

C203 – OPE22

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

15 april 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de personeelsbezetting van de scheepvaartbegeleidingsdiensten en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC)	1
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de reclame-inkomsten van de nv LijnCom	5
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verwijderen van verkeersborden langs de gewestwegen	6
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het inzetten van taxi's waar het inzetten van bussen te duur of onrealistisch is	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de negatieve gevolgen van het niet uitvoeren van het decreet Basismobiliteit	7
Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs	
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs	
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een beter collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs	12
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aangekondigde verplaatsingsbehoeftestudie met betrekking tot het Gewestelijk Expresnet (GEN)	18
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het toewijzingsplan CO ₂ -emissierechten 2008-2012	20
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de Europese richtlijn Omgevingslawaai op de geluidsoverlast op het Vlaamse wegennet	
Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gemeten geluidsoverlast langs de E34	23
Vraag om uitleg van de heer Hans Schoofs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente cijfers over fietsongevallen van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)	29
Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking van het Vlaamse Gewest met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de spoorontsluiting naar Zaventem en de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest	31

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Marnic De Meulemeester tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de personeelsbezetting van de scheepvaartbegeleidingsdiensten en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC)

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, het stuk Noordzee dat voor onze kust ligt, behoort tot de drukst bevaren wateren ter wereld. Bovendien worden schepen steeds groter en de infrastructuur steeds complexer. Het is dan ook een hele uitdaging om enerzijds de vlotte doorstroming en anderzijds de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verzekeren. Elke vertraging heeft een economische impact. We hebben dat recent gemerkt tijdens de staking van de diensten van de Vlaamse overheid. Er is de financiële schade, maar ook ecologische schade bij een aanvaring of ander incident op zee. Deze schade kan aanzienlijk zijn, om nog maar te zwijgen van eventuele menselijke slachtoffers. De overheid draagt dus een zware verantwoordelijkheid om in de nodige infrastructuur en personeelsomkadering te voorzien om de begeleiding en veiligheid te garanderen.

Het scheepvaartverkeer voor onze kust en de vlotte toegang tot onze havens worden begeleid vanuit de verkeerscentrales van Zandvliet, Zeebrugge en Zelzate. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende fungeert als centraal meldpunt voor gebeurtenissen op zee, zoals personen en schepen in nood, ongevallen en olie-verontreiniging. Ook de Search And Rescue (SAR)-activiteiten zoals opsporing en redding op zee van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen en schepen, worden gecoördineerd vanuit het MRCC.

Zowel de verkeerscentrales als het MRCC werken volgens een systeem van continudiensten, wat betekent dat deze zeven dagen per week en 24 uur per dag bemand zijn. Dit betekent dat een afwezig personeelslid – wat ook de reden van die afwezigheid is – vervangen moet worden door een ander personeelslid van dezelfde dienst.

Om de continudienst te kunnen verzekeren met de huidige personeelsbezetting worden in de praktijk massaal veel overuren gepresteerd, wat uiteraard de alertheid en motivatie van de personeelsleden niet bevordert en zo onrechtstreeks een negatieve invloed heeft op de veilig-

heid. Volgens mijn informatie werden vorige zomer zelfs verkeersblokken gesloten bij gebrek aan personeelsleden om ze te bemannen, wat een rechtstreekse bedreiging vormde voor de veiligheid.

De cijfers die u me als antwoord op een schriftelijke vraag ter beschikking stelde, bevestigen deze stelling en overtreffen zelfs onze meest pessimistische inschattingen. Sinds 2005 stijgt het aantal overuren jaarlijks. In 2007 ging het voor het MRCC en de centrales van Zeebrugge en Zandvliet samen over niet minder dan 22.496 overuren. Bovendien zijn overuren die al gecompenseerd zijn in tijd of uitbetaald werden – wat niet mogelijk is bij het MRCC – niet opgenomen in deze cijfers, waardoor het werkelijk aantal overuren nog hoger ligt.

In het antwoord op de schriftelijke vraag relativeerde u deze cijfers enigszins door te wijzen op een hele reeks legitieme redenen voor afwezigheid die via overuren door andere personeelsleden gecompenseerd moesten worden. Ik denk dan aan ziekte, opleidingen, overgangsexamens, syndicaal verlof, vakantie, bloeddonaatie enzovoort. Dit doet echter niets af aan het probleem dat een extreem hoog aantal overuren een gevaar betekent voor de veiligheid van de scheepvaart. Bovendien zijn er wel degelijk enkele structurele problemen die niet alleen verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van het aantal overuren, maar ook veroorzaakt worden door het niet correct of onvolledig uitvoeren van gemaakte afspraken.

Ten eerste blijkt, eveneens bevestigd door de cijfers in het antwoord op mijn schriftelijke vraag, dat het personeelskader in de scheepvaartbegeleidingsdiensten nog steeds niet volledig is ingevuld. Het gaat om een gecumuleerd tekort van 11,9 voltijdequivalenten (vte). In een systeem van continudienst is het evident dat een dergelijk tekort tot een massaal aantal overuren leidt.

Ook dit probleem haalde ik al eerder aan in een schriftelijke vraag. De onvolledige invulling van het personeelskader is immers grotendeels te wijten aan de trage selectieprocedure voor aanwerving van nieuwe personeelsleden. Wanneer een personeelslid dat met pensioen gaat, vervangen moet worden, wacht men in de praktijk tot dat personeelslid effectief op pensioen is om de aanwervingsprocedure op te starten in plaats van proactief te werk te gaan.

Nochtans is dit in een situatie van continudienst geen overbodige luxe. Daarbij moet rekening worden gehouden met de duur van de selectieprocedure zelf, waarvan u als antwoord op de schriftelijke vraag al

aangaf dat er afspraken moesten worden gemaakt met Selor. Er moet ook rekening mee worden gehouden dat na de aanwerving nog een opleiding van negen maanden volgt. Er moet ook rekening worden gehouden met het feit dat de meeste personeelsleden langdurig ziek zijn of gewoon het massaal aantal opgespaarde overuren opnemen in aanloop naar hun pensioen.

Daarnaast kan de vraag worden gesteld of het niet goed zou zijn dat het personeelslid dat op pensioen gaat, mee wordt ingeschakeld in de opleiding van nieuw aangekomen personeelsleden en op die manier zijn of haar waardevolle kennis en ervaring overdraagt aan de volgende generatie. Dit is erg belangrijk.

Uiteraard creëert een beleid van proactief aanwerven van nieuwe personeelsleden een financiële meerkost, maar dit staat in geen geval in verhouding tot de grote risico's voor de veiligheid die een onderbemanning van de scheepvaartbegeleiding met zich meebrengt.

Een tweede structureel probleem situeert zich in het voorziene aantal vte's voor een volcontinufunctie. Voor de functies van nautisch verkeersleider bij het MRCC en regioverkeersleider bij de verkeerscentrales van Zeebrugge en Zandvliet, wordt het principe van de 'unieke stoel' gehanteerd. Dat betekent dat er in 8 vte voorzien wordt per functie, en deze zijn trouwens ook ingevuld in het huidige personeelskader. Voor de andere verkeersleiders werd in 2001 echter vastgelegd dat een volcontinufunctie overeenkomt met 7,6 vte. Ten eerste kan de vraag gesteld worden of dat cijfer van 7,6 nog overeenkomt met de realiteit, aangezien tal van legitieme redenen aan de grondslag liggen van de afwezigheden en dus ook van het groot aantal overuren. Problematischer is echter dat in de praktijk de 7,6 vte afgerond wordt: in het MRCC en de verkeerscentrale van Zelzate naar 8 vte, maar in Zandvliet en Zeebrugge naar 7 vte. Op een totaal van 12 verkeersleiders in Zandvliet en Zeebrugge betekent dit een tekort van 7,2 vte, of 0,6 vte maal 12. De echte structurele oorzaak van het hoge aantal overuren is dan ook niet ver te zoeken.

Mijnheer de minister-president, naar aanleiding van het verontrustende aantal overuren, de bovenstaande analyse van deze cijfers en de structurele problemen bij het invullen van het personeelskader, heb ik volgende vragen. Bent u het eens met de analyse van de cijfers van het aantal overuren, in de zin dat de bepaling van het aantal vte voor een volcontinufunctie moet worden herbekeken of op zijn minst de afgesproken norm van 7,6 zonder afronding naar beneden moet worden toegepast? Zijn de nodige financiële middelen voor een volledige invulling van het personeelskader via reallocatie binnen het huidige budget aanwezig, of is een verhoging van het budget van de scheepvaartbegeleidingsdiensten en het MRCC nodig? Bent u bereid om een systeem van proactieve werving van nieuwe personeelsleden in te voeren zodat vacatures die

ontstaan door personeelsleden die op pensioen gaan, onmiddellijk kunnen worden ingevuld? U stelde in het antwoord op een eerdere schriftelijke vraag dat er op het niveau van de Vlaamse overheid afspraken moesten worden gemaakt met Selor om de wervingsprocedures flexibeler en sneller te laten gebeuren. Welke concrete stappen zijn op dat vlak al ondernomen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik dank de heer De Meulemeester voor zijn goed gedocumenteerde interpellatie en de wijze waarop hij het onderwerp heeft aangesneden. Zoals hij het zelf wellicht weet, hebben we enige tijd geleden in dit huis gekozen voor de zogenaamde ketenbenadering van het hele maritieme gebeuren. We hebben er allemaal op ingezet om vanaf de aankomst van het schip op de hoge zee tot het aan de wal ligt, het gebeuren in één vloeiende beweging te laten verlopen. We hebben daarvoor zelfs afspraken kunnen maken met onze Nederlandse collega's. We hebben ook afspraken gemaakt met de verschillende havengemeenschappen, wat in Vlaanderen niet altijd vanzelfsprekend is. Vandaag hopen we dat het systeem operationeel wordt en blijft, al was het maar omdat de maritieme sector er alles bij te winnen heeft. Zoals de heer De Meulemeester zegt, is een keten maar zo sterk als zijn zwakste schakel. Wanneer bepaalde schakels niet mee willen, dan valt de filosofie van de ketenbenadering in duigen. Dat is te betreuren. Het is de verdienste van de interpellant dat hij dat gevaar naar voren heeft gebracht.

Een aantal weken geleden werd een stakingsbeweging bij de Vlaamse overheidsdiensten op gang getrokken, waar bijna iedereen aan heeft deelgenomen, behalve één subgroep, namelijk de loodsen. Zij zijn nogal onafhankelijk georganiseerd, in tegenstelling tot de mensen van het MRCC, die allemaal uitgesproken vakbondskleuren hebben en heel wat andere belangen te verdedigen hebben. De loodsen hebben toen fijntjes opgemerkt dat ze deze keer niet zouden meestaken. Hun staking van enige tijd geleden werd opgeschort omdat ze ervan uitgingen dat de minister alles in het werk was aan het stellen om de filosofie van de ketenbenadering ook voor hun sector mogelijk te maken. Wanneer de loodsen zouden vaststellen dat bepaalde randvoorwaarden van het ketenbenaderingsverhaal niet ingevuld raken – de dienstverlening van het MRCC is daar maar een van – dan zouden ze hun staking kunnen hernemen en zich houden aan een belodingsopdracht van de huidige tonnage. Alles wat boven de groei komt, zouden ze misschien niet meer behandelen, tenzij de minister hun de nodige garanties zou geven in het verhaal van de ketenbenadering.

De vraag van de heer De Meulemeester is dus des te meer op haar plaats. Het MRCC zou immers een van

de zwakke schakels in de hele keten kunnen worden. Mijnheer de minister-president, ik kijk met veel belangstelling uit naar uw antwoord.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, mijnheer Penris, u hebt volkomen gelijk wat die ketenbenadering betreft. Ik wil echter de redenen waarom de loodsen niet hebben meegestaakt, vervolledigen. Ik heb met hen een akkoord ondertekend dat heel uitdrukkelijk bepaalde dat er sociale vrede moest zijn. Na een paar dagen staking, waarnaar u ook verwijst, hebben we elkaar gevonden. Dat was weer een voorbeeld voor de anderen: zij verwezen naar wat in dat akkoord stond. We hebben nu echter ook een akkoord met de andere ambtenaren. We moeten er inderdaad voor zorgen dat de zwakke schakels in de keten worden aangepakt. Dat is heel duidelijk.

Ik zal nu ingaan op de vragen van de heer De Meulemeester, zeer uitvoerige vragen waarop ik al een schriftelijk antwoord had gegeven. Blijkbaar zijn er echter nog een aantal bijkomende vragen, waarop ik graag inga. Ik zal die antwoorden dan vermoedelijk wel terugvinden bij de ene of andere onderhandeling. Ik heb echter geleerd dat ik niet altijd mag laten blijken dat ik het doorheb, anders hebben zij ook door dat ik het doorheb, en dan hebben we weer een nieuw probleem. Er is echter geen enkel probleem: u stelt de vragen en ik probeer ze te beantwoorden.

Op uw eerste vraag zou ik natuurlijk graag zonder meer positief willen antwoorden. Zo dadelijk zal ik nog wat meer elementen ter zake belichten. Om te vermijden dat er een verdere discussie is over het feitenmateriaal en de cijfers, wil ik een aantal correcties en aanvullingen geven. Als u stelt dat de meeste personeelsleden langdurig ziek zijn of gewoon het massale aantal opgespaarde overuren opnemen in aanloop naar het pensioen, dan is dat zeker niet het geval voor de scheepvaartbegeleidingsdiensten en het MRCC van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, daar de meeste personeelsleden van deze continudiensten wel degelijk actief zijn ingeschakeld in de dienst- en beurtregeling. Misschien was daar naar aanleiding van de schriftelijke vraag wat onduidelijkheid over: daarom deze verduidelijking.

