

C191 – OPE17

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

15 mei 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken met betrekking tot het veiligheidsplan 'Veilig op weg' van De Lijn	1
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersveiligheid van vrije tram- en busbanen	4
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van het federale koninklijk besluit inzake een verbod op binnenlandse korteafstandsvluchten	8
Met redenen omklede motie	11
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van het gewijzigde stelsel voor de toekenning van ecologiesteun op duurzame-energieprojecten van KMO's	11

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken met betrekking tot het veiligheidsplan ‘Veilig op weg’ van De Lijn

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de minister heeft intussen in de pers al deels op mijn vraag geantwoord. Maar het gaat hier natuurlijk over meer dan de tweede man of vrouw op de bussen, en dat laat mij toe deze vraag alsnog te stellen.

Op 14 juli 2006 heeft de Vlaamse Regering zich achter het Veiligheidsplan ‘Veilig op weg’ van De Lijn geschaard. Het hele plan zou iets meer dan 20 miljoen euro kosten en zou worden gerealiseerd via een aantal bestaande middelen – bestaande investerings- en exploitatiemiddelen – maar ook via heel wat extra middelen, zowel op het vlak van de investeringen als van exploitatie.

Vandaag wordt gesteld dat het volledige veiligheidsplan van De Lijn 46 miljoen euro aan investeringen zou bedragen, weliswaar te spreiden over vijf jaar. De bijkomende exploitatiemiddelen zouden beschikbaar zijn vanaf 1 januari 2007. Er is steeds gesteld dat vanaf dan het nieuwe veiligheidspersoneel in dienst zou moeten zijn.

In september 2006 waren er van de negen initiële beleidsdomeinen al zestien echte actiedomeinen uitgewerkt. Per actiedomein – het installeren van camera's, het aanwerven van personeel, het opzetten van een campagne – werd een verantwoordelijke aangewezen die ervoor moest zorgen dat een en ander ook daadwerkelijk werd uitgevoerd. Begin mei van dit jaar kwam in de pers dat de tweede persoon die de buschauffeur komt assisteren, zowel in Antwerpen als in Gent, ingezet wordt op stadslijnen die de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn omschrijft als “trajecten door gevoelige plaatsen”. Daar gingen uw persmededelingen over, mevrouw de minister. In Antwerpen is dat intussen op een drietal lijnen gebeurd.

Beide steden krijgen elk tien tweede personen op de zogenaamde moeilijke lijnen. In Antwerpen gaat het om drie lijnen die door stadswijken lopen met een sterke migrantenpopulatie. Wij kennen de betrokken lijnen allebei, mevrouw de minister. Volgens u zal gemeten worden wat het resultaat van hun aanwezigheid betekent en zou het proefproject na een jaar geëvalueerd worden. Volgens u gaat het niet om extra controleurs en ook niet om veiligheidsagenten: “Ze waken wel over de goede doorstroming op de rijtuigen, bemiddelen bij conflicten,

en brengen vooral door hun geüniformeerde aanwezigheid een extra veiligheidsgevoel. In hun takenpakket staat ook wel dat ze in staat moeten zijn de chauffeur bij te staan in noodsituaties.”

Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot de volledige uitvoering van het plan ‘Veilig op weg’? Kunt u enige toelichting geven bij het kostenplaatje? Hoe ver staat het met de juridische analyse die het versterken van de administratieve boetes toelaat? Hoe zit het met de eigenlijke veiligheidsagenten? Er is steeds gesteld dat vanaf 1 januari 2007 het eigenlijke veiligheidspersoneel ook in dienst zou moeten zijn. Vandaag weten we dat dat op een aantal lijnen in Antwerpen het geval is. Hoe zit dat bijvoorbeeld in Gent?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil vooreerst opmerken dat de volledige evaluatie van het veiligheidsplan een jaar na de feiten voorzien was. Uw vraag komt dus iets te vroeg, mijnheer Penris, maar ik ga uiteraard wel op uw vragen antwoorden.

U weet dat dit plan een breed draagvlak heeft, niet alleen binnen De Lijn, maar ook bij heel wat actoren. Er is een heel proces aan voorafgegaan, waarbij de vakorganisaties – de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en de VVSG – betrokken waren. Die organisaties zullen ook bij de volledige evaluatie betrokken worden. Na een jaar willen we kijken waar we staan. Het gaat immers om een heel uitgebreid plan met repressieve en preventieve maatregelen, waarin we met de overheid heel wat investeren, binnen de recurrente middelen van De Lijn, maar ook met extra voorziene middelen.

Ik overloop even de stand van zaken van de uitvoering van het plan, met de belangrijkste acties die lopende zijn, afgelopen zijn of in voorbereiding zijn. Zo liep er in het najaar van vorig jaar een uitgebreide sensibiliseringscampagne, ‘Meer mens in het verkeer’, die heel breed ging. Ze ging breder dan het openbaar vervoer en besloeg het hele verkeer. De campagne vormde zowat de start van het actieplan. We hebben in die campagne ook aangekondigd hoe we met de administratieve boetes, die intussen volledig van kracht zijn, zouden omgaan.

Intussen zijn er 30 voertuigen uitgerust met camerabewaking. Dat zijn de 30 voertuigen die een voorafname waren op het geheel, naar aanleiding van een aantal kleine sociale conflicten rond agressie op het voertuig,

waarmee we terdege rekening moesten houden. Op basis van die cameratoestellen kunnen we nu weten welk bestek we moeten opmaken voor de volledige aankoop. De invoering van camera's op meer dan 700 bussen zal gefaseerd gebeuren. Dat heeft te maken met het voorhanden zijn van middelen in de komende jaren.

De Lijnspotters zijn aangenomen in Antwerpen, Gent en Oostende. Stadswachters worden ingezet op de voertuigen in Sint-Niklaas en Leuven. Intussen zijn we ook gestart met de tweede persoon op het voertuig. Dat zijn twee pilotoprojecten in Antwerpen en in Gent. De tweede man op het voertuig situeert zich tussen enerzijds het ontwikkelen en versterken van de veiligheidsdienst en het aanwerven van veiligheidspersoneel en anderzijds het verder uitbreiden van de zachtere kant, met name schoolspotters en Lijnspotters, die vooral rond preventie werken. Schoolspotters kaderen in de stedelijke problematiek. We weten dat er heel wat spanningen worden veroorzaakt door schoolgaande jeugd.

Er werd gestart met de opleiding 'omgaan met klanten' voor chauffeurs en voor exploitanten. Het is een brede opleiding voor alle chauffeurs van De Lijn en van de exploitanten. Die kost heel wat geld. Ook werd gestart met het proefproject 'vooraan opstappen'. Ook dat is een proefproject dat vooral op streeklijnen loopt. In het stedelijke gebied is vooraan opstappen moeilijker omwille van de problematiek van de doorstroming.

De dispatching van De Lijn zal binnen een aantal maanden volledig bemand worden met extra personeel. Dit heeft te maken met aanwervingsprocedures. Er werden provinciale samenwerkingsovereenkomsten met de politiediensten ondertekend in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. De nieuwe administratieve geldboetes worden toegepast. En de oprichting van de veiligheidsdienst is volop aan de gang.

De juridische analyse is achter de rug en wordt nu toegepast. Op het terrein zijn er geen problemen, behalve met mensen die betwisten dat ze een administratieve boete krijgen. Een goede klantendienst moet daarbij de oplossing bieden. Recent werd daaraan een sensibiliseringsactie gekoppeld.

Het proces inzake de veiligheidsagenten en veiligheidsdiensten is aan de gang. Een aantal aspecten hebben we zelf niet volledig in de hand, maar zijn gekoppeld aan beslissingen die genomen moeten op de FOD Binnenlandse Zaken en door de minister van Binnenlandse Zaken.

Aan de effectieve inwerkingtreding van de veiligheidsdienst van De Lijn zijn een aantal voorwaarden verbonden waaraan moet worden voldaan. Het gaat om de vergunningsaanvraag, de wettelijke opleidingen en attesten, en de identificatiekaart.

Op 6 oktober van vorig jaar, vrij snel na het globale plan, heeft De Lijn de vergunningsaanvraag ingediend en sindsdien werd gewerkt aan het voltooiën van het dossier. Het gaat om technische zaken zoals de stukken van de leden van de raad van bestuur – want elk lid van de raad van bestuur van De Lijn moet bewijzen van goed gedrag en zeden te zijn – de stukken van het leidinggevende personeel, de infrastructuur en het medisch reglement. Al deze zaken zijn in orde.

In het dossier ontbreken nog het dossier over de werk-kledij. Het gaat daarbij om de kledij waarin de mensen van de veiligheidsdienst zullen moeten opereren, en de gegevens van het uitvoerende personeel van de veiligheidsdienst van De Lijn. Het gaat daarbij niet alleen over de uitvoerende veiligheidsagenten, maar ook over het administratieve en het logistieke personeel.

