstrijd met deze inspanningen. Er werd wel gezegd dat de afvang en opslag van CO<sub>2</sub> de CO<sub>2</sub>-neutraliteit van een steenkoolcentrale zou kunnen garanderen, maar specialisten voorspellen dat dit toch veeleer iets is voor de lange termijn. De mensen van VITO zeggen me dat er voor dit soort centrales een opslagcapaciteit van 100

miljoen ton CO<sub>2</sub> nodig is. Er moet voldoende capaciteit zijn om alle CO<sub>2</sub> op te vangen die wordt uitgestoten gedurende de hele levensduur van een dergelijke centrale. Een theoretische mogelijkheid zouden de Limburgse zandsteenpakketten zijn, maar er is nog minstens 2 jaar seismisch onderzoek nodig om te weten of er concrete toepassingsmogelijkheden zijn. In de meest optimistische scenario's zou deze techniek over 7 tot 9 jaar operationeel zijn. Dan is het inderdaad 2014 of later.

Dan is er de vraag naar de herkomst van de steenkool zelf. Komt die uit steenkoolmijnen in China? Daar zijn, zoals we weten, de sociale en andere elementen voor een duurzame bedrijfsvoering niet altijd aanwezig.

E.ON zou ook biomassa bijstoken, maar dan vraag ik me af waarom we niet zouden kunnen kiezen voor 100 percent biomassa. Ik heb begrepen dat in Nederland een gelijkaardige discussie woedt. Ook daar wordt nagedacht over het openen van nieuwe elektriciteitscentrales. Ook E.ON heeft daarmee te maken. Het studie bureau KEMA heeft er, op vraag van Greenpeace Nederland, aangetoond dat het perfect haalbaar is om een 1000 megawattcentrale te laten draaien op louter biomassa. Ook bij biomassa rijst echter natuurlijk de duurzaamheidsvraag over de herkomst van de brandstof.

Dan is er nog het gebruik van de restwarmte, dat voor een groot deel het duurzame karakter van energieproductie bepaalt. Via warmtekrachtkoppeling kan die worden omgezet in energie voor afnemers in de omgeving.

Naast het milieuaspect is er het technische aspect. Ik heb me laten vertellen dat 800 tot 1100 megawatt zich niet zomaar op om het even welke plaats laat injecteren in het hoogspanningsnet. Niet ver van Beringen ligt de verouderde steenkoolcentrale van Mol, die niet al te bedrijfszeker is, met alle gevolgen van dien voor de netstabiliteit. Ook zijn er de plannen van Tessenderlo Chemie om een STEG-centrale van 400 megawatt te bouwen, ook vlakbij Beringen. Ik weet niet of die plannen al dan niet zijn afgevoerd. Zijn de ontwikkelingsplannen van de beheerder van het hoogspanningsnet Elia berekend op nog eens 800 à 1100 megawatt, te realiseren door E.ON?

We moeten de plannen van E.ON niet bij voorbaat afschieten. Dit zou een kans kunnen zijn om uit te zoeken of we een grootschalige, maar duurzame en CO<sub>2</sub>-neutrale energie-installatie kunnen realiseren. Die zou een alternatief kunnen vormen voor de kerncentrales die tegen 2015 moeten worden gesloten. Op dat ogenblik wil E.ON zijn centrale openen.

Mijnheer de minister, wat is het geplande aandeel van biomassa in de door E.ON te bouwen centrale? Wat

zijn de gevolgen van een gemengde biomassa-steenkolcentrale van 1100 megawatt voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze elektriciteitsproductie? Past de verwezenlijking van een dergelijke centrale in Beringen tegen 2014 in het ontwikkelingsplan van het hoogspanningsnet, zoals opgemaakt door Elia? Welke gevolgen kan dit project hebben voor de steenkoolcentrale in Mol en de geplande STEG-centrale van Tessenderlo Chemie, onder meer met het oog op de netstabiliteit? Zijn er in de onmiddellijke nabijheid potentiële afnemers van de restwarmte die vrijkomt bij de voorziene stroomproductie?

Bent u bereid om in het MER dat, naar ik vermoed, moet worden opgesteld voor een dergelijk project kan worden verwezenlijkt, een aantal alternatieve scenario's te laten onderzoeken, met hun respectievelijke impact op de CO<sub>2</sub>-emissies? Er is het scenario van de herziening van het project in de richting van een zuivere biomassacentrale, dus wat men in Nederland denkt te kunnen doen. Er is de combinatie van de installatie met afvang en opslag van CO<sub>2</sub> in de capaciteit die daarvoor beschikbaar zou zijn in de directe omgeving, dus in Limburg. Wordt er gedacht aan de combinatie met projecten voor warmteafname in de directe omgeving, zodat de restwarmte die anders verloren gaat, nuttig kan worden aangewend?