Indien u uit de cijfers in het antwoord op uw schriftelijke vraag zou hebben afgeleid dat er een gecumuleerd tekort zou zijn van 11,9 voltijdequivalenten in vergelijking met het personeelskader in de scheepvaartbegeleidingsdiensten, dan zal dat vermoedelijk te wijten zijn aan een wat ongelukkig samenvoegen van een aantal cijfers of een vergissing bij de interpretatie van de cijfers. Als de bezetting van de volcontinudiensten in haar geheel wordt bekeken, dan kan worden vastgesteld dat

voor de bemanning hiervan vaak wordt gerekend op vijf personeelsleden per stoel. De Vlaamse zeehavenbedrijven bemannen hun volcontinudiensten met zes personeelsleden per stoel.

Nu moet u aandachtig luisteren naar het volgende. Bij de Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot en de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen, twee onderdelen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, wordt gerekend op zeven personen om een functie binnen een volcontinudienst rond te krijgen. Ook bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding, eveneens onderdeel van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, worden voor de volcontinudiensten zeven personeelsleden per stoel gerekend, om de personeelsleden de mogelijkheid te bieden hun overuren in tijd te compenseren in plaats van in geld, en bij de 'unieke stoel' wordt gerekend op acht personeelsleden per stoel. In vergelijking met andere volcontinudiensten is zeven voltijdequivalenten per stoel dus moeilijk te beschouwen als een lage norm. Bovendien hebben de overheid en de vakbonden recent in onderling overleg en in overeenstemming een aantal afspraken gemaakt, die bekrachtigd zijn door protocol 255.831 van 17 december 2007 van het sectorcomité in kwestie, waaronder het streven voor de continudiensten naar zeven voltijdequivalenten per stoel effectief inzetbaar voor de functie en acht voltijdequivalenten per unieke stoel. Dat is heel belangrijk. Daar is een akkoord over. We moeten dat zo snel mogelijk concretiseren, en ik zal dat ook doen. Ik wens de afspraak van 17 december 2007 hierover te respecteren.

Voor de verwezenlijking van het huidige personeelsplan is in de nodige middelen voorzien. Ook rekening houdend met de afspraken ter zake tussen de overheid en de vakbonden, rijst mijns inziens momenteel geen probleem. Er is noch een reallocatie nodig, noch een verhoging van het budget voor de scheepvaartbegeleidingsdiensten en het MRCC.

Bij het zonet aangehaalde overleg werd onder meer ook overeengekomen dat in de mate van het mogelijke een proactief aanwervingsbeleid wordt gevoerd in de continudiensten. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de selectieprocedure – ik moet natuurlijk ook de spelregels respecteren – en de noodzakelijke opleiding die moet worden genoten alvorens de functie kan worden ingevuld. In de afspraken bekrachtigd door het voornoemde protocol van 17 december 2007 werd ook nog opgenomen dat personeelsleden die door de arbeidsgeneesheer ongeschikt zijn bevonden voor een continudienst, niet meer worden meegeteld voor de bezetting van een continuoel. Dat is ook belangrijk. Deze afspraken betekenen dat de overheid en de vakbonden het eens zijn geworden om voor continudiensten af te wijken van de algemene regel, die voor het overige nog steeds geldt voor de hele Vlaamse overheid, name-

lijk dat wervingen niet proactief gebeuren. Mijnheer Penris, dat is de regel, waarvan we nu afwijken.

Er heeft intussen al overleg plaatsgevonden met Selor. Maar Selor slaagt er tot nu toe nog niet in – onder meer wegens een gebrek aan personeel – om tijdig de nodige examens te organiseren. Het niet-tijdig organiseren van examens door Selor is een probleem dat niet alleen de afdeling scheepvaartbegeleiding treft maar waarmee de hele Vlaamse overheid wordt geconfronteerd. Dat is weer een ander debat, dat ook belangrijk is.

Ik respecteer de afspraken. Er is overleg geweest. Ik begrijp dat er bij parlementsleden wordt aangedrongen om de minister te interpellieren. Ik zal er spoedig en met de nodige daadkracht aan werken.

Ik heb leden van de administratie meegebracht om eventueel op meer technische vragen te antwoorden.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb toch nog een aantal bijkomende vragen.

Ik heb me lang beziggehouden met de cijfergegevens. We moeten er toch van uitgaan dat er een onderbezetting is. De minister-president geeft een aantal argumenten om dit te verklaren. Wat voor mij, voor het personeel dat werkt bij het MRCC maar ook voor de mensen die de scheepvaartbegeleidingsdiensten bemannen, cruciaal is, is de veiligheid. Dat is de essentie van mijn interpellatie.

De veiligheid komt wel degelijk in het gedrang door tal van bureaucratische regeltjes. Selor is verantwoordelijk voor de aanwervingen. Maar er zou toch proactiever en sneller moeten worden gereageerd vanuit de diensten zelf, zodat de diensten beter bezet zijn. Ik betwijfel niet dat de afwezigheden in de meeste gevallen verantwoord zijn. Maar er doet zich een serieus veiligheidsprobleem voor. De overheid zou toch de nodige maatregelen moeten nemen om hieraan te verhelpen. Misschien is er een soepeler systeem mogelijk.

De minister-president zegt dat er een overeenkomst is tussen de syndicale organisaties en de overheid. Ik kreeg informatie van de syndicale organisaties dat er al lang wordt aangedrongen om het kader volledig te bezetten en bijkomend personeel aan te werven. De vakbonden hebben dus al signalen gegeven aan de overheid. Maar blijkbaar zijn er nog altijd problemen.

Ik zou toch willen aandringen – ook al zijn er overeenkomsten gemaakt – om daadwerkelijk een aantal zaken te veranderen zodat de veiligheid niet verder in het gedrang komt.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Om alle misverstanden uit de wereld te helpen: ik ben het deels eens met de heer De Meulemeester wanneer hij zegt dat op veiligheid geen prijs mag staan. Als de veiligheid vereist dat er meer mensen in dienst moeten worden genomen, dan ben ik de eerste om daarop in te gaan.

Maar de heer De Meulemeester gaf zelf al in bedekte termen aan dat het niet alleen een probleem van bezetting zou kunnen zijn. De minister-president wees er op dat in andere bedrijven dezelfde functie door zes mensen kan worden gedaan in plaats van door zeven, met evenveel veiligheids garanties als in die sector.

Ik herinner mij dat wij eens zijn uitgenodigd door de sector en er heel goed zijn ontvangen. Er zaten niet alleen mensen van de administratie bij ons aan tafel, maar ook – en dat had ik in mijn politieke carrière van 13 jaar nog nooit meegemaakt – mensen van de representatieve vakbonden. Hun greep op de toestand is heel sterk. Ik vrees dat ze gesprekspartners zijn die niet altijd even gemakkelijk zijn. Ik vind dat we aan dat soort van mensen niet te veel moeten toegeven. Als zij eisen op tafel leggen, zullen andere sectoren volgen en dan hebben we wel een ketenbenadering. Ook de loodsen zullen in opstand komen en harder op tafel kloppen.

Ik ben voorzichtig. Ik heb begrip voor bepaalde syndicale verzuchtingen. Ik vind dat vakbonden hun rol mogen spelen, maar we mogen niet te ver gaan, wetende dat in andere sectoren dezelfde prestaties met minder mensen maar even veilig worden geleverd.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik heb ter aanvulling een aantal percentages van de personeelsbezetting van 2007: de nautische verkeersleiding van het MRCC 100 percent, regioverkeersleider VTS-SCHELDT 94,12 percent, verkeersleider Zandvliet en Zeebrugge 88,21 percent, verkeersleider Zelzate 87,50 percent. Ik erken dat er een probleem is, maar Selor is ermee bezig.

Aan de veiligheid valt niet te tornen. Mocht er een probleem zijn, dan moet dat onmiddellijk worden aangepakt. Het is aangepakt en de procedure is bezig. Als er een acuut veiligheidsprobleem zou zijn, dan zullen wij ingrijpen en zal de administratie de nodige initiatieven nemen.

Ik heb overlegd met de vakbonden, er is een protocol afgesloten dat wordt uitgevoerd. Ik laat me niet opjagen. We zetten de nodige stappen. Ik heb de engagementen nog eens herhaald. We gaan op die weg verder.

Uw contacten bij de vakbonden zullen dat via u nog eens vernemen.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil echter duidelijk stellen dat niet alleen de syndicale organisaties ongerust zijn.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer De Meulemeester, we doen wat we kunnen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de reclame-inkomsten van de nv LijnCom

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, collega's, op uw vraag werd aan De Lijn een machtiging verleend om voor de reclamevoering op roerende en onroerende goederen van De Lijn de dochtermaatschappij LijnCom op te richten. LijnCom commercialiseert exclusief alle reclameruimte op bijna 4000 voertuigen en 300 schuilhuisjes van De Lijn in Vlaanderen en coördineert in overleg met Clear Channel Belgium de nationale advertentiecampagnes. Bij de aanwending van de reclameopbrengsten moet er een duidelijke meerwaarde zijn voor de klant.

In een antwoord op een vraag om uitleg van de heer Decaluwe over de toekomst van de nv Streep verstrekte u toelichting bij de overgang van de nv Streep naar de nv LijnCom. Inmiddels heeft de nv een volledig werkingsjaar achter de rug. Over de nv is de eigen webstek nogal summier. De nv kende inmiddels ook een zeker personeelsverloop. Verder was er een rel over misleidende reclame, waarover ook nog schriftelijke vragen werden gesteld. Er worden problemen gesignaleerd met betrekking tot overplakking van signalisatie en lijnummers van de tram door reclameboodschappen enzovoort.

Of de reclamevoering door de ethische en esthetische code wordt aangestuurd, is onduidelijk. Belangrijk is wel dat LijnCom begin februari een eerste jaarverslag zou hebben neergelegd, waaruit zou blijken dat een recordomzet van 7,5 miljoen euro werd gerealiseerd.

In de meest recente beleidsbrief Mobiliteit komt LijnCom niet ter sprake. Het parlement is dus aangewezen op

zoekwerk om te proberen te achterhalen welk beleid er door de reclameregie van De Lijn wordt gevoerd, en dat ondanks het feit dat bijna 100 percent van de aandelen in het bezit is van de Vlaamse vervoersmaatschappij.

Mevrouw de minister, de nv LijnCom bevestigt het probleem van transparantie van dergelijke zelfstandige dochters van een extern verzelfstandigd agentschap (EVA). Op welke manier kunt u voldoende transparantie van beleid voor het Vlaams Parlement garanderen? Kunt u het financiële plaatje van de geldstromen verduidelijken? Hoeveel percent van de inkomsten gaan daadwerkelijk naar productiekosten? Hoe groot zijn de winstcijfers en hoe groot is de winstverdeling? Hoe worden contracten inzake reclame afgesloten? Welke code of beleidslijn wordt intern gehanteerd? Hoe staat het met de ethische en esthetische code? Hoe verhouden zich de nv Lijninvest en LijnCom tot elkaar? Speelt LijnCom een rol in de alternatieve financiering van De Lijn?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, er is ook heel wat te doen geweest over het kleven van reclame op bussen. Ik dacht dat volgens de richtlijn geen reclame gekleefd mocht worden op de ramen. In Kortrijk zie ik de hele dag bussen rijden waarvan de achterraamen niet vrij zijn. Wordt dat bewust gedaan? Het is toch niet onbelangrijk om een goed zicht op het achteropkomend verkeer te hebben.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Franssen, ik zal eerst op uw vragen antwoorden. LijnCom is onderhevig aan de vennootschapswetgeving. De jaarrekening wordt neergelegd bij de Nationale Bank. Bijgevolg is die rekening ook publiek. De eerste jaarrekening is opgemaakt en vorige week zonder enige opmerking goedgekeurd door de raad van bestuur. Voor de controle is een college van bedrijfsrevisoren aangesteld. Een regeringscommissaris bij De Lijn is eveneens lid van de algemene vergadering van LijnCom.

Mevrouw Franssen, de gegevens zijn vers van de pers. Ik kan de jaarrekening uiteraard ter beschikking stellen van het parlement. Daarin kunt u de belangrijkste cijfers terugvinden.

Ook de statuten zijn duidelijk. De opdracht van LijnCom is er klaar en duidelijk in omschreven. Het komt erop neer dat LijnCom instaat voor de publicitaire activiteiten op roerende en onroerende goederen van De Lijn, en dat de reclameopbrengsten worden aangewend voor projecten die de reizigers en de communicatie van De Lijn aan de reizigers ten goede komen.

Over het financiële plaatje kan ik kort zijn. Zoals ik al heb gezegd, kunt u meer informatie terugvinden in de

jaarrekeningen. In 2007 bedroeg de omzet 7,434 miljoen euro. Van deze inkomsten gaat 30 percent naar de productiekosten; 40 percent dient om de vaste kosten te dekken. Dat wil zeggen dat het netto positief resultaat 2,7 miljoen euro bedraagt. Met dit resultaat worden projecten gerealiseerd, zoals ook afgesproken in de statuten. In 2008 en 2009 gaat het vooral om investeringen omtrent de dynamische reizigersinformatie. Bij het opzetten van LijnCom heeft het beleid er nogal sterk op aangedrongen om te zorgen voor een link tussen de inkomsten en de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Dynamische reizigersinformatie is daar een goed voorbeeld van.