Ik geef u ook de stand van zaken voor de wettelijke opleidingen en attesten. Zoals bepaald in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en de daaraan gekoppelde uitvoeringsbesluiten, dient een uitvoerende veiligheidsagent te beschikken over 'het attest psychotechnisch onderzoek', 'het algemeen bekwaamheidsattest bewakingsagent' en over 'het algemeen bekwaamheidsattest veiligheidsagent'. Er worden dus heel wat voorwaarden aan gekoppeld. Om deze attesten te behalen, moeten de uitvoerende veiligheidsagenten slagen in de examens na het volgen van de voorziene opleidingen. We doen dus een hele investering om ervoor te zorgen dat het veiligheidspersoneel en het bijkomende veiligheids-personeel, voorzien in het veiligheidsplan, ook de mogelijkheid krijgt om de opleidingen te volgen.

De vacature voor de aanwerving van de veiligheidsagenten werd verspreid en de algemene proef en de kennisproef werden afgenomen. De geslaagde kandidaten legden, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, verschillende proeven af bij Selor. Aansluitend werden ook de selectie-interviews georganiseerd.

Gelijktijdig met de aanwervingprocedure werd voor elke kandidaat een prescreening aangevraagd bij de FOD Binnenlandse Zaken. Via de prescreening wordt nagekeken of de betrokkene voldoet aan alle voorwaarden opgesomd in de wet van 10 april 1990.

De opleiding tot het behalen van een 'algemeen bekwaamheidsattest bewakingsagent' bestaat uit twee onderdelen, namelijk een deel 'basisbewaking' en een deel 'persoonscontrole'. Op 1 maart is de eerste groep van 31 personeelsleden gestart aan deze opleiding. De geslaagden van deze groep zullen vanaf 1 juli 2007 worden ingezet. Op 2 mei is de volgende groep van 30 personeelsleden gestart. Met die 61 mensen halen we bijna het voltallige contingent van extra veiligheidsagenten die meteen worden klaargestoomd om te vol-

doen aan alle eisen die de FOD Binnenlandse Zaken stelt voor de volledige bekwaamheid.

Een derde voorwaarde voor het oprichten van de veiligheidsdienst is de identificatiekaart. Zodra De Lijn de vergunning tot het oprichten van een veiligheidsdienst heeft, moeten de betrokken personeelsleden een identificatiekaart 'veiligheidsagent' bij de FOD Binnenlandse Zaken aanvragen. De betrokkenen zijn nu in opleiding, maar vanaf het moment dat de mensen aan hun job kunnen beginnen, kan de identificatiekaart worden aangevraagd.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw gedegen antwoord. U bewijst ermee dat u min of meer op koers zit, zij het voor een aantal dingen iets later dan aanvankelijk aangekondigd.

Ik heb een aantal bijkomende vragen. U had het over 30 voertuigen die nu met camera's zijn uitgerust. Welke zijn dat? Waar rijden ze?

Mijn volgende vraag mag u ook schriftelijk beantwoorden, want ik kan me voorstellen dat ik u met deze vraag overval, maar ik zou graag weten waar de dispatching van al die cameragegevens gebeurt. Dat interesseert me. Ik weet dat in bepaalde premetrostations in het Antwerpse camerabewaking is. Dat zal ergens centraal aangestuurd worden. Is het die centrale die ook de voertuigen screent? Hebben we daar voldoende personeel voor? Als we van plan zijn om die camerabewaking uit te breiden – en ik hoop dat dat zo is – moeten we ook de dispatching versterken. Is daarvoor in middelen voorzien?

Ik heb begrepen dat de tweede persoon geen veiligheidsagent is. Die mensen worden dus intern uit het eigen personeel gerekruteerd. Zijn het vrijwilligers die geen bijkomende opleiding hebben gehad? U knikt van wel. Graag had ik hierover wat verduidelijking. Wie is daarvoor aangezocht? Wie is daarop ingegaan? Hoe zijn die mensen op dit moment opgeleid?

Voor de eigen veiligheidsdienst gebeurt de selectie via Selor. Zijn dat mensen die vanuit De Lijn zelf komen of zijn dat buitenstaanders? Was dat een open oproep? Doet men een beroep op mensen die al ervaring hebben met veiligheidsdiensten? Wie spreekt men aan? 61 personen is een interessant bestand. Die mensen kunnen een vrij nuttige job uitvoeren. Waar zullen zij worden ingezet? Als ik u goed heb begrepen, heb ik de indruk dat dat voornamelijk in Antwerpen en Gent zal zijn. Hoeveel mensen gaan er naar Antwerpen en hoeveel naar Gent?

Minister Kathleen Van Brempt: Uw vraag over welke camera's waar worden ingezet, zal ik laten opzoeken. Een belangrijk deel daarvan situeert zich in elk geval in Vlaams-Brabant omdat daar een conflict is geweest naar

aanleiding van een heel specifiek agressiegeval, namelijk van een drugsverslaafde die met een naald een chauffeur heeft bedreigd. Dat was de druppel voor de entiteit Vlaams-Brabant. We hebben toen gezegd dat we daar versneld camera's zouden installeren en we hebben dat ook gedaan. Ik durf niet zeggen of ze alle dertig in Vlaams-Brabant zijn ingezet. Dat zal ik laten nakijken.

Wat betreft de dispatching voor het beheer van al die extra's, namelijk het extra veiligheidspersoneel, wat voor heel Vlaanderen geldt, is de verdeling nog niet helemaal uitgeklaard, maar die mensen zullen vooral stedelijk worden ingezet, dus niet alleen in Antwerpen en Gent.

De heer Jan Penris: Doen de steden dat zelf?

Minister Kathleen Van Brempt: Neen. De Lijn zet ze in waar ze het meest nodig zijn.

De heer Jan Penris: Gebeurt dat op basis van de indicatie agressie?

Minister Kathleen Van Brempt: Uiteraard. Ook de veiligheidsmonitor die nog moet worden ontwikkeld, moet ons op een objectieve manier aantonen waar we best eerst investeren in veilige infrastructuur, waar we camera's en waar we mensen moeten inzetten. Dat kan erg variëren. Als je op bepaalde lijnen camera's en mensen inzet, verplaatsen de problemen zich soms. Je moet de nodige flexibiliteit hebben. Om dat te kunnen beheren, heb je meer dispatching nodig. Daarom is er per entiteit in op zijn minst twee extra dispatchers voorzien.

Een van de problemen was dat sommige laatavonddiensten geen dispatching meer hadden. Dat kan natuurlijk niet, je hebt altijd dispatching nodig. De draaischijf van het beheer van de camera's en het veiligheidspersoneel, en wat waar moet worden ingezet, is de dispatching. In Antwerpen ken ik de situatie het beste. Daar is een sterk uitgebouwde dienst voor veiligheid met een heel goed afdelingshoofd die de spil is in de organisatie.

Ik ben heel tevreden dat zowel de tweede man op het voertuig als de 61 bijkomende veiligheidsmensen allemaal intern gerekruteerd werden. Uiteraard is dat helemaal anders voor de tweede man op het voertuig dan voor de veiligheidsdienst. Ik had een deel van mijn antwoord overgeslagen, maar ik zal het volledige antwoord bezorgen aan de commissiesecretaris, anders wordt het hier heel saai.

Als u kijkt naar de opsomming van waaraan de mensen moeten voldoen wat opleidingen betreft, hadden we aanvankelijk de vrees dat we ze niet allemaal intern

zouden kunnen rekruteren. U weet dat vanuit het personeel de vraag bestaat om intern te rekruteren. Zij kennen het bedrijf. Het wordt gezien als een vorm van promotie voor sommigen, want het is niet zonder risico's. Tot onze grote vreugde is dat wel gelukt. Dat zegt iets over de kwaliteit van het personeel. Er is dus een doorschuifoperatie gebeurd. Het moment dat die mensen in opleiding zijn gegaan, waren dat geen chauffeurs meer, en heeft men onmiddellijk bijkomende chauffeurs moeten aanwerven. Dat geldt zowel voor de tweede man op het voertuig als voor het veiligheidspersoneel. De tweede man op het voertuig heeft ook een opleiding gekregen maar die is in de verste verte niet te vergelijken met de opleiding die de veiligheidsmensen hebben gekregen. Daar gaat het vooral over het begeleiden, klantvriendelijk zijn en een beetje preventief werken. Ook dat was een interne rekrutering.