Bent u bereid om in de MER de sociale aspecten en de milieuaspecten van de ontginning en van de aanvoer van de ingezette biomassa of steenkool te laten onderzoeken? Kunnen er op basis van de resultaten van de MER voorwaarden worden opgelegd inzake de ingezette technologie, de brandstofmix, de energetische efficiëntie, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de duurzaamheidscriteria voor ontginning en productie van de in te zetten brandstoffen?

Hoe verhoudt de geplande productiecapaciteit van de E.ON-centrale zich tot de productiecapaciteit van de kerncentrales van Doel 1, Doel 2 en Tihange 1, die in 2015 gesloten zullen worden?

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Vandenbroucke, het zal u misschien verbazen, maar ik kan me volledig aan uw zijde scharen wanneer u stelt dat we in de toekomst dienen over te schakelen op milieuvriendelijke mechanismen en mechanismen die geen CO<sub>2</sub> uitstoten.

Ik denk dat u echter ook keuzes zult moeten maken. We moeten heel omzichtig te werk gaan in dit debat. We kunnen niet tegelijkertijd pleiten voor een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, ons afzetten tegen kernenergie en nieuwe systemen, zoals de combinatie tussen steenkool en biomassa, heel kritisch benaderen. De nieuwe systemen duiden op een inspanning om tegemoet te komen aan de meer milieuvriendelijke energieopwekking die in

de toekomst nodig zal zijn. Ik raad u aan om open te staan voor dergelijke initiatieven. Ik begrijp uw bekommernis en uw vragen, maar u mag niet al te wantrouwig staan tegenover installaties die reeds tegemoetkomen aan de milieuvriendelijke benaderingswijze die nodig is.

Mijnheer de minister, ik wil u vragen om in uw toekomstig beleid overleg te plegen met de federale regering. Ik hoor praten over de sluiting in 2015. De kernenergie is een federale materie. Ik heb weet van verschillende studies die lopen en van werkgroepen die ermee bezig zijn. Ik wil u daarom vragen om heel omzichtig te werk te gaan en om in overleg met de federale partners na te gaan welk standpunt de komende maanden finaal zal worden bepaald.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, toen ik een week of drie geleden voor het eerst iets hoorde over deze nieuwe steenkoolcentrale, was ik echt geschokt. We moeten goed beseffen dat de opwarming van de aarde die we vandaag meemaken, een gevolg is van de emissies uit het verleden. De veel hogere emissies van vandaag zullen pas in de toekomst een rol spelen. Als we nu plannen maken om dit soort CO<sub>2</sub>-bom te bouwen, dan hypothekeren we onze toekomst volledig.

De beslissing om er een beetje biomassa bij te stoken, is even onverantwoord. In een dergelijke centrale wordt de warmte immers niet gerecupereerd. De warmte gaat gewoon verloren. Dat is pure verspilling van biomassa, los van het feit of olijfpulp – want ik dacht dat dit de biomassa is die men erbij zou stoken – al dan niet een gunstig effect heeft op de ecobalans.

Voor dat soort installaties zouden er geen groenestroomcertificaten afgeleverd mogen worden. Doordat het toch gebeurt, wordt het systeem van de groenestroomcertificaten ondergraven, want zo krijgen de grote producenten de kans om op een relatief goedkope en niet-duurzame manier de groenestroomdoelstelling te halen.

We hebben inderdaad nieuwe productiecapaciteit nodig, maar daarvoor zijn er andere installaties. In ons land zijn er nog heel wat mogelijkheden op het vlak van warmtekrachtkoppeling. Ik denk ook aan STEG-centrales. Deze installaties zijn veel CO<sub>2</sub>-vriendelijker dan een grootschalige steenkoolcentrale.

De 'carbon capture and storage' is nog toekomstmuziek. Misschien kan die ooit in de toekomst worden ontwikkeld, maar zelfs dan riskeren we vroeg of laat dat de in de ondergrond opgeslagen CO<sub>2</sub> toch nog vrijkomt. We moeten ons dus afvragen of het geen kwestie

van uitstel is. Ook op het vlak van de technologie en van de kostprijs zijn er nog grote vraagtekens. Ik heb gelezen dat de prijzen veel hoger zouden liggen dan die van de beschikbare technologieën op het vlak van hernieuwbare energie.