Hoe worden de contracten afgesloten? Dat gebeurt tussen de nv LijnCom en de eindklant of het agentschap dat de eindklant vertegenwoordigt. Daarvoor geldt de deontologische code van de nv LijnCom, die onder meer reclame tegen de belangen van het openbaar vervoer of reclame voor auto's verbiedt. Verder is de code van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) van toepassing. Er is de algemene ethische code, maar daarnaast zijn er dus bijkomende richtlijnen die moeten worden gerespecteerd. Sinds het opstarten van LijnCom is er slechts één klacht bij JEP binnengelopen, en JEP oordeelde dat ze ongegrond was.

Het probleem van het overstickeren van informatie die belangrijk is voor tram- en busgebruikers beperkt zich tot het overplakken van het lijn- of busnummer van enkele voertuigen. Aan dat probleem is geredieerd dankzij bijkomende signalisatie op de voertuigen.

Er is geen relatie tussen LijnCom en Lijn Invest, behalve dat ze beide dochters van De Lijn zijn.

In antwoord op de vraag van de heer Decaluwe, kan ik mijn discussie met De Lijn in herinnering brengen. Ik wou eigenlijk dat er op de bussen en trams geen reclame zou komen, maar De Lijn heeft me ervan overtuigd dat reclame veel inkomsten genereert die de kwaliteit van het openbaar vervoer ten goede komen. Het is duidelijk dat de omvang van de inkomsten afhangt van de voor reclame bruibare oppervlakte. Er is dan een compromis uit de bus gekomen: reclame mag niet op de zijramen, maar wel op het achterraam.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik dank ook de voorzitter voor de perfecte timing van de agendering van deze vraag, want de jaarrekening is vorige week ingediend. We zullen die aandachtig bestuderen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het verwijderen van verkeersborden langs de gewestwegen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in 2002 stelde de toenmalige minister van Mobiliteit Steve Stevaert voor om een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op de gewestwegen in te voeren. Aangezien de Franstaligen daar niet van wilden weten, werden dan maar massaal verkeersborden op de Vlaamse gewestwegen geplaatst die als maximumsnelheid 70 kilometer per uur aangeven. Volgens een schatting van de administratie Wegen en Verkeer werden er meer dan 10.000 borden geplaatst, tegen de prijs van 150 euro per stuk.

Als Vlaanderen volgens het akkoord van de raad van wijzen over de staatshervorming bevoegd wordt over de snelheid op de Vlaamse gewestwegen, wil Vlaams minister Kathleen Van Brempt dat 70 kilometer per uur de maximumsnelheid op de Vlaamse gewestwegen wordt.

Ze wil in dat geval de verkeersborden die een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur aangeven, laten verwijderen omdat dit volgens haar de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Mevrouw Van Brempt gaat niet akkoord met de heer Werner De Dobbeleer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) die van oordeel is dat het efficiënter is om de borden niet weg te halen en er gewoon geen nieuwe meer te zetten als ze aan vervanging toe zijn.

Een ander probleem stelt zich aan de taalgrens, waar de gewestwegen nu eens in het Vlaamse Gewest liggen en dan weer in het Waalse Gewest. Daar ontstaat dan een erg verwarde situatie. In Wallonië staan er uitzonderingsborden met 70 kilometer per uur als maximum en is 90 de maximumnorm, in Vlaanderen wordt het waarschijnlijk net het omgekeerde.

Ik wil de minister daarover enkele vragen voorleggen. Zal er bij de automobilisten geen verwarring ontstaan als 70 kilometer per uur in Vlaanderen de regel wordt? Op welke gegevens en studies steunt de minister zich om te zeggen dat het verwijderen van de vele verkeersborden de verkeersveiligheid ten goede zal komen? Wat zal de kostprijs zijn van het verwijderen van deze "overbodige" verkeersborden? Hoe kan een verwarrende situatie aan de taalgrens kan vermeden worden eens de automobilist in de drie regio's met verschillende snelheden te maken krijgt?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, indien 70 kilometer per uur in Vlaanderen de maximumnorm wordt op wegen buiten de bebouwde kom zonder middenberm, dan zal deze maatregel natuurlijk goed moeten worden gecommuniceerd, zoals de huidige algemene federale snelheidsbeperkingen ook werden en worden gecommuniceerd. Dat kan via verschillende kanalen. Het gebruik van informatieborden aan de grenzen is eentje ervan. Aangezien de gewesten de bevoegdheid verwerven, zal dat uiteraard ook gelden voor de andere gewesten.

U vraagt me op welke gegevens en studies ik me baseer. Het is ongebruikelijk en verwarrend als een weggebruiker op sommige plaatsen verkeersborden ziet waarvan de aangeduide maximumsnelheid overeenkomt met de algemene snelheidsbeperking maar op andere weggedeelten die informatie niet zou krijgen. Op die manier gaat een groot gedeelte van de eenvormigheid, dat een van de hoekstenen van het bevorderen van de verkeersveiligheid is, verloren. Vandaag staan er bijvoorbeeld ook geen borden met de snelheidsbeperking tot 120 kilometer per uur op autosnelwegen of tot 90 kilometer per uur op wegen met twee of drie rijstroken buiten de bebouwde kom. Bovendien hanteert Vlaanderen de algemene doelstelling om het aantal verkeersborden te beperken. Ik denk dat dit een goede doelstelling is. Het behouden van de borden die de snelheid tot 70 kilometer per uur beperken, maar zonder dat dit een juridische betekenis heeft, zou haaks staan op deze doelstelling.

Graag wil ik ook verwijzen naar de minderbordengids van het BIVV, waar in fiche 5 'Verkeersborden op kruispunten' expliciet het volgende geconcludeerd wordt: principe 1: 'Borden herhalen geen verkeersregels' en principe 3: 'Plaatsing verkeersborden moet geargumenteed worden en overbodige borden verwijderd'. Het BIVV hanteert dus deze gezonde principes, die wij willen implementeren.

Er bestaat momenteel geen inventaris voor heel Vlaanderen van de borden die de snelheid beperken tot 70 kilometer per uur. We zijn daar volop mee bezig. Een dergelijke inventarisatie is, als proef, wel uitgevoerd in een klein gebied. Wanneer deze gegevens geëxtrapoleerd worden, met correctie naar omgeving, zouden we komen tot een grootteorde van 3000 tot 5000 borden van 70 kilometer per uur voor heel Vlaanderen. Het wegnemen hiervan zou circa 60.000 tot 100.000 euro kosten. Tegenover deze kostprijs voor het wegnemen staat ook de hergebruikswaarde van de weggenomen borden. Dat kan een winst situatie worden, niet in netto kostprijs, maar in verkeersveiligheid versus recyclage van verkeersborden.

Elke wijziging van snelheidsbeperking moet in een bepaald gebied degelijk worden gecommuniceerd naar de weggebruikers, ook met borden aan de grenzen van het gebied. Dit gebeurt nu ook.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, we zullen afwachten wat de toekomst ons brengt. Hopelijk krijgen de automobilistenverenigingen, die toch verarring vrezen, ongelijk.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het inzetten van taxi's waar het inzetten van bussen te duur of onrealistisch is

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de negatieve gevolgen van het niet uitvoeren van het decreet Basismobiliteit

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over de vervoersarmoede, de implementatie van het decreet Basismobiliteit in het landelijk gebied, en het gebruik van de taxi of van taxicheques hebben ikzelf en meerdere collega's zowel vragen om uitleg als schriftelijke vragen gesteld. Voor een bepaalde werkneemster betaalt De Lijn elke morgen een taxi. De vervoersmaatschappij werd hiertoe verplicht na een klacht over een gebrekkige busverbinding. De arbeidster kon niet op tijd op haar werk geraken. De rit van haar woonst in Heuvelland naar het station van Ieper kost telkens 25 euro.

Het verhaal is dat Sowepo, waar de vrouw werkt, zo'n vijf maanden bezig is geweest om een oplossing te vinden voor de betrokken medewerkster. Er werd gezocht naar een oplossing, maar die bleef uit. De Lijn had niet direct een alternatief. Begin februari werd een klacht ingediend, omdat basismobiliteit afdwingbaar is. Iedere Vlaming heeft recht op een minimumaanbod aan openbaar vervoer, volgens het decreet Basismobiliteit. Het aanbod van De Lijn voldeed niet aan alle voorwaarden, de klacht van Sowepo werd dus gegrond verklaard.

Nu wordt de werkneemster elke werkdag thuis in Heuvelland met de taxi opgehaald en naar de dichtstbijzijnde hoofdhalt gebracht, zo'n 17 kilometer verder. Volgens De Lijn West-Vlaanderen blijft het taxiritje niet duren, en kijkt men uit naar een oplossing.

Dit unieke voorbeeld stelt de beleidsvraag haarscherp: zal de taxi de ontbrekende leemtes in het netwerk openbaar vervoer invullen of niet? De Lijn West-Vlaanderen beweert schoorvoetend dat het de eerste keer is dat een

taxi het enige alternatief zou zijn, en voegt er in één adem aan toe: ‘Een bus inleggen kost ook wat.’

Zeer opmerkelijk ten slotte is dat De Lijn West-Vlaanderen stelt dat elke gemeente voor minstens 75 percent van haar woongebied basismobiliteit heeft. In een antwoord op een vorige vraag om uitleg over vervoersarmoede antwoordde u, mevrouw de minister, dat dat ruim 90 percent was. Mensen die dus in die 25 percent wonen, kunnen een klacht indienen. Dat zijn er heel wat, eens dit op gang begint te komen. Het geval in kwestie legt dus de onvolledige implementatie van het decreet, en de vraag hoe het beleid hierop het meest functionele antwoord kan geven, bloot.

Mevrouw de minister, wanneer en op welke manier denkt u het decreet voor 100 percent te implementeren? Denkt u daarbij aan andere oplossingen zoals bijvoorbeeld taxicheques? Hoe verklaart u de discrepantie tussen de cijfers van De Lijn West-Vlaanderen en uw eigen cijfers? Waar situeren zich de 25 percent gebieden waar de normen nog niet bereikt zijn? Hoeveel mensen beschikken vandaag niet over basismobiliteit?

Klachten stellen het beleid in vraag: welke klachten werden tot nu toe geformuleerd over het ontbreken van de basismobiliteit? Wat is de kostenverhouding tussen het inzetten van een belbus of lijnbus versus de taxirit? Welke is uw beleidsvisie? Beschikt u over ondersteunende nota's in de ene of andere richting?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op 20 april 2001 heeft het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet op de basismobiliteit goedgekeurd waarbij elke burger het recht heeft op een minimumaanbod van mobiliteit. In het decreet werd een minimumaanbod vastgelegd en gedefinieerd. De Vlaamse Vervoer Maatschappij (VVM) De Lijn heeft door middel van analysefiches een overzicht gemaakt per gemeente om zo na te gaan waar extra stopplaatsen moeten worden ingevoerd en waar bijkomend openbaar vervoer nodig was. In 2007 werd besloten om via netmanagement de overblijvende missing links op te lossen. Anno 2008 blijft het blijkbaar moeilijk om de laatste resterende gebieden te voorzien van een degelijk openbaar vervoersaanbod.

Met de bepalingen van artikel 5 van het decreet op de basismobiliteit heeft de Vlaamse Regering zelf de druk op de ketel gelegd. Artikel 5 van het decreet stelt immers dat de opdracht wordt gegeven aan de Vlaamse Regering om het minimumaanbod van geregeld vervoer vast te leggen, binnen drie jaar na de inwerkingtreding van het decreet. In artikel 6, paragraaf 3 van het decreet wordt de gebruiker de mogelijkheid geboden een klacht

neer te leggen bij de VMM ingeval het in de praktijk geleverde minimumaanbod van geregeld vervoer niet beantwoordt aan de in artikel 5 opgenomen basisprincipes. De overheid heeft dus voor de burger een recht gecreëerd en is gehouden om dit recht te waarborgen.

Op een schriftelijke vraag van 18 september 2007 van de heer Decaluwe betreffende mogelijke klachten op de uitvoering van dit decreet, antwoordde de minister dat er slechts één klacht kon worden genoteerd, die na onderzoek onontvankelijk werd bevonden. Begin maart bleek het echter anders. De rechtbank heeft De Lijn veroordeeld op basis van de eerder genoemde artikelen in het decreet. Raar maar waar, het voorval in Kimmel blijkt de eerste klacht te zijn die ontvankelijk werd verklaard ingevolge het niet volledig uitvoeren van de principes van het decreet Basismobiliteit. Bijgevolg is men verplicht dagelijks de vrouw uit Kimmel thuis af te halen met een taxi en haar af te zetten aan haar werk in Poperinge.

Mevrouw de minister, ik ben ervan overtuigd dat het probleem dat zich in Kimmel stelt, zich ook nog in verschillende andere gebieden in Vlaanderen voordoet. De rechtszaak is in ieder geval een precedent, en zal mogelijk nog anderen aanzetten om een rechtszaak aan te spannen tegen de overheid. Het is duidelijk dat een algemene oplossing noodzakelijk is. Ik zal niet vragen op welk tempo u de 100 percent basismobiliteit verder zult invullen maar wil de nadruk leggen op het woon-werkverkeer. Dat was een van de belangrijkste uitgangspunten om het decreet Basismobiliteit goed te keuren.