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 de verkeersveiligheid van vrije tram- en busbanen

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag betreft de verkeersveiligheid van de vrije bus- en trambanen. Mevrouw de minister, u bent een grote fan van vrije busbanen, en die bieden ongetwijfeld een meerwaarde voor de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, vooral in stedelijk gebied. U draagt ook de veiligheid en de verkeersveiligheid hoog in het vaandel. Net daar komen we op een punt terecht waar we met elkaar dreigen te botsen, want ook de vrije busbanen komen geregeld negatief in nieuws doordat er ongevallen op plaatsvinden, vaak met ernstig gewonden of zelfs overledenen tot gevolg.

Ik wil het probleem zeker in brede zin benaderen. Ik wil ook de commissievoorzitter geruststellen. Ik heb het over de verkeersveiligheid van alle vrije busbanen in Vlaanderen, en over alle mogelijke conflictsituaties die er zich kunnen voordoen.

Toch wil ik vermelden dat de aanleiding van mijn vraag een tragisch verkeersongeval in Antwerpen met een bus van De Lijn is. Daarbij was een jong meisje betrokken: Beaunie-Marie Bosiers, geboren in 1996. Ze is op 16 april 2007 overleden. Het ongeval deed zich voor op 16 maart 2007, op de Antwerpsesteenweg te Mortsel. Het ongeval gebeurde dus in een stad die veel in verkeersveiligheid heeft geïnvesteerd. Bij het oversteken van de Antwerpse-

steenweg werd zij aangereden door een bus die volgens een aantal ooggetuigen tegen overdreven snelheid over de busstrook reed. Schrijnend is wel dat de chauffeur zelf in een intern verslag van De Lijn heeft verklaard dat hij 65 kilometer per uur reed omdat hij ervan uitging dat hij op die plaats 70 per uur mocht rijden.

Een vrije busbaan leent zich tot snel verkeer. We kunnen er niet aan voorbijgaan dat men op die banen op een beschermde strook rijdt. De chauffeurs gaan ervan uit dat op die banen geen ander verkeer komt. Dat kan mensen ertoe verleiden om het gaspedaal wat dieper in te duwen. In de publieke opinie ontstaat de indruk dat chauffeurs van De Lijn vaak sneller rijden dan toegestaan omdat zij zich toch 'alleen en veilig' op hun vrije strook wanen. Ik zeg niet dat alle chauffeurs op die banen te snel rijden. Toch dreigt zeker in dorps- en stadskernen het nobele principe van de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer in conflict te komen met de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Naast het ongeval op de Antwerpsesteenweg meldt men mij ook incidenten ten gevolge van overdreven snelheid op de vrije bus- en tramstrook op de Antwerpse Leien, en ook op andere plaatsen. Zonder te beweren dat de indruk van de publieke opinie helemaal waar is, lijkt het nuttig dit te onderzoeken. Gelet op het feit dat verkeersveiligheid een van de prioriteiten van zowel het federale als ook het Vlaamse beleid is, wil ik graag een aantal vragen aan de minister voorleggen.

Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal aanrijdingen van zwakke weggebruikers op vrije busstroken sinds de invoering ervan? Zo ja, hoeveel ongevallen gebeuren er? Heeft De Lijn al specifieke acties ondernomen om ongevallen door onverantwoord rijgedrag op vrije stroken te vermijden? Wat zijn de resultaten? Zijn oversteekplaatsen op middenbermen zonder voetpaden die de gebruiker uitnodigen om er gebruik van te maken, wel voldoende veilig? Ik verklaar me nader. Er zijn de met metalen rasters of struiken afgesloten tram- en busbanen, waarlangs men bijvoorbeeld om de 500 meter een fiets- en voetpad met oversteekplaats heeft aangelegd. Maar op sommige plaatsen heeft men in de afrastering of de beplanting doorsteekplaatsen gecreëerd. Omdat daar geen voetpad is, verwacht de bus- of trambestuurder op die plaatsen geen zwakke weggebruiker. Creëert men zo niet een vals veiligheidsgevoel? Moet daaraan niet worden geredigeerd?

U draagt verkeersveiligheid hoog in het vaandel. U zult ongetwijfeld verwachten dat bestuurders van tram en bus zich aan de snelheidsbeperkingen houden. Worden er snelheidscontroles op vrije busbanen gehouden? Zo ja, wat is de frequentie en hebben de controles een bijsturend effect? Zal men ook op de vrije bus- en trambanen onbemande snelheidscamera's plaatsen, zodat zoals voor het gewone verkeer de snelheidsbeperkingen

afdwingbaar worden? Ik wil deze vraag herformuleren: worden er op zwarte punten onbemande camera's geplaatst om zo autobestuurders en bestuurders van tram en bus tot meer verkeersveilig gedrag aan te zetten?

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik sluit me graag aan bij wat mevrouw De Ridder heeft gezegd. Iedereen weet dat het aantal verkeersongevallen in een rechtstreekse verhouding staat tot de snelheid van het verkeer en het verschil in snelheid tussen verkeersstromen. In de VS zijn personen- en vrachtwagens allemaal onderhevig aan dezelfde snelheidsbeperking. In Europa gelden er verschillende snelheidsbeperkingen, en dat zorgt ervoor dat in de VS veel minder ongevallen dan in Europa te betreuren zijn.

De minister heeft een vreselijke beslissing genomen: de creatie en voortdurende uitbreiding van de vrije busbanen. Als er drie rijvakken zijn waarvan eentje voor de bus wordt gereserveerd, verliest de normale weggebruiker 33 percent van zijn infrastructurele mogelijkheden. Als er twee rijvakken zijn, dan verliest de normale weggebruiker 50 percent van de verkeersruimte. Op vele plaatsen staan de personenwagens bijna stil. Vlak daarnaast komen autobussen aan 50 of 60 kilometer per uur voorbijgedenderd, wat het risico op ongevallen, soms met dodelijke afloop, dramatisch vergroot. Als een chauffeur die voor een rechtbank moet verschijnen, al een half uur stilstaat in een file, is het normaal dat hij zich die boete niet aantrekt en de vrije busbaan neemt. Als hij dan niet nadenkt en er komt juist een bus aan, dan is een ongeval snel gebeurd.

In de toekomst zullen er steeds meer ongevallen gebeuren omdat het verschil in snelheid tussen de bijna stilstaande rijstrook en de vrije busbaan heel groot is. De vrije busbanen zijn een heel slechte beslissing die niet in het belang is van de hele bevolking. Het geeft een groot voordeel voor een kleine minderheid. Het zijn gewoonlijk niet de busgebruikers die het land laten draaien. Ik ken weinig dokters en loodgieters die de bus nemen. Meestal zijn dat schoolkinderen. Die kunnen gerust een uurtje vroeger opstaan. Het zijn ook oudere mensen, die meer tijd hebben dan de normale bevolking.

De vrije busbanen zijn een heel verkeerde beslissing. Het is voor veel mensen heel hinderlijk, en voor de bevolking in het algemeen biedt het geen voordelen. Het is des te erger als er dan nog dodelijke ongevallen bij komen. Mevrouw de minister, in het belang van de hele bevolking zou u beter onmiddellijk de vrije busbanen in het hele land afschaffen en de wegeninfrastructuur aan iedereen geven. De artificiële beslissing voor het inrichten van vrije busbanen is op alle gebieden nefast.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Het is goed dat er vrije busbanen worden aangelegd. Dat is volledig in de geest van het zogenaamde STOP-principe, dat in het regeerakkoord staat. Op dat vlak neem ik afstand van de stelling van de heer Van Gaever.

Mevrouw De Ridder, u focust nogal op de snelheid van de bussen, het rijgedrag van de chauffeurs en de handhaving. Daarvoor moeten de richtlijnen inderdaad correct worden uitgevoerd. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moeten we daar aandacht voor hebben, net zoals bij de zogenaamde categorisering van de wegen, wat destijds in het RSV werd ingebed.

Een vrije busbaan langs de autosnelweg is totaal verschillend van een vrije busbaan in een stedelijke omgeving. Misschien moeten die op een andere manier worden ingericht. Mijn indruk is dat er voor de aanleg van busbanen geen sluitende richtlijnen zijn. Die moeten er zo snel mogelijk komen. De busgebruikers zijn meestal fietsers of voetgangers. Juist die mensen moeten worden beschermd. De combinatie van busgebruikers, voetgangers en fietsers vergt een specifieke aanpak, vooral inzake stopplaatsen, om ongelukken zo veel mogelijk te vermijden.

Mevrouw de minister, kunt u in overleg met de verschillende actoren zo snel mogelijk concrete richtlijnen en aanwijzingen opstellen voor de aanleg van busbanen? Misschien kunt u ook leren uit een aantal experimenten in die zin.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil mijn suggestie uit het verleden hier nogmaals herhalen. Enkele maanden geleden heb ik gesuggereerd om busbanen eventueel te verruimen tot bus- en zorgbanen. Busbanen hebben voordelen, maar roepen ook weerstand op. Als het gebruik op een efficiënte en verantwoorde manier kan worden uitgebreid, dan kan ook de weerstand verminderen.