Mijnheer de minister, welke bevoegdheden hebt u op dit vlak? Wat zou u kunnen doen om E.ON ervan te overtuigen om te kiezen voor een meer milieuvriendelijk alternatief of in elk geval voor centrales met een veel hoger rendement inzake de omzetting van primaire energie in elektriciteit en warmte, in plaats van voor de oeroude technologie van steenkoolcentrales die immens veel energie de lucht insturen via de koeltorens?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Vandenbroucke, er werden geen officiële aanvragen ingediend en dus is er over de plannen van het Duitse energieconcern E.ON voor de bouw van een nieuwe elektriciteitscentrale langs het Albertkanaal te Beringen nog niet veel bekend. Ik bezit evenmin exact cijfermateriaal. U verwees naar bepaalde uitspraken, maar daar kan ik me als bevoegde minister niet echt op baseren.

Eind vorig jaar heeft E.ON beslist om in de Maasvlakte in Nederland een kolengestookte elektriciteitscentrale van 1100 megawatt te bouwen die ook biomassa gaat bijstoken. In het kader van de MER-procedure werd een startnotitie bij de Nederlandse autoriteiten ingediend. Aangezien het over een gelijkaardige centrale gaat, kunnen we op basis van de nota, die terug te vinden is op de website [www.mpp3.nl](http://www.mpp3.nl), enkele veronderstellingen maken.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de centrale is afhankelijk van de hoeveelheid biomassa die bijgestookt wordt. Die hoeveelheid is op haar beurt afhankelijk van de beschikbare hoeveelheid biomassa op de internationale markt en van de kostprijs. De biomassamarkt evolueert op dit ogenblik zeer snel en het is niet te voorspellen hoe de markt er tegen 2014 zal uitzien. Bovendien is het voor het CO<sub>2</sub>-gehalte in de atmosfeer weinig relevant of de vrijgekomen CO<sub>2</sub> afkomstig is van recente biomassa of van historisch opgeslagen biomassa. Relevant is de vraag in welke mate biomassaplantages leiden tot een versnelde en hogere CO<sub>2</sub>-opname. De heer Glorieux heeft dit ook opgemerkt.

Het huidige ontwikkelingsplan van Elia slaat op de periode 2005-2012. Het plan werd op 17 september 2005 bij de federale minister van Energie ingediend. De minister heeft het plan op 15 december 2005 goedgekeurd. Feiten of gegevens die na deze datum bekend werden, zijn dus niet opgenomen in dit plan.

Eind 2006 heeft Elia aan de federale minister van Energie een nota overgemaakt waarin een stand van zaken van de uitvoering van het ontwikkelingsplan wordt gegeven. In deze nota wordt ingegaan op nieuwe gegevens met

betrekking tot de elektriciteitsproductie in Limburg, met name inzake de productievergunning voor T-Power op de terreinen van Tessenderlo Chemie voor een nominaal vermogen van 400 megawatt, dit stond in het ministerieel besluit van 25 april 2006, en inzake de mogelijke inplanting van een centrale door E.ON in Beringen.

Om een forse stijging van de productie in Beringen op te vangen, onderzoekt Elia nu de mogelijkheid om op een industrieterrein in Beringen in de buurt van het bestaande 150 kilovoltstation, een nieuw 380 kilovoltstation te bouwen waarop de nieuwe productie-installaties kunnen worden aangesloten. Dat zou ook voordelig zijn voor de productie van T-Power omdat Tessenderlo Chemie reeds over een verbinding met het bestaande station van Beringen beschikt. De bouw van het nieuwe station in Beringen heeft geen invloed op de bestaande centrale van Mol.

Er wordt het best onderzocht of er geen potentiële afnemers zijn van de restwarmte in de directe nabijheid van de geplande centrale. De heer Glorieux wees er al op dat de warmte maximaal moet worden ingezet. Er zijn enkele chemische bedrijven in de buurt. Misschien zijn er opportuniteiten, maar daarvoor is verder onderzoek vereist.