Kunt u meedelen waarom nooit werk gemaakt werd van de termijnverlenging waaraan de Vlaamse Regering moest voldoen in het decreet Basismobiliteit? Als de Vlaamse Regering ziet dat ze niet binnen de gestelde termijn kan voldoen aan de door zichzelf opgelegde maatregelen, zou het nuttig zijn geweest om in een termijnverlenging te voorzien om rechtszaken als deze te voorkomen.

Hoeveel gebieden in Vlaanderen voldoen momenteel nog niet aan de minimeisen voorzien in het decreet Basismobiliteit? Bent u van mening dat door middel van netmanagement de laatste knelpunten kunnen worden opgelost? Wordt er nog verder werk gemaakt van het woon-werkverkeer, en dan in hoofdzaak in de gebieden waar men nog niet aan de basismobiliteit voldoet? De vraag is op welke manier het decreet Basismobiliteit in de toekomst moet worden aangepakt om meerdere procedures te voorkomen. U zult waarschijnlijk weten uit andere persartikels dat onder meer in De Haan een schepen oproept om klacht in te dienen omdat ook daar problemen zouden zijn met de basisprincipes van het decreet Basismobiliteit. Lijkt het volgens u dan niet noodzakelijk om de bepalingen van het decreet Basismobiliteit bij te sturen?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog een punt toevoegen aan de terechtte vragen. De 100 percent basismobiliteit is nog niet gerealiseerd. Dat zal ook wel te maken hebben met middelen. In het regeerakkoord is expliciet voorzien in de evaluatie van de efficiëntie en het doelmatig besteden van de middelen van De Lijn. In bepaalde gebieden zegt men waarschijnlijk ook dat niet een belbus of een bus nodig zijn, maar een taxi. Dat moet dan natuurlijk gebaseerd zijn op cijfermateriaal en onderzoek en op die bewuste paragraaf in het regeerakkoord.

Mevrouw de minister, wanneer zal die evaluatie worden uitgevoerd en wanneer kunnen we over de resultaten beschikken om daarover te debatteren om al dan niet nieuwe accenten te leggen in het beleid van het openbaar vervoer? Ik sta erop dat dit punt uit het regeerakkoord wordt uitgevoerd. Er rest nog een klein jaar. Ik zou daar graag een timing over kennen. Ik hoop dat u nu een afdoend antwoord kunt geven, anders zullen we genoodzaakt zijn om het wapen van de interpellatie te gebruiken om het debat te kunnen voeren over de uitvoering van het regeerakkoord. Hier wil ik echt wel klaarheid over hebben.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Franssen en de andere collega's, ook wat betreft de evaluatie. Wanneer personen op basis van een klacht, een taxi kunnen eisen wanneer er geen bus of belbus is, zijn we volledig fout bezig. Hoeveel middelen worden daar niet aan uitgegeven, terwijl heel wat personen met een handicap nog steeds in de kou blijven staan op basis van ditzelfde decreet op de basismobiliteit? Ik vraag net zoals de heer Decaluwe de evaluatie van de basismobiliteit.

De voorzitter: Mevrouw de Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Decaluwe, die het belangrijkste heeft verwoord. We zijn al jaren vragende partij voor een doorgedreven evaluatie van het openbaarvervoersbeleid. Ik ben heel verheugd dat u vorige week in de commissie tijdens de begrotingsbespreking de evaluatie hebt beloofd. U beweert dat er wel degelijk een interne evaluatie gebeurt over de vervoer efficiëntie op de verschillende lijnen en dat daaropvolgend aanpassingen gebeuren naargelang het voertuig waarvan men gebruik maakt. Als er een lagere bezetting is op bepaalde lijnen, wordt overgestapt naar belbussen of eventueel taxi's. Ik had daar graag een overzicht van. Het is misschien nuttig daar een uitgebreide rapportage over te maken en de evaluatie op te

splitsen per provincie. Zo kunnen we bekijken of er tussen de verschillende provincies verschillen zitten in benadering, met name wanneer men een lijn voldoende bezet vindt om een bus in te zetten of wanneer men vindt dat een lijn onvoldoende bezet is en men er een taxi of een belbus inzet.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De Lijn heeft het decreet Basismobiliteit uitgevoerd binnen de richtlijnen van de Vlaamse Regering en die zijn onder meer vervat in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de basismobiliteit, maar ook in het regeerakkoord van 2004. Daarin is uitdrukkelijk aangedrongen op een maximale efficiëntie bij de invulling van basismobiliteit. Er is helemaal niet gewacht met het uitvoeren van dat onderdeel van het regeerakkoord. We hebben dat in het begin gedaan en hebben er uitgebreid in deze commissie over gediscussieerd.

Een van de beleidsdaden die daaruit zijn voortgevloeid, is het uitvoeren tot 90 percent van het decreet Basismobiliteit. Dat heeft een aantal consequenties waar we zeker verder over moeten nadenken. Er is beslist dat er niet naar 100 percent zou worden geëvolueerd omdat de laatste 10 percent in een aantal gebieden vaak bijzonder duur zou zijn. De laatste keer hebben we in 2006 geïnvesteerd in basismobiliteit. We hebben toen geoordeeld om over te gaan naar netmanagement. Er is steeds gezegd dat een deel van netmanagement altijd nog kan worden gebruikt om een aantal aspecten van basismobiliteit verder in te voeren. Basismobiliteit is een dynamisch concept, met name het feit dat er nieuwe woongebieden bij komen, creëert bijkomende rechten. Binnen netmanagement moet worden bekeken of dat niet moet worden ingevuld.

Bij de bespreking van de evaluatie is daarom heel erg de nadruk gelegd op de doelmatigheid van het invoeren van de normen voor basismobiliteit. Zowel kosten-batengewijs als praktisch, bijvoorbeeld exploitatietechnisch of verkeerstechnisch, is het in een aantal gemeenten niet mogelijk of wenselijk om de volle 100 percent afdekking te bieden. Dat is een beleidsbeslissing geweest.

Na de evaluatie is dus beslist om de basismobiliteit voor 90 percent in te vullen en niet in de middelen te voorzien voor de laatste 10 percent. De kostprijs van de laatste 10 percent werd op dat moment geraamd op meer dan 30 miljoen euro bijkomende exploitatieuitgaven per jaar. Er is beslist om de middelen die jaarlijks voorzien zijn voor de bijkomende exploitatie, niet op het decreet Basismobiliteit in te zetten maar op netmanagement. Dat is meteen een antwoord op de vraag over het woon-werkverkeer. Een van de criteria van netmanagement is met name woon-werkverkeer.

Ik begrijp de discrepantie tussen de cijfers van De Lijn West-Vlaanderen en mijn cijfer van 90 percent niet, want ook in West-Vlaanderen, is net zoals in de rest van Vlaanderen, basismobiliteit wel voor meer dan 90 percent ingevuld. In West-Vlaanderen werd er niet minder ingevuld dan in andere provincies. Voor alle duidelijkheid: 90 percent invulling betekent dat voor 90 percent van de Vlaamse inwoners de normen van basismobiliteit voor 100 percent zijn ingevuld. Deze gebieden zijn gelijkmatig verspreid over heel Vlaanderen.

Het uitvoeringsbesluit van het decreet Basismobiliteit bepaalt dat elke inwoner van Vlaanderen recht heeft op een vergoeding als niet is voldaan aan de normen van de basismobiliteit. Indien de inwoner van de gebieden waar de basismobiliteit niet volledig is ingevuld, toch nood heeft aan verplaatsing, kan hij of zij gebruik maken van een taxi. Hij kan bij de administratie van de Vlaamse overheid een aanvraag doen om deze taxikosten te vergoeden. Deze vergoeding heeft tot doel De Lijn ertoe aan te zetten de normen van basismobiliteit op een efficiënte wijze te implementeren. Indien blijkt dat vervoer met een Lijntaxi goedkoper is dan vervoer met een belbus of een vaste lijnverbinding, dan zal de invoering van de basismobiliteit hier gebeuren met Lijntaxi's. Ik wil in dat verband verwijzen naar het antwoord op diverse schriftelijke vragen ter zake. Zo werden in de provincie Limburg in de periode 2004-2007 heel wat Lijntaxi's ingezet, aanvullend op of ter vervanging van belbussen. Dat is dan weer een gevolg van de evaluatie van de projecten door de openbaarvervoerscommissie.

Mevrouw De Ridder verwees er al naar: ik heb tijdens de commissievergadering van vorige week over de begrotingsaanpassing 2008 inderdaad beloofd een tabel te laten maken met de gebiedsevaluaties van 2007. Daar wordt nog aan gewerkt: alle gegevens van alle entiteiten moeten daarvoor worden samengebracht. Als er nood aan is dat overzicht ook voor 2006 te geven, dan zullen we dat doen. Dat is geen probleem. Dat is meteen ook het antwoord op de vraag van de heer Decaluwe. Toen werd beslist die 90 percent te hanteren, is ook bekeken volgens welke criteria de evaluatie van de basismobiliteit moet gebeuren. Ik herinner me dat hier een aantal afgesproken criteria zijn besproken. Ik heb die nu niet bij me. Er is besproken hoe die evaluatie zou moeten gebeuren. De evaluatie van de projecten gebeurt aan de hand van die criteria. Het was ook die tabel die was beloofd aan mevrouw De Ridder en die dus onderweg is.

Er is een evaluatie, die meteen na de projecten inzake basismobiliteit plaatsvindt. Daarna komen die projecten bij de gewone exploitatie. Het is die gewone exploitatie die wordt geëvalueerd. Het gaat over een derde van de exploitatie per vervoersgebied. Dan wordt telkens bekeken of de norm van de bezettingsgraad wordt gehaald. Wordt die niet gehaald, dan wordt er een lagere vorm van openbaar vervoer ingevoerd.

Vorige week besprak de openbaarvervoerscommissie van West-Vlaanderen het concrete dossier van de klacht over het gebrek aan basismobiliteit in Heuveland, tussen Poperinge en Ieper. Voor alle duidelijkheid, dit is de eerste gegronde klacht over het gebrek aan basismobiliteit. Hier werd de afweging gemaakt tussen het inzetten van een Lijntaxi of het uitbreiden van de amplitude van de bestaande belbus. De belbus begint nu 2 uur later te rijden dan bepaald in de normen van de basismobiliteit, namelijk vanaf 8 uur in plaats van 6 uur. De kostprijs om de belbus op een weekdag 2 uur vroeger te laten rijden, wordt geraamd op 12.500 euro per jaar. De Lijntaxi zou 5000 euro per jaar bedragen. Het aanbod moet voldoen aan de normen van de basismobiliteit. De uitvoering moet gebeuren op de meest efficiënte wijze. In dit geval gaat het dus over een Lijntaxi, en niet over een belbus.

Dit concrete geval toont aan dat er niet moet worden ingegaan op de vraag of de middelen voorzien voor netmanagement moeten worden gebruikt voor de resterende 10 percent. Ik verwacht niet dat in de resterende 10 percent een verplaatsingsstroom met voldoende potentieel voor openbaar vervoer schuilt. Dat is ook de reden waarom we die 10 percent niet doen. Als dat echter kan worden aangetoond, zullen we dat zeker en vast doen. Dan bevinden we ons bij netmanagement en niet meer bij de basismobiliteit. Als er niet voldoende potentieel is, gaan we niet voort voorzien in de invulling.

Dan was er de vraag of we het decreet Basismobiliteit of de procedure voor klachtenbehandeling moeten aanpassen. Dat moeten we nog even afwachten. Voor alle duidelijkheid: het gaat over één klacht, waarop nu een antwoord wordt geformuleerd. We zullen zien hoe dat voort evolueert. Dat moet heel nauwgezet worden gevolgd en we moeten zeker en vast de juiste beleidsconclusies trekken, maar het is zeker en vast nog wat vroeg dat te doen op basis van één geval.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf wat op mijn honger met betrekking tot de discrepantie tussen de cijfers van De Lijn West-Vlaanderen en het percentage van 90 percent basismobiliteit dat u hebt gegeven. U zegt dat u die 10 percent resterende niet-geïmplementeerde basismobiliteit vooral via netmanagement zult bekijken, ook wat het woon-werkverkeer betreft. Als dat wordt opgelost of bekeken via netmanagement, gaat u dan ook de bedrijventerreinen mee in rekening nemen?

Ik wil de nadruk blijven leggen op het gebruik van die taxi's. De heer Decaluwe stelde daarnet al dat dit duidelijk in het regeerakkoord staat.