Hulpdiensten kunnen er uiteraard gebruik van maken, maar waarom ook niet dokters, verpleegkundigen, thuiszorg, die bij controle kunnen bewijzen dat dit op dat ogenblik hun maatschappelijk doel is. Mevrouw de minister, het gaat over federale bevoegdheden, maar als u hierin een duidelijke houding aanneemt, kunnen we dit gebruik misschien wel verruimen. Ik heb begrepen dat u dit voorstel wilt onderzoeken.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer Decaluwe, u schiet op mijn collega, de heer Van Gaever, maar dat is ten onrechte. U haalt het STOP-principe aan als uw belangrijkste argument, eerst stappers, dan trappers, openbaar

vervoer en ten slotte privévervoer. Ik ben een fanatieke gebruiker van het openbaar vervoer. En ik stel vast dat het openbaar vervoer in mijn eigen omgeving – in het Antwerpse – te veel bevoordeeld wordt, ten nadele van de stappers en de trappers.

Mevrouw De Ridder heeft verwezen naar de Antwerpsesteenweg in Mortsel, maar je hebt ook nog de Bredabaan in Merksem, de Carnotstraat en de Leien in Antwerpen. Daar zijn ten gerieve van het openbaar vervoer en de vlotte doorgang ervan zeer onveilige verkeerssituaties ontstaan voor de stappers en de trappers. En dat, mijnheer Decaluwe, is jammer genoeg de verantwoordelijkheid van uw minister van Openbare Werken, die niet heeft gedaan wat hij had kunnen doen.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Ik hoor dat de minister overweegt om de vrije busbanen open te stellen voor dokters en dergelijke. Laat het ons niet te moeilijk maken. Wat is de bedoeling? Wij hebben in ons land een groot fileprobleem. De wegen slibben dicht. Ik begrijp niet dat men niet inziet dat die vrije busbanen idioot zijn. Ik heb er uren en uren naast gestaan.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, dat is niet de insteek van mijn vraag. Mijn vraag gaat over de verkeersveiligheid. Het is niet mijn bedoeling om het debat over de vrije busbanen opnieuw te voeren. We hebben dat al uitgebreid gedaan. De vraag is: hoe kunnen de busbanen veiliger gemaakt worden en welke inspanningen kan de minister daarvoor ondernemen?

De heer Freddy Van Gaever: Ik antwoordde op een tussenkomst. Maar het is al goed, ik zal het woord laten aan mevrouw De Ridder.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Collega's, laat ons bij de essentie van de vraag blijven. Het debat over het nut van vrije busbanen is hier inderdaad al vaak gevoerd. De Vlaamse Regering is zeer duidelijk in haar intenties. Ze geeft ook elk jaar een extra budget voor het creëren van doorstromingsmaatregelen die voor het overgrote deel gebruikt worden voor de verdere ontwikkeling van vrije bus- en trambanen. U vindt dat ook terug bij de heraanleg.

Uiteraard is het de bedoeling – en ik weet dat we daar niet altijd in slagen – om bij elke heraanleg, maar ook bij het initiëren van nieuwe bus- en trambanen, of de combinatie van de twee, er telkens voor te zorgen dat dit ook de verkeersveiligheid verbetert: de globale verkeersveiligheid in het hele STOP-principe. Over die intentie, noch van mij, noch van minister Peeters, wil ik enige twijfel laten bestaan. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er op het terrein geen zaken mislopen en dat er

niet nog heel wat verbeterd kan worden. Het is een nieuw beleid, waarbij we op het terrein spijtig genoeg nog moeten leren.

Laat mij eerst teruggaan naar de cijfers. In dit jaar, dat uiteraard nog niet eens halverwege is, noteerden we tot op vandaag drie zware ongevallen op tram- en busbanen met een bus of tram van De Lijn. In 2006 gebeurden er acht dergelijke ongevallen. Zware gevallen, dat betekent dat er gewonden en mogelijk ook doden zijn.

Wat betreft de specifieke acties zal ik het eerst hebben over het algemene beleid dat we daarrond voeren. Nadien zal ik iets specifiek zeggen over de vrije tram- en busbanen. Ik ga hier niet te lang blijven bij stilstaan, omdat er vorige week ook een vraag was rond de verkeersveiligheid van het openbaar vervoer. Ik heb toen een opsomming gegeven van de initiatieven omtrent de opleidingen. De opleiding van de chauffeurs is ontzettend belangrijk. Professionele chauffeurs op de weg zijn belangrijk, en de chauffeurs van De Lijn horen daarbij. Zij moeten uiteraard meer en uitgebreider opgeleid worden, omdat zij met grotere voertuigen rijden, verantwoordelijk zijn voor veel mensen en vooral ook een voorbeeldfunctie hebben.

We zijn de opleiding van de chauffeurs nog volop aan het versterken, mede met de doelstelling om de chauffeurs op hun verantwoordelijkheid te wijzen en hun uiteraard ook de nodige aspecten rond defensief rijden aan te leren. Het is ook in het kader van de nieuwe Europese richtlijn rond vakbekwaamheid dat we de investeringen rond opleiding aan het opvoeren zijn. In het kader van het attest 'vakbekwaamheid' bijvoorbeeld dient elke chauffeur in de toekomst 35 uren bijkomende opleiding te volgen, gespreid over vijf jaar. Een niet onbelangrijk deel zal te maken hebben met verkeersveiligheid.

Uiteraard worden de ongevallen ook binnen De Lijn strak opgevolgd. De zware ongevallen worden in het Comité voor de Preventie en Bescherming van de Werkplek besproken, zodat elke entiteit daar niet alleen overleg over kan hebben, maar ook de nodige conclusies kan trekken.

We kijken uiteraard ook heel nauwlettend naar het gedrag van chauffeurs. We nemen de vele klachten ook heel erg au sérieux. De klachten worden individueel opgevolgd per werknemer. Werknemers die onveilig rijgedrag vertonen, worden opgevolgd, krijgen bijkomende opleiding en krijgen extra begeleiding door een instructeur. En indien dat nodig wordt geacht, volgen er repressieve maatregelen. De voorbeeldfunctie van de chauffeur is hier duidelijk belangrijk. Het is een van de topprioriteiten van het personeelsbeleid bij De Lijn. Ik zeg uiteraard niet dat geen enkele buschauffeur de verkeersregels overtreedt. Ik ben daar niet naïef in.

Laat ik het nu hebben over de infrastructurele maatregelen. Het is pas vrij recent dat we zoveel aandacht besteden aan vrije bus- en trambanen en dat er in Vlaanderen jaarlijks heel wat nieuwe vrije bus- en trambanen gecreëerd worden. De ontwikkeling daarvan is uiteraard heel erg afhankelijk van de weginfrastructuur en ziet er anders uit in een dorps- of stadskern, zoals in Mortsel of Antwerpen, dan op een autosnelweg. Het is inderdaad tijd om wat bredere lessen te trekken. We deden dat naar aanleiding van het accident in Mortsel en van het accident aan het Antwerpse Centraal Station. Op zo'n moment worden onmiddellijk alle actoren samengezet en wordt bekeken wat er onmiddellijk moet gebeuren om de verkeersveiligheid te verbeteren of te garanderen. Dat is ook gebeurd.

De tijd is inderdaad aangebroken om algemene richtlijnen te ontwikkelen. Ik zal ter zake het advies van het Steunpunt Verkeersveiligheid vragen. Het Steunpunt is goed geplaatst om de accidenten van de afgelopen jaren eens te bekijken – acht vorig jaar en drie dit jaar – en om te bekijken of er algemene maatregelen of algemene richtlijnen kunnen worden gedistilleerd voor de aanleg of heraanleg van vrije busbanen. Die opdracht wil ik geven. In het licht van het actieplan over doorstroming kunnen we bekijken of we met algemene richtlijnen moeten werken. Die gelden dan uiteraard voor De Lijn, maar in eerste instantie ook voor de wegbeheerder: het Vlaamse Gewest, de provincie of de gemeente.

Ik weet dat er een probleem bestaat inzake de controle op de snelheidsbeperking. Het probleem is zowel objectief als subjectief. Ik ben mij ervan bewust. In het kader van de algemene verkeersveiligheid zijn we daar erg mee bezig. Mensen zijn soms geneigd om op een vrije baan wat harder op het gaspedaal te duwen, en niets menselijks zal de buschauffeurs van De Lijn vreemd zijn, maar laat me duidelijk zijn dat dit niet getolereerd wordt. Indien nodig moeten er bijkomende maatregelen genomen worden. Het is in de eerste plaats de taak van de politie om de controle op de snelheid uit te voeren. De politie maakt geen onderscheid tussen bussen van De Lijn, andere bussen en gewoon individueel vervoer.