Het is een goede suggestie om enkele alternatieve scenario's te laten onderzoeken in een voorafgaande MER-studie. Ik denk bijvoorbeeld aan potentiële afnemers van restwarmte in de nabijheid van de geplande centrale. Het alternatieve scenario met de herziening van het project in de richting van een zuivere biomassacentrale is niet evident. Voor dergelijke vermogens zijn heel grote hoeveelheden biomassa nodig, waarvoor de aanvoer hoogstwaarschijnlijk onvoldoende gegarandeerd kan worden. Verder moet men er rekening mee houden dat het gebruik van biomassa een negatieve invloed heeft, in functie van het calorisch vermogen en het gehalte droge stof, op het rendement van de installatie. Zo'n scenario is dus slechts zinvol in de mate dat het door de initiatiefnemer als economisch haalbaar in aanmerking wordt genomen, zo niet blijft het een theoretische oefening.

De gedelegeerd bestuurder van VITO, de heer Fransaeer, heeft recent verklaard dat het opslaan van CO<sub>2</sub> in de Kempische steenkoolmijnen economisch nog niet haalbaar is. Het is theoretisch wel mogelijk, maar economisch pas realiseerbaar wanneer de prijs per ton CO<sub>2</sub> meer dan 50 euro bedraagt. Desondanks kan het zinvol zijn om dit denkspoor nader te laten onderzoeken. E.ON is momenteel bezig met een proefproject bij een steenkoolcentrale op de Maasvlakte in Nederland waarbij CO<sub>2</sub> uit de rookgassen van de installatie wordt verwijderd met behulp van membranen op absorptiemiddelen. Ook dit denkspoor zou het best van naderbij bekeken worden.

De biomassamarkt is erg fluctuerend. De initiatiefnemer kan op dit ogenblik nog niet aangeven welke biomassa-stromen in 2014 gebruikt zullen worden en vanwaar die biomassa zal worden ingevoerd. Bijgevolg zal het moeilijk zijn om hierover een specifieke analyse te laten uitvoeren. De initiatiefnemer kan wel aangeven welk specifiek beleid inzake duurzaamheid gevoerd kan worden. De centrale zal gebouwd worden volgens de beste beschikbare technologie. Via het besluit Energieplanning zal erover gewaakt worden dat voor de meest energie-efficiënte oplossing zal worden gekozen.

Aan de hand van de resultaten van de MER-studie kunnen bijkomende voorwaarden worden opgelegd om te verzekeren dat de centrale zo weinig mogelijk impact heeft op de omgeving.

Het opleggen van duurzaamheidscriteria voor de ontginning en de productie van de in te zetten brandstoffen is enkel zinvol in een internationaal kader. Er moet ook rekening gehouden worden met de regels van de Wereldhandelsorganisatie bij het opleggen van voorwaarden. In het kader van het Europees actieplan biomassa heeft Vlaanderen gepleit voor een Europees systeem waarbij mee garanties worden geboden voor de duurzaamheid van biomassa. Vlaanderen zal een Europees initiatief zeker ondersteunen.

De elektriciteitscentrale van E.ON in Beringen wordt aangekondigd met een capaciteit van 800 tot 1100 megawatt. De capaciteit van de drie genoemde elektriciteitscentrales bedraagt samen 1.787 megawatt: 392 megawatt voor Doel 1, 433 megawatt voor Doel 2 en 962 megawatt voor Tihange 1.

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

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de minister, hartelijk bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Ik zal het nog eens moeten lezen, want het is inderdaad technisch gecompliceerd.

Voor mij is het wel al duidelijk dat er nog heel veel vraagtekens geplaatst moeten worden bij de plannen van E.ON. Ik hoop dat ik mag besluiten dat u bereid bent om andere scenario's te laten onderzoeken. U stelde dat het alternatief van een 100 percentbiomassacentrale helemaal niet evident is. Ik geloof dat, maar toch is de moeite waard om het te onderzoeken als eventueel alternatief. Er is een maximumscenario van 1100 megawatt. Er is ook sprake van 800 megawatt en dat is wellicht wat realistischer.

Hoe dan ook, met 800 megawatt komen we ongeveer toe om de productiecapaciteit van Doel 1 en Doel 2 te vervangen, wat me natuurlijk ongelooflijk verheugt.

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

### **Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van openbaar groen langs gewestwegen**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, langsheen de gewestwegen in Vlaanderen zijn er verschillende stroken en plekjes met openbaar groen. Deze aanplantingen vormen enerzijds een oase van rust tussen een reeks gewestwegen, maar anderzijds vormen zij ook een afscheiding of zelfs een geluidsbuffer tussen de gewestweg en een woonbuurt. Die plekken zijn in de meeste gevallen eigendom van het Vlaamse Gewest en het gewest is dan ook verantwoordelijk voor het onderhoud. Ook de beken en de grachten langs gewestwegen zijn de eigendom van het Vlaamse Gewest, maar vaak merken we dat het onderhoud een probleem vormt. De gemeenten dragen dan de gevolgen: overstromingen door een slechte afvoer van het regenwater op de gewestwegen.