Er zou een grotere behoefte kunnen zijn aan de invulling van basismobiliteit. Dat is dus die 10 percent. Naar aan-

leiding van een vorige vraag om uitleg had u gezegd dat er een onderzoek loopt naar de algemene sociale impact van basismobiliteit. Zijn de resultaten daarvan ondertussen al bekend? Dat interesseert me immers ook wel.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, telkens we de discussie openen over de basismobiliteit en het decreet Basismobiliteit, roepen alle leden hier luid dat er dringend een evaluatie nodig is. Dan denken ze dat ze die zullen krijgen. Telkens verwijst u dan opnieuw naar de gedachteswisseling aan het begin van de zittingsperiode, op 11 mei 2006. Aan de leden wil ik zeggen dat we duidelijk moeten stellen dat er geen tweede evaluatie van het decreet Basismobiliteit komt. Voor de minister is dat debat gevoerd. Mevrouw de minister, dat blijkt ook uit de antwoorden die u hier vandaag geeft. U zult de afspraken die toen zijn gemaakt, voort uitvoeren, maar u bent blijkbaar niet van plan om het decreet Basismobiliteit opnieuw ter bespreking voor te leggen in het parlement. Ik denk dat de leden dat allemaal heel goed hebben gehoord en dat ze daar ook hun conclusies uit zullen moeten trekken.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik heb u aandachtig beluisterd. Ik denk dat we naast elkaar blijven praten. Samen met de heer Van Rompuy had ik de eer om dit onderdeel te bespreken tijdens de regeringsonderhandelingen. Dat was toen nog met de heer Stevaert. Ik weet heel goed wat de betekenis is van die paragraaf. U verwijst voortdurend naar vroeger en die 90 en 10 procent. Ik heb toen ook gezegd dat we het daar niet mee eens waren. We vragen een evaluatie omdat we de analyse voor heel Vlaanderen van het efficiënt werken en efficiënt beheren van het openbaar vervoer willen maken. In feite is dit een sociale maatregel, gekoppeld aan gratis openbaar vervoer. We willen een goede doorlichting hiervan, op basis waarvan er al dan niet bijstellingen kunnen plaatsvinden. Daarom was dit opgenomen in het regeerakkoord.

Het gaat ons niet om die 10 procent. Als blijkt dat in bepaalde steden een andere manier beter, goedkoper en efficiënter is, dan moet dat worden gedaan. Ik heb echter die cijfers niet. Ik heb geen studies. Ik heb niets, behalve een aantal verklaringen. Mijnheer de voorzitter, als we dit debat over de uitvoering van dit deel van het regeerakkoord grondig willen voeren in het parlement, dan zullen we daar toch eens een namiddag aan moeten wijden. Dan kan de minister al die cijfers geven en kunnen we daar grondig over debatteren. Woon-werkverkeer en netmanagement, dat is allemaal goed, maar dit moet in zijn geheel worden bekeken. Dan kunnen we bekijken wat efficiënt is en niet, en hoe het zit met de samenwer-

king met de privésector. Dat was de bedoeling van die paragraaf in het regeerakkoord. Het is maar één zin, maar er zit veel achter.

Mevrouw de minister, u schernt zich echter af en we gaan niet echt vooruit. Desnoods moet u de moed hebben om het decreet Basismobiliteit aan te passen. We hebben ons destijds, toen we in de oppositie zaten, daarover onthouden. U moet minstens de moed hebben een aantal wijzigingen te maken aan die evaluatie. Ik hoorde u daarnet zeggen dat u bezig bent dit te evalueren, maar dat het decreet Basismobiliteit blijft. Dan schieten we natuurlijk niet op. Ik wil een debat ten gronde, op basis van cijfers die we op voorhand kunnen bestuderen en dus niet ter plaatse krijgen. Dat moet gebeuren. Dat is essentieel. De Lijn krijgt bijna 1 miljard euro. Dat is veel geld. Op het einde van de zittingsperiode moeten we ervan overtuigd zijn dat dit geld goed en efficiënt besteed is, ten dienste van openbaar vervoer voor zo veel mogelijk mensen.

Die paragraaf is ingevoerd om te weten hoeveel mensen er de stap zetten van de wagen naar het openbaar vervoer. Uw ideologie bestaat erin om zoveel mogelijk bussen te laten rijden. Onze ideologie wil zoveel mogelijk mensen op een efficiënte manier helpen. Het gaat over belastingsgeld en over een mobiliteitsbeleid. Ik heb de indruk dat De Lijn veel mobiliteit genereert maar dat men geen oplossing biedt aan de files en de problemen van het woon-werkverkeer.

De bedoeling van dit kleine zinnetje was om er een debat over te voeren. U blijft maar evalueren. De heer Stevaert dacht dat we De Lijn kapot wilden maken, maar daar gaat het niet over. Ik ben ervan overtuigd dat men met hetzelfde geld een veel beter openbaar vervoer kan organiseren. Ik zou er graag over debatteren op basis van cijfergegevens. Dan pas kunnen het Neptunusplan en de overige vervoerplannen op een goede manier worden geïmplementeerd.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Franssen, ik ga nog eens laten nakijken wat het verschil is tussen de 10 procent en de 25 procent. De 10 procent gaat over de Vlamingen die recht hebben op die normen, terwijl de 25 procent wel eens over gebieden zou kunnen gaan.

Ik ben altijd bereid tot een debat. Je kunt natuurlijk het hele mobiliteitsbeleid gaan evalueren of het openbaarvervoersbeleid. Dat is iets anders dan de evaluatie van basismobiliteit. Ik weet dat we naast elkaar praten. De modal split is een ander debat. Bij basismobiliteit kijk je naar het inleggen van bus, tram of metro. Daaraan zijn normen verbonden. Er moet een zekere bezetting zijn om succesvol te zijn. We kunnen een debat hebben over die normen maar dat hebben we in deze commissie al gehad. We hebben hier die normen besproken.

De heer Carl Decaluwe: We hebben die informatie inderdaad gekregen maar we raakten het er niet over eens. De dekkingscoëfficiënten zakken jaar per jaar. De ogen zullen misschien opengaan als de kostendekkingsgraad nul is.

Minister Kathleen van Brempt: We zijn het er inderdaad niet over eens en we zullen het er ook niet over eens worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over een beter collectief leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, in het schooljaar 2006-2007 werd in de regio Oost-Vlaams-Brabant een testcase opgezet voor een theoretische oefening rond een mogelijke herstructurering van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Het opzet van het proefproject was om met de koepels en de scholen tot verbeterpunten en een vermindering van de ritduurtijden te komen. Op basis van de ervaringen uit dit project wordt een blauwdruk voor heel Vlaanderen voorbereid, om te komen tot duidelijk afgebakende ophaalzones voor iedere school, ieder type leerling en iedere opleidingsvorm.

In de Commissie voor Onderwijs vond op 21 juni 2007 over dit thema een gedachtewisseling plaats met u en minister Vandenbroucke. U stelde dat het de bedoeling was om tegen 1 januari 2007 de ritduur van alle ritten van langer dan vier uur per dag te reduceren. Het zou gaan om 173 ritten. In de beleidsbrief Mobiliteit 2007-2008 kondigt u aan dat via de begrotingscontrole 2007 bijkomende middelen ter beschikking zouden worden gesteld, waarmee een ritduur tot 220 minuten per dag kan worden gerealiseerd. U zou in de begroting 2008 extra middelen vrijmaken om voor 2008 en 2009 te komen tot een ritduur van maximum 180 minuten per

dag. In welke mate zijn de doelstellingen bereikt? Hoe gaat u de rittijden meten, zodat we weten wat er bijkomend moet worden gedaan?

Ook maakt u in de beleidsbrief melding van een webapplicatie die ouders, scholen, leerlingen, het departement en De Lijn toelaat om in één oogopslag te zien of een leerling al dan niet rechthebbend is voor vervoer van en naar school. Deze webapplicatie zou vanaf september 2008 stapsgewijs worden geïmplementeerd.

U kondigde ook aan dat er een overlegplatform zou worden opgericht om na te gaan hoe de kwaliteit van de schoolbussen kan worden verbeterd. Ouders zagen het als een belangrijk knelpunt dat de schoolbussen niet altijd voldeden aan de hedendaagse normen. Er werden heel concrete voorbeelden aangehaald. Vooral in de zomerperiode blijkt er een probleem van verluchting te zijn wanneer de kinderen lang op de bus moeten zitten. Het platform zou ook de mogelijkheid van een extra opleiding van buschauffeurs onder de loep nemen. Wat is de stand van zaken in het overlegplatform? Wat zijn de resultaten?

Een gezamenlijk persbericht van u en minister Vandenbroucke zegt dat de Commissie Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs zou worden heropgestart. In het verleden heeft deze commissie haar nut bewezen. Wat is de stand van zaken? Heeft de commissie leerlingenvervoer al haar vruchten afgeworpen?

U hebt in de gedachtewisseling een aantal engagementen genomen. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het hele dossier en de knelpunten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde overlegplannen?

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mevrouw de minister, geachte collega's, ik denk dat een oplossing voor het vervoersprobleem van leerlingen in het buitengewoon onderwijs kan wachten op het voorstel voor reorganisatie van het buitengewoon onderwijs dat momenteel wordt uitgewerkt in het departement Onderwijs.

In veel gevallen is een kind uit het buitengewoon onderwijs beperkt in zijn zelfstandigheid en niet bekwaam om autonoom naar school te gaan. Als de ouders geen vervoer kunnen doen, zijn die leerlingen volledig aangewezen op de georganiseerde dienstverlening waarvoor de provinciale entiteiten van De Lijn verantwoordelijk is in samenwerking met de scholen.

Tien jaar geleden was ik schepen van Onderwijs in Gent. Toen al was het leerlingenvervoer een knagend zeer: de rittijden waren zeer lang en er was een probleem van ordehandhaving op de bussen. Als oplossing

voor het toezicht op de bussen, hadden we de mensen van de reinigingsdienst die niet wilden overstappen naar de intercommunale, als toezichters aangesteld. Dat zijn doekjes voor het bloeden want aan het echte probleem is nog altijd veel te weinig gedaan.

Die rijtijden zijn te lang. Sommige kinderen moeten te vroeg opstappen, komen te laat en afgepeigerd thuis. Ze kunnen dan ook niet deelnemen aan bepaalde – naschoolse of therapeutische – activiteiten. Het bioritme van de jonge kinderen wordt ontregeld, ze vallen in de bus in slaap, kunnen te laat eten enzovoort. De problemen zijn legio. De wachttijden op de overstapplaatsen leiden ertoe dat bepaalde ritten nog langer duren.

Mevrouw de minister, ik besef dat het moeilijke problemen zijn. Er zijn acht verschillende types van buitengewoon onderwijs. Al die kinderen moeten worden opgehaald; ze worden dan herschikt naargelang de school waar ze naartoe moeten. Althans, zo wordt het vervoer in Gent geregeld. Vanuit logistiek oogpunt alleen al is dat niet eenvoudig.

Als drie volksvertegenwoordigers hierover een vraag om uitleg stellen, dan wil dat zeggen dat iemand er de aandacht op heeft gevestigd. Dat bewijst dat de nood hoog is. Ik wil de zaak nogmaals aankaarten omdat in bepaalde – maar zeker niet alle – types van onderwijs het niet alleen om intellectueel zwakkere leerlingen gaat. In de dossiers kan men zien dat ook de gezinnen in een sociaal zwakkere situatie zitten, dat de gezinnen op het randje balanceren, dat soms ook de ouders in het buitengewoon onderwijs hebben gezeten. Daar is de sociale problematiek nagenoeg even groot als bij degenen die niet meekunnen in een gewone school.

Het gaat om mensen die het minst mondig zijn. Door snee ouders gaan van hun neus maken, richten een protestgroep op, bellen een journalist. Veel mensen wier kinderen in het buitengewoon onderwijs zitten, hebben die mogelijkheden niet. Ik vind het dan ook maar normaal en vanuit moreel standpunt absoluut prioritair dat het beleid daar bij voorrang naar kijkt.

Mevrouw de minister, in mijn vraag heb ik er bepaalde zaken uit gehaald met betrekking tot de regeling wanneer de kinderen ten vroegste op de bus mogen stappen en wanneer ze ten laatste thuis mogen komen. Worden daarvoor inspanningen geleverd? Zo ja, zijn die voldoende? In welke mate wordt de globale problematiek van de organisatie en de logistiek in het buitengewoon onderwijs in kaart gebracht? Wat is de verdere timing van de actieplannen?

Mevrouw de minister, dit probleem sleept al zo lang aan. We kennen de budgettaire problemen. Allerhande noden moeten worden ingevuld. Hier gaat het echter om mensen die niet zo mondig zijn, en om kinderen die zichzelf niet kunnen verdedigen. We moeten daar prioriteit aan geven.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, beste collega's, ik wil me aansluiten bij de vragen van mevrouw Helsen en mevrouw Moerman. Het probleem is al verschillende keren in deze commissie en in de Commissie voor Onderwijs aan bod gekomen.

Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u in 2006 heeft gezegd dat getracht zou worden om eventueel tegen september 2008 een nieuw wetgevend kader te scheppen. Is die timing nog steeds haalbaar, of is er ondertussen een ander tijdspad uitgetekend? Het probleem sleept inderdaad al zo lang aan. Het is dan ook dringend tijd om, samen met het departement Onderwijs, te zorgen voor een oplossing. U doet er goed aan minister Vandenbroucke wat te pushen om een antwoord te bieden aan het probleem van al deze kinderen binnen het buitengewoon onderwijs.

Een volgende vraag gaat over het gebruik van de Buzzy Pazz. Die mag niet worden gebruikt om het leerlingenvervoer binnen het buitengewoon onderwijs te betalen. Ik begrijp de reden daarvan. Het is echter niet redelijk. Het gaat in alle gevallen om het vervoer van leerlingen. Het maakt niet uit of dat binnen het gewoon dan wel het buitengewoon onderwijs gebeurt. We moeten daar geen onderscheid in maken. Sorry, leerlingenvervoer is leerlingenvervoer!