Daarnaast meet De Lijn ook zelf. We beschikken over eigen meetapparatuur om na te gaan of de snelheidsregimes worden nageleefd door de chauffeurs, ook op de vrije tram- en busbanen. Dit heeft trouwens niet alleen met vrije bus- en trambanen te maken: we moeten overal controleren. De metingen worden niet systematisch gecontroleerd, maar gebeuren vooral op plaatsen waarvan De Lijn weet heeft van snelheidsovertredingen. De controles gebeuren bijvoorbeeld op basis van klachten van reizigers of van omwonenden. Bij zo'n klacht gaan we altijd over op het meten van de snelheid van de chauffeurs.

Ik ben absoluut geen tegenstander van het installeren van onbemande camera's. U weet dat ik er zelfs een heel

groot voorstander van ben. Dat zal me zeker niet populairder maken, want het ligt heel gevoelig bij de bevolking, maar ik geloof heel sterk dat de onbemande camera een heel belangrijk instrument is om ook preventief de snelheid te handhaven. Dat is misschien het enige punt waarover ik het met de heer Van Gaever eens ben. Ik ben de minister die het meeste pleit voor snelheidsverlagingen op de autosnelwegen en op gewestwegen. Van mij mag het altijd en overal wat trager. Ik zie het nut van snel rijden echt niet in.

Inzake de handhaving ben ik volop bezig om samen met minister Peeters een volledig nieuw programma te ontwikkelen voor het installeren van digitale snelheidscamera's. Geen enkel dogma houdt me tegen om die ook te installeren op vrije bus- en trambanen. De chauffeurs van De Lijn wordt geen hand boven het hoofd gehouden. We zullen werken op basis van criteria die te maken hebben met de onveiligheid. We kunnen niet om de 100 of 500 meter, of op elke weg een camera plaatsen. Dat zou ook te veel 'big brother' zijn. We moeten prioriteiten stellen, en die zullen gestuurd worden door verkeersonveilige situaties en door het aantal incidenten dat op bepaalde plaatsen gebeurt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt me een aantal concrete zaken uit uw antwoord te kunnen opmaken.

Ik heb nog een bijkomend vraagje. Wat gebeurt er met de resultaten van de metingen door de diensten van De Lijn zelf? Als een speedgun optekent dat een bus met een snelheid van 60 kilometer per uur rijdt, wordt dat dan enkel intern behandeld of wordt dat ook doorgegeven aan de politiediensten?

Ik heb nog een aantal bemerkingen. Ik ben tevreden met uw antwoord waarin u zegt dat u zult vragen aan het Steunpunt om te bekijken of er concrete richtlijnen kunnen komen voor de toekomstige heraanleg. Dat is nieuw. U zult ook nagaan of op basis van die richtlijnen ook de bestaande infrastructuur moet worden aangepast. Ik neem aan dat mijn derde vraag daaronder valt, want u hebt het niet concreet gehad over de oversteekplaatsen op middenbermen zonder voetpaden. Ik veronderstel dat u naar aanleiding van die richtlijnen concrete pijnpunten zult opmerken. Een oplossing moet niet veel kosten. Ik denk aan het dichtmaken van de beplanting of aan de aanleg van een voetpad.

U zegt terecht dat niet om de 100 meter een camera of een flitspaal kan worden geplaatst. Dat is niet de bedoeling. Het zou u ook niet in dank afgenomen worden. Het lijkt me toch nuttig om concrete situaties, zoals zwarte punten, te bestuderen. Op zwarte punten

kunnen misschien camera's worden geplaatst. Misschien zal uit het verslag van het Steunpunt blijken dat zich aan de Antwerpsesteenweg te Mortsel een zwart punt situeert en dat daar beter een camera wordt geplaatst. Het maakt niet uit of het om busbestuurders of om automobilisten gaat. Gelet op de zeer specifieke situatie, waar men uit gemengd verkeer komt en op een vrije busbaan terechtkomt, wat af en toe noopt tot iets sneller rijden, zou dat daar wel nuttig zijn

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik ben heel blij met uw antwoord, vooral met het feit dat u handhaving hoog op de agenda plaatst. Ik had graag een verduidelijking bij de acht ongevallen van verleden jaar en de drie van dit jaar. Situeren zich daar ook ongevallen bij op de vrije busbanen op autosnelwegen of gebeuren daar zelden of nooit ongevallen, wat ik me best kan inbeelden?

Hoe meet De Lijn zelf de snelheid van bussen? Is er ingebouwde apparatuur in sommige bussen, een soort elektronische zwarte schijf, of andere apparatuur? Wat gebeurt er met de vaststellingen die De Lijn voor zichzelf doet? Misschien kunt u hier niet onmiddellijk op antwoorden.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is een zeer te rechte vraag. Ik zal dit nakijken. De snelheidsapparatuur is de apparatuur die de eigen veiligheidsdiensten van De Lijn hebben. Ze doen vooral controles waar er wel eens problemen zijn, om vooral intern te kunnen optreden. Bij mijn weten worden die niet doorgegeven aan de politie. Ik zal dit dubbelchecken. De gegevens worden intern gebruikt en de chauffeurs worden in opleiding gebracht door er een instructeur bij te zetten.

De heer Flor Koninckx: Ik denk dat de toestellen niet geïjkt zijn en dat er op basis daarvan geen pv kan worden opgemaakt. Kunt u navragen of er ook met interne apparatuur in de bussen zelf wordt gewerkt?

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is niet het geval. Ik zal dit echter navragen. Ik denk dat de ongevallen op de autosnelwegen wel zijn meegerekend, maar ik zal ook dat laten nakijken.

Mevrouw De Ridder, de algemene richtlijnen enten zich uiteraard ook op de problematiek van de oversteekplaatsen op de vrije busbanen. Dat is een van de meest gevoelige punten. We hebben al heel wat ervaring met de Kusttram. Die tram rijdt al heel lang op een eigen bedding, in tegenstelling tot de stedelijke trams en bussen. We hebben heel lang grote problemen gehad met de verkeersveiligheid op de Kusttram. We hebben er speciale acties over gevoerd. De cijfers zijn erg verbeterd. Daar kunnen we lessen uit trekken, maar het probleem blijft de oversteek-

plaatsen en hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen de flexibiliteit hebben om op bepaalde plaatsen over te steken op een veilige manier. Dat moet zeker en vast een onderdeel zijn van de richtlijn.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, wanneer u over de richtlijnen beschikt, kunt u ze dan terugkoppelen naar het parlement?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik weet niet hoeveel tijd men nodig heeft om het onderzoek uit te voeren, maar dat is geen enkel probleem.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van het federale koninklijk besluit inzake een verbod op binnenlandse korteafstandsvluchten

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in november 2006 kondigde federaal minister van Mobiliteit Landuyt een KB over een verbod op korte vluchten beneden de 150 kilometer aan. In zijn antwoord op mijn actuele vraag liet minister Peeters toen in de plenaire vergadering weten niet echt warm te lopen voor dit initiatief. Nochtans is het voorstel-Landuyt eigenlijk uiterst minimalistisch. Het betreft enkel een verbod op binnenlandse vluchten korter dan 150 kilometer met toestellen boven de 5,7 ton als maximaal take-offgewicht. Kleine opleidingstoestellen, sportvliegtuigen, vliegtuigen en helikopters voor ziekenvervoer, organentransport, beleidsing en dergelijke vallen niet onder het verbod.

Verder is het niet echt logisch dat volgens de bepalingen in het ontwerp ook vluchten tussen bijvoorbeeld Oostende en Luik niet verboden worden, want de afstand bedraagt 185 kilometer, wat dus meer is dan de norm van 150 kilometer. Tussen 1 oktober 2005 en 31 maart 2007 – in een periode van anderhalf jaar – vonden 447 van dat soort van vluchten plaats. Er zijn dus bijzonder veel uitzonderingen op dit minimalistische ontwerp van KB mogelijk. In werkelijkheid is dit met veel poeha aangekondigde voorstel dan ook niet meer dan een druppel op een hete plaat.

De meeste van de erg milieuschadelijke vluchten met zware trachttoestellen op korte afstand – minder dan 500 kilometer – en zeer korte afstand – minder dan 100 kilometer – kunnen gewoon doorgaan, want het voorstel

geldt enkel voor vluchten tussen Belgische luchthavens. Zo vonden vanaf de luchthaven van Oostende tussen 1 oktober 2005 en 31 maart 2007 liefst 86 vrachtluchten plaats met zware B747- en A300-toestellen naar het amper 105 kilometer verder gelegen Manston in Kent. In dezelfde periode noteerde men 31 passagiersvluchten naar het 73 kilometer verder gelegen Rijsel. In dezelfde periode waren er 1032 vluchten naar bestemmingen tot 300 kilometer, waarvan bijna de helft met zware vrachtoestellen. Al deze erg milieubelastende kortereafstandsvluchten blijven in het voorstel buiten schot.