Uiteraard ondersteun ik nog steeds de resolutie die in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd op 3 april 2000 over de aanplanting van bomen langs wegen en waterwegen, maar op voorwaarde dat in het nodige onderhoud wordt voorzien. Terwijl het openbaar groen in de gemeente wordt onderhouden door de gemeentelijke groendienst, blijft het openbaar groen langsheen gewestwegen soms vuil en onverzorgd achter. Voor het onderhoud van de bermmen bestaat reeds een bermbesluit, maar over het onderhoud van de parkjes, groenbuffers en groenperken langs de gewestwegen, bestaat er veel onduidelijkheid.

Velen die in de onmiddellijke omgeving wonen van dat soort openbaar groen, klagen over het slechte onderhoud. Als reactie daarop nemen sommige gemeentebesturen de verantwoordelijkheid op zich. Ze organiseren het onderhoud omdat het Vlaamse Gewest nalaat om dit te doen.

Mijnheer de minister, ik kreeg graag wat meer duidelijkheid over hoe het onderhoud van het openbaar groen langs de gewestwegen moet worden georganiseerd. Er bestaan een aantal websteaks die tips geven over de aanplanting van openbaar groen, maar ik lees nergens welke verantwoordelijkheid het Vlaamse Gewest heeft. Hoe moet volgens u het onderhoud van het openbaar groen langsheen de gewestwegen worden georganiseerd? Op welke manier wordt er toezicht gehouden op de manier van werken? Wie kijkt na of de toestand van het openbaar groen niet meer onderhoud vergt? Bestaat er een meldpunt waar de burgers pro-



blemen in verband met openbaar groen waarvoor het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is, kunnen melden?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames, ik heb een heel mooi plannetje gemaakt en dat zal ik u zo dadelijk bezorgen.

Het agentschap Infrastructuur is organisatorisch opgedeeld in vijf provinciale afdelingen die voor het beheer en het onderhoud van de gewestwegen moeten zorgen. Die afdelingen zijn op hun beurt samengesteld uit verschillende districten. Het onderhoud van het openbaar groen langs gewestwegen wordt uitbesteed aan aannemersbedrijven. De selectie van de contractant gebeurt volgens de regels van de kunst via van een openbare aanbestedingsprocedure.

Er worden bermbeheersplannen opgesteld teneinde de ecologische waarde van de autosnelwegbermen te ontwikkelen, rekening houdend met de verkeersveiligheid, de landschappelijke inpassing en de technische uitvoerbaarheid. Na de opmaak van de bermbeheersplannen voor de snelwegen zullen die plannen ook voor de overige gewestwegen opgemaakt worden. Op locaties waarvoor nog geen goedgekeurd bermbeheersplan van kracht is, blijft het bermbesluit van toepassing. Het bermbesluit is van kracht op alle wegen gelegen in het Vlaamse Gewest, ongeacht of de beheerder een gemeente, een provincie of het Vlaamse Gewest is.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb voor u een volledig plan, waarop aangeduid staat welke plannen afgewerkt, geïnventariseerd en in opmaak zijn voor de verschillende autosnelwegen en andere gewestwegen.

In elk district zijn een achttal wegentoezichers actief die instaan voor het dagelijks toezicht op de uitvoering van alle onderhoudscontracten, de vaststelling van schadegevallen, de toestand van het openbaar groen enzovoort. Door middel van terreincontroles kunnen de wegentoezichers problemen of onvolkomenheden vaststellen en melden aan hun districtschef, die vervolgens een beroep kan doen op de aannemer om het probleem op te lossen.

Goed bekende meldpunten waar burgers met dergelijke vragen en klachten terecht kunnen, zijn de Wegentelefoon, 0800/122.66, en de Vlaamse Infolijn, 1700. Specifiek voor openbaar groen bestaat er geen meldpunt. De burger kan ook steeds terecht bij de verantwoordelijke afdeling van het agentschap Infrastructuur.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik denk dat we samen moeten vaststellen dat het toezicht van deze wegentoezichers soms te wensen overlaat. In ieder geval hebt u mij enige duidelijkheid verschaft. Ik zal dan ook communiceren dat men problemen kan melden via de Wegentelefoon.

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

---