Ten opzichte van het gewone onderwijs is er in het buitengewoon onderwijs een probleem met betrekking tot de afstand. In het gewoon onderwijs zijn er heel wat scholen in de buurt van waar de kinderen wonen. Er is een grotere keuze. Ouders kunnen bewust kiezen voor een school die verder ligt, als die beter past bij hun kind. In het gewoon onderwijs zijn daar geen of nauwelijks kosten aan verbonden. In het buitengewoon onderwijs is de situatie helemaal anders. Daar zijn de afstanden veel groter. Wil men bovendien genieten van gratis vervoer, dan is er geen echte keuzevrijheid. Daar heb ik grote problemen mee.

Mevrouw de minister, is de discussie over het gebruik van de Buzzy Pazz nu al uitgeklaard? Het is niet normaal dat leerlingen van het buitengewoon onderwijs meer moeten betalen enkel en alleen omdat hun ouders kiezen voor een school die meer aangepast is aan de behoeften van hun kind maar wel toevallig iets verder gelegen is.

In antwoord op een vraag die de heer Decaluwe in 2006 heeft gesteld, hebt u gezegd dat 90 percent van de oplossing voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs zou liggen bij de minister van Onderwijs. In hoeverre is er al overleg geweest om een concrete oplossing te vinden?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, we hebben al verscheidene keren van gedachten gewisseld over dit onderwerp. Het gaat om een uitgebreid en sociaal probleem. Samen met de minister van Onderwijs wil ik daar stapsgewijs een oplossing voor bieden. U kunt niet zeggen dat we de zaak niet aanpakken. Ik herinner u aan de heel grote budgettaire inspanningen die we al geleverd hebben voor dit kleine onderdeel alleen al. We hebben daar 16,4 miljoen euro voor vrijgemaakt sinds het begin van de legislatuur, met inbegrip van de inspanningen die we nog zullen doen tijdens het komende schooljaar.

Collega's, ik zal eerst een stand van zaken geven. Opdat leerlingen binnen een ophaalgebied van een zone van het leerlingenvervoer vrij mogen kiezen voor een school die behoort tot het ophaalgebied van deze zone, is het noodzakelijk om eerst de ophaalgebieden af te bakenen. Over het principe zijn we het eens. Dit is een arbeidsintensief proces dat per net, per type en, voor het secundair buitengewoon onderwijs, ook per opleidingsvorm moet gebeuren. Dat is, voor alle duidelijkheid, ook een problematiek die Onderwijs aangaat. Dit proces is opgestart. Wat dat betreft is er samenspraak met de op het terrein betrokken partners, in het bijzonder de scholen.

In een eerste fase werden de leerlingen die school lopen in het buitengewoon basisonderwijs in kaart gebracht. Dit proces is inmiddels voltooid. In een tweede fase wordt er voor het buitengewoon basisonderwijs gewerkt per regio. Vlaanderen werd opgedeeld in acht regio's. Per regio worden de scholen met leerlingen van het type 1, 2 en 8 samengebracht. Dit proces start vanaf 22 april 2008 en loopt tot einde juni 2009 voor het basisonderwijs.

Het proces omvat steeds volgende stappen: de omkadering van het project en de werkwijze, de bespreking van het werkmateriaal met de betrokken scholen, het vastleggen per school van het rekruteringsgebied per type en het bepalen van de overlappende gebieden. Dat proces wordt in de loop van het schooljaar 2008-2009 ook ingepland voor de scholen met leerlingen van het type 3, 4, 6 en 7. Vanaf het schooljaar 2009-2010 zal dat proces herhaald worden voor het buitengewoon secundair onderwijs. Hier spelen naast het type en het net ook de opleidingsvorm en de binnen de opleidingsvorm aangeboden opleidingen een rol.

Het volledige proces wordt door De Lijn en het departement Onderwijs en Vorming samen doorlopen. Het programma ter reductie van de ritduur is volop in uitvoering. Inmiddels werden op het terrein als meer dan 150 extra ritten aan het aanbod toegevoegd en voor 1 september 2008 zijn er nog 80 ritten gepland. De Lijn gaat er van uit dat op 1 september 2008 zeker 90 percent van de geplande extra ritten die kaderen in de ritduurvermindering op het terrein gerealiseerd zal zijn.

Het geld is er, maar dat volstaat niet. Voorwaarden daarbij blijven uiteraard het vinden van de noodzakelijke busbegeleiding en het noodzakelijke tijdsbestek voor de uitvoering van grondige analyses, in samenspraak met de school, voor de reorganisatie van het aanbod in functie van de ritduurvermindering. Uiteraard moet ook worden bekeken of een extra rit wel een meerwaarde betekent: in een aantal gevallen zal een extra rit omwille van het zeer klein en gespreid aantal leerlingen en het beperkt aantal scholen waar deze leerlingen terecht kunnen geen echte meerwaarde opleveren.

Bij de reductie van rittijden moet de reistijd van de leerling een maximum respecteren. We streven uiteraard naar zo klein mogelijke reistijden. De reistijd blijft uiteraard gekoppeld aan de begin- en einduren van de scholen en tevens aan het aantal beschikbare scholen. Ik vind het principe dat mevrouw Moerman hier verwoordt, zeer redelijk: leerlingen mogen niet vóór 7.30 uur worden opgehaald en niet na 17.30 uur thuis worden afgezet. Dat moet een streefdoel zijn, maar is niet altijd even realistisch. Voor bepaalde leerlingen, die slechts in weinig instellingen in Vlaanderen terecht kunnen, is dat niet realistisch.

We pleiten uiteraard wel voor het vastleggen van een hanteerbare kwalitatieve norm. Verder vragen we dat de scholen binnen de vastgelegde zones tot een betere afstemming van begin- en einduren komen. Niet alle heil kan worden verwacht van het inleggen van extra ritten; ook de scholen moeten bereid zijn hun uurroosters aan te passen.

De webapplicatie waarvan sprake, is in ontwikkeling. Het functioneel ontwerp is opgemaakt. Het is een gezamenlijke ontwikkeling van het departement Onderwijs en Vorming en De Lijn. Volgens de planning zal de applicatie vanaf september op het web terug te vinden zijn en zullen ouders, leerlingen, scholen, De Lijn en het departement Onderwijs en Vorming in één oogopslag kunnen zien voor welke school de leerling van een recht op leerlingenvervoer kan genieten.

De Commissie Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs (CLBO) ging van start in oktober 2008. Zij komt vijf maal per jaar samen. De commissie heeft een adviserende taak. Die taak situeert zich op twee niveaus: beleidsadviserend ten aanzien van beide ministers en beleidsuitvoerend en -ondersteunend voor het terrein, zoals het uitwerken van richtlijnen, werkwijzen en draaiboeken voor concrete moeilijke dossiers. De commissie creëert een draagvlak voor de beslissingen. De CLBO heeft reeds resultaten geboekt, zoals het leveren van een belangrijke bijdrage aan de uitwerking van de beleidslijnen voor niet-rechthebbende leerlingen. De commissie waakt ook mee over de uniforme en consequente aanpak van de problemen op het terrein.

Het in Gent voor niet-rechthebbende leerlingen gehanteerde uitdoofbeleid blijft van kracht tot op het ogen-

blik dat de nieuwe afspraken voor niet-rechthebbenden op het Vlaamse niveau, waarover op dit ogenblik besprekingen tussen de betrokken partijen volop worden gevoerd, worden afgerond en worden geïmplementeerd. De invoering van het uitdoofbeleid voor niet-rechthebbende leerlingen berust niet op een beslissing van de regionale directie van De Lijn, maar op een beslissing die is genomen door het Departement Onderwijs en Vorming, De Lijn en beide betrokken kabinetten. Die is het gevolg van een volledig foutieve toepassing van de regelgeving op het terrein.

Wat de Buzzy Pazz betreft, moeten we een onderscheid maken tussen het geregeld en het niet-geregeld vervoer. Voor het geregeld vervoer kunnen leerlingen een Buzzy Pazz vrij verkrijgen en gebruiken. De leerlingen uit het gewoon onderwijs die gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer, dat niet-geregeld vervoer is, kunnen dat niet, want het gaat over een aanbod op maat. De leerlingen uit het gewoon onderwijs die gebruikmaken van het collectief leerlingenvervoer, zijn zogenaamde ‘faciliteitenleerlingen’. Zij zijn krachtens de regelgeving betalende rechthebbende leerlingen. Zij kunnen gebruik maken van het collectief leerlingenvervoer en betalen daarvoor het Buzzy Pazztarief. Zij betalen het Buzzy Pazztarief, maar dat staat los van het gebruik van de Buzzy Pazz. De leerlingen uit het buitengewoon onderwijs zijn niet-rechthebbende leerlingen. Zij reizen gratis. Kortingen zijn enkel van toepassing voor rechthebbende leerlingen, die altijd meekunnen met het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. Dat gezegd zijnde, denk ik dat de vraagstellers overschot van gelijk hebben. Ik laat onderzoeken hoe een algemene regeling kan worden uitgewerkt zodat diegenen die vandaag het Buzzy Pazztarief betalen ook het recht op een Buzzy Pazz verkrijgen.

De kwaliteitseisen waaraan de vervoerders, de voertuigen en de chauffeurs moeten voldoen, zijn vervat in de op de contracten toepasselijke bestekken. Enkel de vervoerders, de voertuigen en het personeel die voldoen aan de gestelde voorwaarden kunnen worden ingezet om het aan De Lijn toevertrouwde collectief vervoer te verzekeren. De criteria voor de vervoerders zijn van financiële, economische en technische aard. De criteria voor het voertuig hebben betrekking op leeftijd, kwaliteit en uitrusting, capaciteit en rolstoeltoegankelijkheid. Op geregelde tijdstippen voeren de controleurs van De Lijn en de medewerkers van de diensten leerlingenvervoer algemene en gerichte controles op het terrein uit.

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Ik dank u voor het antwoord. Ik wil hier toch enkele bedenkingen verwoorden. Het is niet gemakkelijk om het leerlingenvervoer beter te organiseren. Het is toch wel teleurstellend te moeten vaststellen dat we bijna een hele legislatuur nodig hebben om de oefening te maken en pas in juni 2009 zullen weten

hoe we het in de toekomst moeten aanpakken. Dan pas zullen we een blauwdruk voor geheel Vlaanderen kunnen opstellen. Dat is spijtig. Ik ondersteun het pleidooi van mevrouw Moerman om van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs een echte prioriteit te maken. Het moet sneller vooruit gaan.

U zegt dat er extra middelen zijn vrijgemaakt voor dat leerlingenvervoer, en dat zich dat vertaalt in 150 plus 80 extra ritten. Wat is het effect daarvan op de ritduur? U zegt dat een maximale reistijd van 220 minuten per dag wenselijk is. Ik ben eerder geïnteresseerd in wat we echt realiseren. Wordt die wens gerealiseerd? Wordt dat gemeten en geregistreerd? Zullen we in 2008-2009 een maximale reistijd van 180 minuten respecteren, dankzij uw extra ritten? Dat zou een verbetering zijn. Iedereen is het erover eens dat 220 minuten voor een kind erg veel is. Ook rekening houdende met de lesuren, is het duidelijk dat de tijdsfork die mevrouw Moerman voorstelt, niet haalbaar is.

U zegt dat de CLBO in oktober 2008 wordt opgestart. Maar misschien heb ik dat niet goed gehoord. U verwijst dan naar de resultaten die de commissie heeft geboekt. Gaat dat over resultaten uit het verleden? Dat is me niet zo duidelijk. Ik hoorde u spreken over 18 oktober 2008. Wil dat zeggen dat die nog moet worden opgestart?

Mevrouw de minister, inzake de kwaliteit van de bussen en de opleiding van de buschauffeurs geeft u hetzelfde antwoord als tijdens de gedachtewisseling van vorig jaar. Toen hebt u het engagement opgenomen om na te gaan of er meer inspanningen nodig waren. U hebt toen gezegd dat er normen zijn voor de kwaliteit van de bussen, maar u zou dat bekijken omwille van opmerkingen van de ouders. Op dit moment is daar niets mee gebeurd. U hebt ook niets gezegd over het overlegplatform dat u daarvoor wilt oprichten.

Vorig jaar heb ik een vraag gesteld over de Buzzy Pazz, waarop u antwoordde dat u het zou onderzoeken. Nu antwoordt u aan mevrouw Stevens opnieuw dat u het zult onderzoeken. Ik hoop dat u dat ook eens zult doen.

Mevrouw Fientje Moerman: Mevrouw de minister, ik neem akte van uw antwoorden. Misschien moeten we wel eens ‘out of the box’ beginnen te denken. Nu gaan we uit van bestaande structuren. We hebben een heel gespecialiseerd buitengewoon onderwijs, onderverdeeld in types 1 tot en met 8. We zijn een van de weinige landen met dit systeem. In sommige andere landen is het aandeel aparte scholen voor buitengewoon onderwijs veel beperkter, waar bijvoorbeeld type 1 en 8 geïntegreerd zijn in het gewoon onderwijs.