Recente studies tonen aan dat het transport over korte afstand met een modern vliegtuig tien keer schadelijker is dan per trein. Een retourvlucht Brussel-Londen veroorzaakt ongeveer 160 kilogram CO₂-vervuiling per passagier, tegenover 16 kilogram per treinreiziger. In dat onderzoek is rekening gehouden met de nieuwste vliegtuigtypes, recente cijfers over het aantal passagiers per toestel en de reële mix van stroombronnen voor het treinverkeer. De milieubalans van vliegverkeer tegenover treinverkeer is vooral over korte afstanden – tot 500 kilometer – zeer negatief omdat vooral tijdens het opstijgen de meeste brandstof wordt verbruikt.

Hoewel de Europese Commissie een positief advies over het voorstel uitbracht, moeten we vijf maanden na de aankondiging van het ontwerp van KB door minister Landuyt en na het verstrijken van de beloofde datum van publicatie vaststellen dat er van dit zeer minimalistische KB helemaal niets in huis komt. De reden is niet dat men inziet dat het ontwerp te zwak is en moet worden aangescherpt. Integendeel: de weerstand tegen het voorstel kwam van de Vlaamse Regering, die op het Overlegcomité tussen de verschillende regeringen van eind april dit uiterst minimalistische KB nog verder wou uithollen door het enkel te laten gelden voor vliegtuigen boven 30 ton, in plaats van de in het ontwerp voorgestelde 5,7 ton.

Nu was het oorspronkelijke voorstel van federaal minister Landuyt op zich al niet veel meer dan groene windowdressing. De Werkgroep Impact Luchthaven Oostende op de Omgeving – Wiloo – schrijft in een persbericht: “Dat een sp.a-minister, die zich nochtans een groen jasje aantrekt, er niet in slaagt om een dergelijk zwak ontwerp te realiseren, is des te schrijnender!” Even schrijnend is het feit dat de Vlaamse minister van Leefmilieu aan de basis ligt van het definitief begraven van het voorstel.

Ik wil u daarover twee vragen voorleggen. Erkent de minister de grote ecologische voetafdruk van de luchtvaart, die voor kortereafstandsvluchten 10 keer meer CO₂-uitstoot per passagier dan de trein veroorzaakt, en dus de noodzaak om een modal shift van het vliegverkeer naar het spoor tot stand te brengen? Hoe verantwoordt de minister in het kader van de urgente strijd tegen de kli-

maatopwarming zijn verzet tegen het al zeer minimalistische voorstel voor een verbod op binnenlandse kortereafstandsvluchten tot 150 kilometer met toestellen boven de 5,7 ton?

Hoe verantwoordt u uw verzet tegen dit heel minimalistische voorstel? Van een minister van Leefmilieu zou ik toch verwachten dat hij dat net aanscherpt. Maar nu hebt u het voorstel helemaal naar de prullenmand verwezen door het verzet van de Vlaamse Regering op het Overlegcomité kenbaar te maken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Glorieux. We hebben het daar in het verleden al over gehad. Eind vorig jaar hebben we kennis genomen van voorstellen van federaal minister Landuyt. Het was zijn bedoeling om alle vluchten korter dan 150 kilometer, vertrekkende vanuit Belgische luchthavens, te verbieden bij KB.

Mijnheer Glorieux, dat is geen minimalistisch voorstel; dat is zelfs vergaand, als we weten welke vluchten daar allemaal door worden getroffen. We gaan akkoord dat er geen reguliere lijnvluchten moeten zijn van 300 passagiers tussen Charleroi en Luik. De oorspronkelijke bedoeling van minister Landuyt was om een specifieke lijn van Charleroi en Luik naar Marrakesh onmogelijk te maken. Het is evident om dat uit te sluiten. Het is ook evident dat we geen zware vrachtvliegtuigen laten vliegen over 50 kilometer. Die excessen moeten we vermijden. Maar het voorstel dat voorligt, is heel ongenueanceerd en heel vergaand.

De charters die ‘vleugels op maat’ en voor zakenlui tussenstops aanbieden, worden door dit verbod getroffen. Wat doen we dan met trainingsvluchten voor kandidaat-piloten, die ook onmogelijk zouden worden gemaakt? Die zullen niet alleen trainen met propeller-tjes onder de 5,7 ton, die moeten ook oefenen met grotere toestellen. Deze vluchten verbieden, is nefast voor de opleiding.

Ook verschillende humanitaire initiatieven worden hierdoor afgeremd of onmogelijk gemaakt. Een jaarlijks initiatief dat zwak begaafde kinderen een luchtdoop aanbiedt met een jet boven de 5,7 ton, wordt dan ook onmogelijk. Het uitwijken omwille van weersomstandigheden wordt onmogelijk. Het uitwisselen van toestellen tussen maatschappijen om in te spelen op vraag en aanbod, wordt eveneens onmogelijk. Er is dus een groot aantal situaties dat door deze maatregel wordt geraakt.

Mijnheer de minister, u bent als minister van Openbare Werken verantwoordelijk voor het beheer van de regi-

onale luchthavens. U vermeldt in uw beleidsbrief een aantal maatregelen om de Vlaamse luchthavens concurrentieel te maken en te vrijwaren. U wilt investeren in luchthaveninfrastructuur, en terecht. U wilt veiligheidsmaatregelen nemen om verplichte Europese certificaten te halen, en terecht. We vernemen recentelijk het goede nieuws dat het MER-rapport is goedgekeurd en dat u heel gauw naar de Vlaamse Regering wilt gaan. Dat stemt me ongelooflijk gelukkig. U hebt de datum 1 juni uitgesproken. Het zou goed zijn om de knoop daarover voor de verkiezingen door te hakken.

Al de zaken die u goed doet, dreigen echter in conflict te komen met maatregelen die federaal minister Landuyt wil nemen. Het KB in zijn huidige vorm is in contradictie met het door u gevoerde beleid van verzelfstandiging en verder concurrentieel maken van onze luchthavens.

Het oorspronkelijke voorstel van een totaalverbod van alles boven de 5,7 ton voor jets, dat zeker niet minimalistisch is, staat haaks op het beleid van de Vlaamse Regering. Wat met de reciprociteit, wat met de Europese context als we dat in ons land zomaar opleggen voor vluchten die vertrekken of aankomen in België?

Mijnheer de minister, er zijn vele overlegmomenten en IKW's geweest waar u beter dan ik van op de hoogte bent. Er zou zelfs sprake zijn van een uitzondering voor vliegtuigen van minder dan 30 ton. Federaal minister Landuyt heeft dat ook bevestigd. Op een debat vertelde hij dat een uitzondering wordt bepaald voor personenvervoer van minder dan 30 ton. Wat is uw formele advies van de Vlaamse Regering aan de federale regering over de uitzonderingen op de grens die wordt gesteld voor de tonnage voor de passagiersvluchten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: De luchtvaart kan en moet belangrijke inspanningen leveren inzake het probleem van de opwarming van de aarde, CO₂-uitstoot, broeikasgasen. De luchtvaart is per definitie voor 99,9 percent een internationaal gegeven. Daarom is het heel goed dat op Europees niveau initiatieven worden genomen en dat dat blijvend gebeurt om de luchtvaart bij de emissiehandel te betrekken. We moeten de juiste dynamiek op het juiste niveau blijven ondersteunen en aanmoedigen.

Ook wat het Vlaamse niveau betreft, onderstreep ik nogmaals dat ik als bevoegde minister van Leefmilieu elk voorstel onderschrijf dat een positieve bijdrage levert tot de vermindering van CO₂, of een positief effect heeft op het milieu. Van elk voorstel, van waar het ook komt, wens ik echter ook de 'facts and figures' te hebben en te kijken wat de effecten zijn. Ik heb dat ook geantwoord op uw actuele vraag, mijnheer Glorieux. Eerst wil ik het volledige dossier, om er dan met kennis van zaken over te spreken.

Op 21 november 2006 was er geen duidelijk voorstel geformuleerd voor advies aan de gewesten. Pas op 29 november 2006 was er een eerste concreet voorstel. Mevrouw De Ridder, u weet dat er grote onduidelijkheid was of het nu 5,7 of 7,5 was, en of het ook op propellers en op zweefvliegtuigen sloeg enzovoort. Daar is toen een eerste overleg over geweest, met de vraag over welke tonnage het nu precies ging. Samen met de andere ministers van de Vlaamse Regering hebben we gezegd om toch met beter materiaal naar een objectivering van het voorstel te gaan en daarbij zowel het economische als het ecologische verder te bekijken op basis van feitenmateriaal.