Misschien sluit dit aan bij het voornemen van minister Vandenbroucke om het buitengewoon onderwijs te

reorganiseren. Mevrouw de minister, is het niet de moeite om daar proactief in te zijn, aangezien u de zaak samen met Onderwijs bekijkt? Zou het niet interessant zijn om van de plannen die daar in de maak zijn, na te gaan welke de implicaties zijn voor het vervoer van de kinderen? Ik hoop dat er bij een volgende begrotingscontrole, als er nog een is, wat geld wordt gevonden voor het huidige leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Deze kinderen en ouders zijn de minst weerbare van de maatschappij. Wie het hardste roept, krijgt het meest, heb ik soms de indruk. Meestal is dat ook zo. Als die mensen zelf niet kunnen roepen, moeten wij dat op gezette tijden doen voor hen.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Helsen en Moerman. Ik ben daarnet vergeten een vraag te stellen. In de hoorzitting van juni 2007 werd een probleem aangekaart over het vervoer naar het internaat van het gemeenschapsonderwijs, voor kinderen die in het weekend en in het verlof niet kunnen blijven in het internaat van het buitengewoon onderwijs, en die ook niet thuis kunnen worden opgenomen. Tijdens schoolperiodes blijven ze slapen in het internaat van het buitengewoon onderwijs, tijdens vakanties kunnen ze enkel in het internaat van het gemeenschapsonderwijs terecht. Blijkbaar is het probleem van het vervoer tussen de twee internaten nog steeds niet geregeld. Is daar al een oplossing voor? Ik weet dat het maar een heel klein dossier is, maar voor die kinderen is dat heel belangrijk, want ze kunnen nergens meer terecht.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik begrijp het ongeduld. Dit is een schrijnend probleem. Er wordt aan een structurele oplossing gewerkt, maar daarvan ligt de sleutel bij Onderwijs. De Lijn is in deze zaak maar een uitvoerder. De Lijn organiseert de bussen en moet dat kwalitatief goed doen. De initiatieven die we de laatste tijd hebben genomen, waren vooral op het vlak van de controle van de pachters. De Lijn doet dat vervoer niet zelf maar besteedt het uit aan pachters, en die moeten we veel strikter controleren. De criteria zijn op zich niet slecht, maar we moeten erop toezien dat ze worden toegepast.

Het structureel oplossen van het probleem ligt bij Onderwijs. Pas als dit wordt hertekend door Onderwijs, kan het vervoer zich daaraan aanpassen.

Mevrouw Fientje Moerman: Mevrouw de minister, nu is dat zo. Maar op het moment dat Onderwijs het buitengewoon onderwijs hertekent, moet u daarbij zitten. U moet niet afwachten wat daaruit komt, maar de mobiliteitstoets doen.

Minister Kathleen Van Brempt: We zitten daarbij. Dat blijkt duidelijk uit wat ik heb gezegd. De overleggroepen

lopen parallel tussen de twee departementen en De Lijn. Beleidsmatig moet Onderwijs aansturen, maar ook bereid zijn om begin- en einduren aan te passen, wat voor mobiliteit belangrijk is. Dat is tamelijk ingewikkeld.

Ondertussen is er van alles gebeurd, zij het stapsgewijs. Op bepaalde momenten wilde ik meer middelen uittrekken. In de begroting en de begrotingscontrole bestaat ook de mogelijkheid om meer middelen uit te trekken dan vastgelegd. Het moet wel mogelijk zijn om die aan te besteden op korte termijn. Het moet vooral mogelijk zijn om voldoende busbegeleiding te hebben. Het is niet zoals het regulier vervoer. Dat moet gelijke tred houden, anders heeft het geen zin.

In elke begroting zijn er bijkomende middelen uitgetrokken. De structurele oplossing moeten we samen met Onderwijs uitwerken.

Mevrouw Stevens, uw vraag over de internaten moet ik nakijken. Ik kan dat nu niet beantwoorden.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik wil me verontschuldigen dat ik niet aanwezig kon zijn. Ik heb begrepen dat u bent overgegaan tot de orde van de dag en dat mijn vraag niet gesteld is. Mevrouw de minister, u hebt ongetwijfeld mijn vraag om uitleg ontvangen, en de zes vragen die ik wilde stellen. Ik heb begrepen dat niet alle zes die vragen werden behandeld.

De voorzitter: Mijnheer De Meyer, als u niet aanwezig bent, kan de minister niet op uw vragen antwoorden.

De heer Jos De Meyer: Ik heb me geïnformeerd, anders zou ik dit niet zeggen.

De voorzitter: Mevrouw de minister zal schriftelijk antwoorden.

De heer Jos De Meyer: Kunnen deze antwoorden dan worden toegevoegd aan het verslag?

De voorzitter: Sorry, dat gaat niet. Bij Handelingen (weergaven van hetgeen gezegd werd) worden normaliter geen bijlagen gevoegd.

De heer Jos De Meyer: Ik wil, nu de minister nog aanwezig is, vragen me nog een antwoord te geven.

Mijnheer de voorzitter, u hebt de volgorde van de vragen veranderd, zodat mijn vraag onmogelijk aan bod kon komen in deze commissie. De vraag van de heer Peumans over het GEN stond eerder op de agenda dan de mijne en moest normaliter ook eerder worden behandeld. Had u die normale volgorde gerespecteerd, dan was ik hier tijdig aanwezig geweest. Ik zat niet in

het restaurant of ik weet niet in welke bar. Ik was de minister-president aan het interpelleren. Toen ik de agenda heb gekregen, vorige week, heb ik meteen de commissiesecretaris gewaarschuwd dat het voor mij onmogelijk zou zijn om hier tijdig aanwezig te zijn. Ik ben deze voormiddag nogmaals bij de commissiesecretaris geweest om hetzelfde mee te delen. Ik heb een getuige, die hier ook aanwezig is.

Ik heb het ondertussen nagegaan met mijn collega's: de minister heeft slechts geantwoord op drie van mijn zes vragen. Ik vraag heel uitdrukkelijk en formeel dat ik ook die drie andere vragen zou kunnen stellen en dat de minister me een antwoord zou geven. Ze heeft het antwoord trouwens bij zich. Als dit niet wordt opgenomen in het verslag van de vergadering, dan sta ik erop om deze vragen hier te stellen. De vergadering is nog niet gesloten. De minister is nog niet verdwenen. Iedereen is er nog. Alle voorwaarden zijn vervuld. Ik zal geen lange inleiding geven, integendeel.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, voor de duidelijkheid, ik zat al evenmin de bar of het restaurant.

De heer Jos De Meyer: Dat heb ik ook niet willen insinueren.

De heer Jan Peumans: Dat zeg ik niet. Ik geef dat gewoon ter informatie.

De voorzitter: Mijnheer De Meyer, u was natuurlijk niet aanwezig, maar ik heb de indruk dat de minister op uw zes vragen heeft geantwoord. Het document ligt naast me.

De heer Jos De Meyer: Ik heb me gewend tot mevrouw Helsen en de heer Decaluwe.

De voorzitter: Mevrouw Helsen kan niet weten wat uw vragen zijn.

De heer Jos De Meyer: Toch wel, want ik heb dit samen met haar doorgenomen, net als het antwoord van de minister. Het gaat uitsluitend om mijn tweede, derde en zesde vraag. Op de andere vragen heb ik een antwoord gekregen, zo zegt men me.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb niet geantwoord op de vraag over de aanbestedingen en op die over de routes. De vraag over Gent heb ik beantwoord. Het gaat dus over twee antwoorden, klopt dat?

De heer Jos De Meyer: Volgens mevrouw Helsen en de heer Decaluwe hebt u niet geantwoord op de tweede vraag, en al evenmin op de vijfde en de zesde.

Minister Kathleen Van Brempt: Voor alle duidelijkheid, ik wil mijn antwoord over Gent herhalen.

Het in Gent voor de niet-rechthebbende leerlingen gehanteerde uitdoofbeleid blijft van kracht tot op het ogenblik dat de nieuwe afspraken voor niet-rechthebbenden op het niveau van Vlaanderen, waarover op dit ogenblik besprekingen worden gevoerd, worden afgerond en zullen worden geïmplementeerd. Het invoeren van het uitdoofbeleid voor niet-rechthebbende leerlingen berust niet op een beslissing van de regionale directie van De Lijn, maar op een beslissing die werd genomen door het departement Onderwijs en Vorming, De Lijn en beide betrokken kabinetten, en die het gevolg was van een volledige foutieve toepassing van de regelgeving op het terrein.

Er zijn een aantal praktische bezwaren om de aanbestedingen samen te laten vallen met de start van het schooljaar. Vooreerst is het zo dat De Lijn bij het begin van het schooljaar niet beschikt over voldoende definitieve gegevens over de ritten die starten op 1 september. Dat is een oud pijnpunt. Het verloop van de leerlingen valt pas in de loop van de maand oktober in de plooi. Dat maakt dat het begin van het schooljaar – vanuit het oogpunt van het vervoer – wordt gekenmerkt door een zeer grote onstabiele. Kiezen voor één aanbesteding aan de start van het schooljaar betekent tevens keuze voor veel onbekende factoren zoals de trajecten, de capaciteit van de voertuigen enzovoort, waardoor de budgettaire consequenties ook moeilijk kunnen worden geduid. Kortom, een aanbesteding organiseren in functie van het begin van het schooljaar kan zorgen voor heel wat meerkosten ten opzichte van het huidige systeem.

Andere factoren die meespelen, zijn het groot aantal ritten dat jaarlijks in aanbesteding gaat – ongeveer 300 – en de aan de aanbestedingen gekoppelde workload en de verdeling van deze workload over het beschikbare personeel. De Lijn streeft er wel naar om, in de mate van het mogelijke, grote gebiedsreorganisaties steeds te laten samenvallen met de start van het schooljaar. Dit is momenteel in het kader van de voorziene planning voor de reductie van de rittijd niet steeds mogelijk. De verschillende budgetten zijn gefaseerd toepasbaar en beschikbaar.

Bij het opmaken van de routes wordt er steeds naar gestreefd om te komen tot een goede verhouding tussen de af te leggen afstand en de reistijd. Voor bepaalde types leerlingen die slechts terecht kunnen in een beperkt aantal scholen, is dit niet altijd evident. De Lijn heeft ook een routeplanner ontwikkeld om de trajecten in te plannen en in functie van de te vervoeren leerlingen, te zoeken naar de best mogelijke kwalitatieve oplossing. Het automatiseringsproces van de planning van de ritten is een gradueel proces dat gebiedsgewijs

in Vlaanderen wordt geïmplementeerd en op middellange termijn in heel Vlaanderen operationeel zal zijn. De routes worden steeds in samenspraak tussen de regionale entiteit van De Lijn en de beherende school opgemaakt. Vragen tot wijziging en bijsturing gebeuren in overleg en in functie van de beschikbare middelen.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u bijzonder hartelijk voor uw antwoord. We zullen bijkomend een aantal schriftelijke vragen stellen, zowel aan u als aan de minister van Onderwijs zodat we de vergadering niet langer moeten ophouden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de aangekondigde verplaatsingsbehoeftestudie met betrekking tot het Gewestelijk Expresnet (GEN)

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, om de zoveel tijd stellen we vragen over de uitvoering van het Gewestelijk Expresnet. We hadden een gedachtewisseling over bepaalde vervoersplannen van De Lijn. Misschien kunnen we daar in de volgende geplande gedachtewisseling met De Lijn en met u op terugkomen.

Deze vraag gaat heel specifiek over de aangekondigde verplaatsingsbehoeftestudie met betrekking tot het GEN. Aan het GEN hebben het studiebureau Stratec en andere knappe buitenlandse studiebureaus al jaren heel veel geld verdiend. Er zijn allerlei plannen op papier gezet en uiteindelijk is het na veel onderhandelen door dit parlement goedgekeurd door middel van een instemmingsdecreet op 20 mei 2005. Artikel 13, eerste lid, van de overeenkomst van 4 april 2003 tussen de federale overheid en de gewesten, met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel, goedgekeurd bij het decreet van 20 mei 2005 en federaal bij wet van 17 juni 2005, bepaalt: “Op initiatief van de Stuurgroep wordt er uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van onderhavige overeenkomst een onderzoek aangevat dat binnen achttien maanden na deze datum wordt opgeleverd. Het wordt ten minste om de vijf jaar geactualiseerd.” De genoemde Stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de bevoegde ministers en de betrokken maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. Men kan nu al met de actualisering beginnen als men ziet hoe lang deze overeenkomst al bestaat. Het stelt vervolgens: “Het heeft betrekking op de verplaatsingsbehoeften die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd, en op de

functionaliteitseisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Het neemt onder andere de prijselasticiteit van de vraag in aanmerking. De voorgaande termijnen kunnen gewijzigd worden om in overeenstemming te zijn met de periodiciteit van de NMBS-plannen. Deze studie zal toelaten het referentiespooraanbod dat in onderhavige overeenkomst wordt gedefinieerd (Bijlage II), aan te passen en te laten evolueren.”

Het artikel bepaalt verder met welke doelstellingen de studie rekening moet houden en besluit: “Op basis van deze studie van de vraag zal er een businessplan, inclusief aanbod en financiële aspecten, waaronder de exploitatiekosten, worden opgesteld door de NMBS. De gewestelijke maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer zullen aan deze laatste, met het oog op het uitwerken van het plan, de elementen bezorgen met betrekking tot hun bestaand en verwacht cliënteel dat ze naar de GEN-stations zullen aanbrengen. De Stuurgroep zal instaan voor een coördinatie, teneinde financiële middelen en aanbod te optimaliseren.” Mevrouw de minister, in de geciteerde passages staan nogal wat belangrijke uitgangspunten.