Op het federale niveau was er geen eenduidigheid over het voorstel. Op 23 januari 2007 is er een gemengd overleg geweest tussen het federale niveau en de gewesten. Op 30 januari is er een nota gekomen, waarbij de volgende variabelen werden opengelaten. Een: de gewichtsbepanking van 0 ton, 5,7 ton of 30 ton. Twee: alle vliegtuigen of enkel straalvliegtuigen. Drie: passagiers, goederen en/of post.

Er is ook een ontwerp-KB, zonder dat daarin concrete keuzes gemaakt zijn door de federale minister Landuyt. Verder is er het Overlegcomité van 25 april 2007. Mijnheer Glorieux, u dicht mij een te grote eer toe wanneer u zegt dat ik dat op het Overlegcomité gekelderd heb. Wij hebben ons met de voltallige Vlaamse Regering principieel akkoord verklaard met een beperking van de korteaafstandsvluchten. Daarnaast denken wij bij de gewichtsbepankingen aan 30 ton. Na dat overleg hebben wij ook gemeld dat er nog een formeel advies door de Vlaamse Regering over uitgebracht zal worden.

In Wallonië gaat men akkoord, maar voor hen slaat het verbod enkel op propellers, terwijl propellers net schadelijker zijn dan straalvliegtuigen. Wij gaan principieel akkoord om korteaafstandsvluchten te beperken. Als gewichtsbepanking hebben we 30 ton voorgesteld, maar dat standpunt moeten we nog formeel bevestigen. Minister Landuyt heeft akte genomen van de adviezen en zal daar een beslissing in nemen. Dat is de huidige stand van zaken.

Het was een goed bedoeld initiatief om milieumaatregelen te nemen rond de korteaafstandsvluchten. De discussie is gevoerd op basis van de variabelen. Het is niet juist dat dat afgeschoten is of niet als positief principe weerhouden is door de Vlaamse Regering.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, formeel gezien hebt u gelijk, maar in de praktijk komt het daar natuurlijk wel op neer. Het gaat hier niet om enkele gehandicapte kinderen die geen luchtdoop mogen doen. Die kinderen zullen wellicht evenveel plezier beleven aan een goed georganiseerde fietstocht.

Het gaat hier wel over het feit dat in de notificatie van het Overlegcomité duidelijk staat dat “akte genomen wordt van het ter zitting ingenomen standpunt van de Vlaamse Regering, volgens hetwelk een dergelijk verbod enkel kan voor passagiers- en cargovliegtuigen van meer dan 30 ton”. Dat is dus inderdaad het standpunt van de Vlaamse Regering, en ik ben blij dat u duidelijkheid geschapen hebt over het feit dat dit het standpunt van de hele Vlaamse Regering is.

Ik denk dat dit eens te meer werd beklemtoond in het rapport over de federale ministers in De Standaard. Bij minister Landuyt stond dat hij de kampioen was van de aankondigingen die nadien werden ingetrokken. In dit geval gebeurde dat door mensen van zijn eigen partij, maar op een ander niveau. In de praktijk komt het er hoe dan ook op neer dat het verbod op kortafstandsvluchten, hoe minimalistisch het ook al was, teniet wordt gedaan. Het ging amper over 150 kilometer. Dat wil zeggen dat vluchten tussen Oostende en Luik mogelijk blijven, want de afstand bedraagt 180 kilometer. Ook zijn vluchten tussen Rijsel en Oostende mogelijk, een afstand van 75 kilometer, omdat Rijsel in het buitenland ligt. Het is een heel minimalistisch voorstel, dat in de praktijk nog verder wordt uitgehold. In de praktijk zal er niets van in huis komen, zeker niet in deze legislatuur. Wat de volgende legislatuur betreft, zullen we moeten afwachten.

Wat belangrijk is, is dat we keuzes moeten maken. Dit soort maatregel lijkt me makkelijk door te voeren. Als de maatregel wordt doorgevoerd, met eventueel een verstrenging erbij, is er een besparing op de uitstoot. Voor dit soort van kortafstandsvluchten zijn er, zeker in ons land, perfecte alternatieven voorhanden, zoals reizen per trein. Wie van Deurne met de trein naar Zaventem reist, zit ongeveer even lang op de trein als wie van de ene kant van de luchthaven Charles de Gaulle naar de andere kant van de luchthaven Charles de Gaulle reist. Dergelijke afstanden zijn perfect overbrugbaar met het openbaar vervoer.

Als deze minimalistische maatregel al wordt tegengewerkt, dan is het des te meer duidelijk dat uw bezorgdheid voor het milieu en het klimaat louter theoretisch is.

Minister Kris Peeters: Als u de notulen van het Overlegcomité citeert, dan moet u volledig zijn, want in punt 4 staat: “De formele adviezen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest worden afgewacht, waarna een aangepast ontwerp van Koninklijk Besluit aan de federale ministerraad wordt voorgelegd.” Dit is punt 4, u hebt de tekst.

Uw laatste opmerking is natuurlijk een opmerking, typisch van iemand van de oppositie. Ik denk dat wanneer u dit dossier bekijkt, blijkt dat kortafstandsvluchten zo minimaal mogelijk georganiseerd zullen worden. Ook

mevrouw De Ridder is het daarmee eens. Bovendien is de oplossing dat de luchtvaart meegaat in de emissiehandel. Die oplossing houdt echt steek. De zaak wordt goed aangepakt. Ik ben een groot voorstander.

Uw laatste opmerking kadert, vermoed ik, in de verkiezingscampagnes.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Glorieux werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van het gewijzigde stelsel voor de toekenning van ecologiesteun op duurzame-energieprojecten van KMO's

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de sector van de zonne-energie is wereldwijd in enorme expansie. Ook bij ons in Vlaanderen is er een kentering merkbaar, maar in vergelijking met andere landen hinken we nog steeds ver achterop. In Vlaanderen is er uiteraard onvoldoende ruimte beschikbaar voor de bouw van grootschalige fotovoltaïsche zonne-energieparken. In Californië kan dat wel: daar wordt een gigantische zonnecentrale van 345 megawatt gebouwd. Daarnaast loopt in Californië ook een project waarbij men zo veel mogelijk fotovoltaïsche zonnepanelen op daken wil plaatsen. Via de zogenaamde ‘million solar roofs bill’ werd dit zelfs in een wet gegoten en werd de doelstelling van 60 procent zonnestroom wettelijk verankerd. Dat gebeurde op initiatief van gouverneur Schwarzenegger. Hij gaat daarmee trouwens lijnrecht in tegen zijn partijgenoot president Bush.

Vlaanderen zou best gelijkaardige ambities kunnen koesteren. In Californië haalt men een gemiddelde van 1900 uur zon per jaar. In Vlaanderen ligt dat gemiddelde natuurlijk iets lager: er is ongeveer 1500 uur zon per jaar. Een fotovoltaïsch zonnepaneel werkt natuurlijk ook op diffuus licht, en daarom pleiten wij er alleszins voor dat er een Vlaams zonnedakenplan komt. We denken aan 100.000 zonnedaken tegen 2030 in Vlaanderen.

In het buitenland zijn er verschillende initiatieven om de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen op daken van particulieren te promoten. Zo loopt in Nederland het Delftsblauwe Dakenplan. Het richt zich zowel op eigenaars als op huurders.

Ook in Vlaanderen werd een heel mooi project gelanceerd, namelijk PV-privé van de coöperatieve Ecopower. Mensen die fotovoltaïsche zonnepanelen op hun dak willen installeren, maar zelf niet over het nodige budget beschikken, konden bij Ecopower aankloppen. Ecopower neemt de volledige rompslomp op zich en staat ook in voor de installatie. Men kan de zonnepanelen zelf financieren, maar men kan ook een contract afsluiten met de coöperatie, waarbij Ecopower de PV-installatie volledig financiert. De zonnecellen bleven 20 jaar eigendom van Ecopower, nadien werden ze de eigendom van de mensen op wier dak ze geïnstalleerd werden. Gedurende de eerste 20 jaar kregen de mensen stroom geleverd aan een verminderd tarief en de opbrengst van de groenestroomcertificaten ging naar Ecopower. Vorig jaar deed Ecopower een eerste oproep. Het project was enorm succesvol. Dit jaar vond de plaatsing plaats. 400 installaties werden door particulieren betaald, 400 door Ecopower.

In het recente verleden hebben we al een paar keer gediscussieerd over de vraag of de toename van de zonnepaneleninstallaties in Vlaanderen er dankzij of ondanks de subsidieregeling is. We hebben daar duidelijk een andere visie over. Feit is wel dat de verdubbeling van de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen in vergelijking met vorig jaar voor het overgrote deel op conto van dit concrete project te schrijven is. Dat toont het belang van dat initiatief aan.

Het project PV-privé van Ecopower werd ondertussen stopgezet. Het krijgt geen vervolg, niet omdat er niet voldoende geïnteresseerden zouden zijn. Het tegendeel is waar: men heeft heel wat mensen moeten ontgoochelen die hadden ingeschreven voor het volgende jaar. Men heeft hun moeten zeggen dat men ermee ophoudt omdat de Vlaamse overheid het subsidiesysteem voor ecologiesteun veranderde. Met de vroegere subsidieregeling had een kmo, zoals Ecopower, bij investeringen in hernieuwbare energie recht op een ecologiesteun van 35 procent op 70 procent van de investeringskosten. Dat kwam neer op een subsidie van ongeveer 25 procent, waarvan men nagenoeg zeker was bij de indiening van de aanvraag.

Blijkbaar waren de ecologiepremies te succesvol. In plaats van dat de Vlaamse Regering daar positief op inspeelt en het budget voor de ecologiesteun systematisch afstemt op de vraag, wordt beslist om over te schakelen op een callsysteem. Projecten die in aanmerking komen voor ecologiesteun, moeten voortaan eerst meedoen aan een wedstrijd waardoor je nooit zeker weet of

je tot de uitverkorenen behoort. Op die manier wordt het risico voor vele kmo's om duurzame projecten op te starten, veel te groot.

Het project PV-privé impliceert grote investeringen die slechts over langere tijd, ongeveer 15 jaar, kunnen worden teruggewonnen. Daarenboven is er een groot inherent risico omdat het project met een groot aantal kleine installaties werkt die verspreid staan op daken van particulieren. Je hebt zo'n project als projectontwikkelaar niet zomaar onder controle.

Dit is maar één zaak, en eigenlijk is dat al erg genoeg. De projectontwikkelaars zeggen dat ze de uitdaging wel willen aangaan, dat ze ervan overtuigd zijn dat hun project heel goed is, dat het ook wel zo zal worden beoordeeld en een reële kans maakt als het aan een wedstrijdformule deelneemt. Als klap op de vuurpijl is het nu zo dat de administratie een bijzondere interpretatie geeft aan welke bedrijven in aanmerking komen voor die ecologiesteun. Men gaat ervan uit dat het tot de corebusiness behoort van dergelijke bedrijven om die investeringen te doen, dus valt dat buiten het spectrum van de ecologiesteun, want die is bestemd voor bedrijven die iets extra's doen buiten hun normale activiteiten om. Het zou dus eigenlijk niet van het budget van minister Moerman moeten komen, maar van het budget voor Energie van minister Peeters.

In tijden zoals nu moeten volgens mij alle zeilen worden bijgezet om de bedreiging van de klimaatverandering tegen te gaan. Het is dan ook onaanvaardbaar dat goede projecten die een wezenlijke bijdrage leveren aan de noodzakelijke ommekeer, moeten worden stopgezet omdat administraties en kabinetten het niet eens raken over wie de noodzakelijke ecologiesteun moet leveren. Enerzijds worden miljoenen euro's gereserveerd om in het buitenland hete lucht te kopen, maar anderzijds worden initiatieven van Vlaamse kmo's gefnuikt, omdat men het er niet eens over raakt welk regeringslid de ecologiesteun moet verschaffen.

Mijnheer de minister, bent u het als minister bevoegd voor Energie, Leefmilieu en Natuur, eens met de regeringsmaatregel om de ecologiesteun voortaan afhankelijk te maken van een callsysteem waarbij de kmo's geen rechtszekerheid meer hebben over het feit of hun projecten gesubsidieerd raken? UNIZO heeft daarover duidelijke uitspraken in die zin gedaan.

Bent u het eens met de interpretatie van minister Moerman en haar administratie waardoor kmo's, zoals Ecopower, geen aanspraak meer kunnen maken op subsidies van projecten zoals het PV-privé-initiatief?

Indien het kabinet en de administratie Economie voet bij stuk houden en energiebedrijven en projectontwikkelaars zoals Ecopower uitsluiten van ecologiesteun,

bent u dan bereid om vanuit de begroting Energie projecten zoals PV-privé te subsidiëren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, de regering heeft ter zake nog geen beslissing genomen. Als ik me niet vergis, zal minister Moerman dit morgen (woensdag 16 mei 2007) op de agenda van de ministerraad agenderen. Ik kan daar niet op vooruitlopen. U kunt de vraag misschien opnieuw stellen nadat de beslissing is genomen. Ik hoop dat u begrijpt dat ik daar op dit ogenblik niets zinnigs over kan zeggen. Ik zal de discussie in eerste instantie binnen de regering voeren.

Wat het initiatief PV-privé betreft, ben ik niet bevoegd om vermeende interpretaties van de administratie Economie in twijfel te trekken. Daarom denk ik dat u de vraag misschien opnieuw moet voorleggen aan de bevoegde minister, bijvoorbeeld in de commissie Economie.

In uw derde vraag vraagt u of ik privéprojecten wil subsidiëren als het kabinet en de administratie van Economie voet bij stuk houden en energiebedrijven en projectontwikkelaars als Ecopower uitsluiten van ecologiesteun. Ik begrijp waar u naartoe wilt. Dit is echter een hypothetische vraag, en ik heb niet de gewoonte om op hypothetische vragen te antwoorden. Antwoorden op dat soort van vragen hebben geen zin.

Ik denk dat Ecopower verdiensten heeft. Het is echter niet gebruikelijk om in de commissie concrete dossiers uit te spitten. Begrijp me niet verkeerd: het gaat soms over belangrijke dossiers. Als we daar echter mee beginnen, dan zal elke volksvertegenwoordiger de concrete dossiers die hij of zij belangrijk vindt, hier ter sprake willen brengen. Ik kan tot mijn grote spijt dus niet op deze vraag antwoorden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mij is het niet om Ecopower op zich te doen. Ik wil het principe ter discussie stellen. Ik stel vast dat dit fantastische project ervoor heeft gezorgd dat het aantal fotovoltaïsche zonnepanelen heel erg is toegenomen. *(Minister Kris Peeters schudt het hoofd)*

Dit project heeft wel degelijk voor een toename van de installatie van die panelen bij privépersonen gezorgd. Ik heb het niet over de bedrijven. Het nieuwe subsidiesysteem voor fotovoltaïsche zonnepanelen zal veel burgers afschrikken. Dankzij dat initiatief konden de burgers opnieuw PV-panelen op hun dak plaatsen. Ik ben bezorgd, want ik vrees dat u volgend jaar niet meer zult kunnen zeggen dat de installatie van zonnepanelen bij burgers is toegenomen.

U zegt dat ik mijn vraag enkele dagen te vroeg stel omdat morgen minister Moerman het callsysteem op de

agenda van de Vlaamse Regering zal plaatsen. Ik ga ervan uit dat u hier niet wilt zeggen wat u morgen zult zeggen. Ik ga er wel van uit dat u daarover al een standpunt hebt. Mijn vraag is dus helemaal niet hypothetisch maar erg concreet.

Ik pleit hier niet voor of tegen één bepaald bedrijf. Ik heb het over het principe. Ik heb het over mijn bezorgdheid dat de installatie van panelen bij de burgers zal stilvallen. Het is bijgevolg niet meer dan normaal dat ik u daarover ondervraag. Als minister Moerman niet langer ecologiesteun voor dit soort van projecten wil geven, bent u dan bereid om die steun op u te nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik heb er geen problemen mee dat u vragen stelt. Ik heb geen oordeel gegeven over de opportuniteit van uw vraag, maar wel over de opportuniteit van mijn antwoord. Een: u stelt een hypothetische vraag. Twee: twee jaar geleden, toen wij de subsidieregeling voor de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen hebben gewijzigd, hebt u dikwijls gezegd dat dit zal leiden tot de stopzetting van de installatie van zonnepanelen. Vandaag zegt u iets anders.

Ik heb waardering voor de inzet van bepaalde bedrijven, ook voor die van Ecopower.

De heer Eloi Glorieux: Wat ik zeg, is wél consistent. Ik vertel altijd hetzelfde verhaal. Uw subsidieregeling schrikt de mensen af. Het project remedieert daaraan, want eigenlijk huurt dit bedrijf het dak van de mensen om er zelf fotovoltaïsche zonnepanelen op te exploiteren. De gewijzigde subsidieregeling maakt het voor veel mensen onmogelijk om onmiddellijk 10.000 euro op tafel te leggen voor een PV-systeem. Volksvertegenwoordigers kunnen dat nog wel betalen, en ze zullen dat geld na twintig jaar dubbel en dik hebben terugverdiend. Dankzij het vorige subsidiesysteem was het voor de mensen wel mogelijk om te investeren, maar vandaag kan dat niet meer. We zullen daar volgend jaar de gevolgen van zien.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