Als commentaar bij artikel 13 van de overeenkomst staat: “Dit onderzoek moet als richtsnoer dienen, zowel voor de diagnose van de behoeften en de vraag, als voor de implementatie van het sporaanbod overeenkomstig de bedieningsdoelstellingen binnen en buiten de GEN-zone.” Het onderzoek moet resulteren in de businessplannen van de exploitanten.

De overeenkomst voorzagt dus in een zeer strikte timing voor dit onderzoek, uiteraard in het licht van de vooropgestelde timing. Uiterlijk eind 2012 moet het GEN-aanbod in zijn totaliteit operationeel zijn volgens artikel 29 van de overeenkomst van 4 april 2003.

Toch meldde de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer dat pas op 5 maart 2008 door uzelf, vicepremier Yves Leterme, de Waalse minister Antoine en de Brusselse minister Smet, beslist werd een studie in verband met verplaatsingsbehoeften te bestellen bij de tijdelijke associatie Significance-Stratec-Tractebel-Tritel.

Mevrouw de minister, wat is de reden voor de vertraging ten opzichte van de timing vooropgesteld in artikel 13 van de overeenkomst van 4 april 2003? Ik heb die vraag al eerder gesteld en heb daar geen duidelijk antwoord op gekregen. Ik vind het toch nuttig te weten hoe het komt dat men pas vijf jaar later tot de uitvoering overgaat. Hebt u die vertraging aangekaart bij uw bevoegde collega's? Welke termijn werd bepaald voor de oplevering van deze studie? Is dit de termijn voorzien in artikel 13 van de overeenkomst van 4 april 2003?

Welke gevolgen heeft deze vertraging voor de vooropgestelde operationalisering van het GEN-aanbod? In

welke mate kan en zal er met de resultaten van dit onderzoek nog rekening gehouden worden bij de invulling van het GEN-aanbod? Is het überhaupt nog zinvol om over iets dat jaren geleden in gang is gezet, opnieuw een studie te laten maken waarbij de studiebureaus langs de kassa passeren? U kent mijn opvatting over haalbaarheidsstudies. Deze toch wel belangrijke studie, komt nu heel waarschijnlijk te laat en de spoorwegen doen toch hun zin. Welke andere studiebureaus of associaties namen deel aan deze aanbesteding?

De voorzitter: De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Wim Van Dijck: Het GEN en de hele problematiek daaromtrent gaat me ter harte. De vraag naar het behoefteonderzoek, zoals gestipuleerd in artikel 13, is lang niet nieuw. Ik heb diezelfde vraag een paar weken geleden nog gesteld. Er is me toen geen duidelijk antwoord verstrekt. Ik heb al verschillende keren de vraag gesteld, want mij heeft het altijd logisch geleken dat men eerst een onderzoek doet naar de behoeften van een GEN. Wat moet het aanbod zijn? Welke mensen hebben er behoefte aan om van het GEN-aanbod gebruik te maken? Dan pas komt men toe aan de uitwerking van het hele aanbod. Dat lijkt me de logische volgorde te zijn.

Ik heb van in het begin de indruk gehad dat men een aantal zaken op papier heeft gezet in de overeenkomst van 4 april 2003, maar dat men dan zijn eigen gang is beginnen gaan en een aanbod heeft uitgetekend op de tekentafels van de NMBS. Het onderzoek naar die behoeften heeft men als een soort bijkomstigheid terzijde gelegd. Wat is de waarde nog van die overeenkomst die men indertijd heeft gesloten en die men in dit parlement, op de fractie van het Vlaams Belang na, heeft bekrachtigd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: In dit dossier heb ik niet altijd alle aansturingsmogelijkheden. Dit gezegd zijnde, heb ik een aantal elementen van antwoord op uw terechtte vragen.

Er zijn een aantal redenen van de vertraging. Ten tijde van de opmaak en de goedkeuring van de overeenkomst, werd nog uitgegaan van de voltooiing van de GEN-infrastructuur tegen 2012. De timing voor de studie, zoals bepaald in de samenwerkingsovereenkomst, moet in dit oorspronkelijke tijdsperspectief gezien worden. We zitten nu in een ander tijdsperspectief: de streefdatum voor de volledige werking van het GEN is opgeschoven naar 2016. De studie kon bijgevolg ook later van start gaan om actuele en bruikbare resultaten te kunnen leveren voor het GEN.

Het dossier, meer bepaald de bijzondere overeenkomst tussen de federale overheid en de gewesten voor de financiering van deze studie, kon niet worden afgehan-

deld binnen de lopende zaken onder de vorige federale regering. Zoals u weet, heeft die periode langer geduurd dan we gewoon zijn. Ten slotte is de huidige timing van de studie afgesproken in de Stuurgroep van het GEN, waarin alle gewesten en alle betrokken vervoersmaatschappijen vertegenwoordigd zijn.

De overeenkomst van 4 april 2003 werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 1 maart 2006. Het is allemaal laat goedgekeurd, onder meer in het federaal parlement, en dat geeft aan waarom er zo een groot tijdsverschil is. In principe moest de studie dus opgestart worden in september 2006 en beëindigd in maart 2008. Omwille van de eerder genoemde redenen werd de studie opgestart in maart 2008 en is de voltooiing voorzien voor het einde van 2008. De vertraging beperkt zich dus in feite tot 8 maanden.

Ik geef toe dat dit een zeer formalistische rekensom is.

Dan was er de vraag naar de gevolgen. De volledige operationalisering van het GEN werd, zoals ik al eerder aangaf, vooruitgeschoven naar 2016. De belangrijkste redenen hiervoor liggen bij de uitvoering van de infrastructuurwerken en de beschikbaarheid van personeel en materieel. De vertraging van de studie op zich heeft dus geen negatieve impact op de verwezenlijking van het GEN. De studie is dus nog wel heel zinvol voor het invullen van de infrastructuur tegen 2016.

Daar de operationalisering van het GEN gepland is voor 2016, zal het zeker en vast mogelijk zijn voor de vier maatschappijen om ten volle rekening te houden met de aanbevelingen van deze studie. Er kan terecht kritiek zijn op het later opstarten en dergelijke, maar deze studie is nu zeker niet zonder voorwerp. De gegevens zullen zeker ten volle mee in overweging worden genomen. De vervoersmaatschappijen zullen overigens nauw worden betrokken bij de uitvoering van de studie. Zij werden trouwens ook geconsulteerd voor de opmaak van het bestek. De werkelijke uitvoering van het voorgeschreven aanbod zal natuurlijk eveneens worden bepaald door de technische en financiële mogelijkheden van de vervoersmaatschappijen, en hun onderlinge samenwerking. Dat is meteen ook een antwoord op de vraag van de heer Van Dijck. Ondanks alle kritiek die men kan hebben op de timing, is wat voortvloeit uit de studie toch nog zeer zinvol. De samenwerkingsovereenkomst heeft dus wel nog zin: de diverse gewesten en vervoersmaatschappijen pakken dit samen aan.

Mijnheer Peumans, zoals u weet, bestaat de studieopdracht uit vier loten. Er kon worden ingeschreven voor een of meer loten. Dat blijkt ook uit het uiteindelijke resultaat. Voor lot 1 waren er drie offertes, namelijk ARCADIS, de associatie Steer Davies Gleave Ltd. en Transport & Mobility Leuven en de associatie Significance-Tractebel-TRITEL-Stratec. Er waren twee offertes

voor lot 2, namelijk Stratec en de associatie Steer Davies Gleave Ltd. en Transport & Mobility Leuven. Er was één offerte voor lot 3, namelijk Tractebel. Er waren twee offertes voor lot 4, namelijk TRITEL en de associatie Steer Davies Gleave Ltd en Transport & Mobility Leuven.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, eigenlijk antwoordt u gewoon formeel op wat ik in de inleiding van mijn vraag heb gezegd. U geeft een verklaring voor de grote vertraging, maar wat mij interesseert, is wat de relevantie van deze studie is voor het hele GEN-project. We hebben hier destijds de heer Leo Pardon van de spoorwegen op bezoek gehad. Hij heeft omstandig uiteengezet hoe dit alles in elkaar zit. We hebben hier het hele verhaal gehoord van het Brussel-Brabant-net. De beide projecten (GEN en BBnet) moesten in elkaar worden geschoven en weet ik wat allemaal.

Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van die gedachteswisseling met De Lijn is eigenlijk afgesproken dat we een actuele stand van zaken zouden kunnen krijgen, zowel over de vergunningen als over wie nu in feite wat doet in het GEN-verhaal en volgens welk concept er in feite wordt gewerkt. Die vraag blijft. We hebben toch nog een vervolgvraag. Eigenlijk is dat toen min of meer toegezegd. Mevrouw de minister, wilt u zich ertoe verbinden een stand van zaken te geven? Ik weet niet meer precies wanneer dat zou gebeuren.

De voorzitter: Op 14 mei e.k.

De heer Jan Peumans: Op 14 mei. Dan zouden we een stand van zaken moeten krijgen, ook vanwege de spoorwegen. Dan nodigt u maar iemand van de spoorwegen uit, zodat we ten minste eens weten hoe een en ander spoort. Als we immers een vraag stellen over het GEN, krijgen we het antwoord dat De Lijn daar al op inspeelt, in het kader van het START-project. Is aan dat project een marktonderzoek voorafgegaan? Wat is dan het nut van dit marktonderzoek? Ik wil eens zien hoe een en ander zich verhoudt. Het antwoord dat u nu geeft, is immers wat teleurstellend. Hopelijk krijgen we een toezegging van u dat we een stand van zaken krijgen, zodat we eindelijk weten hoe en wat er gebeurt. Dan gaat het ook over de uitvoering van die overeenkomst van 2003, dat instemmingsdecreet. Daar staan nog veel meer verplichtingen in dan alleen deze.

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Wim Van Dijk: Ik blijf hier wat problemen mee hebben. Het behoefteonderzoek moet nog komen. Mevrouw de minister, ik weet ook wel dat de Vlaamse Regering en u ter zake weinig te zeggen hebben. Het GEN is immers vooral een spoorproject, uitgetekend door de NMBS. Ik moet echter altijd maar vaststellen

dat een aantal grote infrastructuurwerken al bezig of afgerond zijn zonder dat er een grondige behoefte-studie is gemaakt. Ik blijf dat vreemd vinden.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik ben zeker bereid die stand van zaken te geven vanwege de Vlaamse Regering. Het lijkt me zinvol om daar dan de NMBS bij te betrekken. Het lijkt me geen enkel probleem om dat te organiseren. Ik heb geantwoord op de vragen die u hebt gesteld. Voor alle duidelijkheid: dat onderzoek moet ervoor zorgen dat we een wetenschappelijke basis hebben om te kunnen bepalen hoe de exploitatie van de infrastructuur nu voort moet verlopen. Dat is in eerste instantie een zaak van de spoorwegen, maar het is belangrijk dat we daar wel bij betrokken zijn. Dat is het goede. Ik wil me niet verschuilen: ik wil ook toch wel zeggen wat er goed is aan het GEN. Goed is dat die betrokkenheid er is. Er wordt gewerkt aan het op elkaar laten inspelen. Zoals ik altijd antwoord, en terecht: START en de bijkomende START-lijnen, en alles wat te maken heeft met RegioNet Brabant-Brussel, bieden een belangrijk antwoord op wat De Lijn in het GEN-gegeven doet. Dat is natuurlijk een dynamisch gegeven. In de toekomst zal er meer moeten gebeuren. Naar aanleiding van deze studie en wat er aan de hand ervan wordt bepaald met betrekking tot de exploitatie van de GEN-infrastructuur, zal er opnieuw een antwoord moeten worden gegeven, door De Lijn, door de toevoer, door Vlaams-Brabant, voor het regionaal vervoer. In dat opzicht is de studie niet alleen belangrijk voor het mee bepalen van de exploitatie bij de GEN-infrastructuur – en het is erg belangrijk dat we mee aan tafel zitten en dat mee kunnen bepalen – maar ook voor het verdere vervolg van de inspanningen die Vlaanderen zal moeten doen om het GEN succesvol te maken.

Daarom is de inhoud van de studie die nu gebeurt, belangrijk. Daar bestaat een hele samenvatting van. Ik zal u die bezorgen, als u dat wilt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, in het in februari

2008 goedgekeurde toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 werd bepaald dat de elektriciteitssector noch voor centrales die werken met steenkool, noch voor centrales die werken met diesel, noch voor de klassieke gasgestookte centrales, gratis emissierechten zal ontvangen. Dit berust op een afspraak in het Overlegcomité van 1 februari 2008. Daar werd ook gesteld dat “er geen bijkomende impact zal zijn, op de elektriciteitsprijzen onder meer via de volledige uitvoering van de Pax Electrica en de eenzijdige engagementen”.

Wat betekent dit concreet? Is dit realistisch? Over hoeveel emissierechten gaat het in Vlaanderen? Wat is de vermoedelijke kostprijs?

De Europese regelgeving laat toe dat voor de handelsperiode 2008-2012 een deel van de emissierechten, maximum 10 percent, wordt geveild. Het Vlaamse Gewest heeft er in het goedgekeurde toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 voor geopteerd om geen emissierechten te veilen. In de versies van het toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 die in 2006 de ronde deden, was wel in een veiling voorzien van 184.340 ton CO₂, 0,5 percent van het totaal.

Waarom werd het geweer van schouder veranderd? Waarom wordt niet zoals in Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk geëxperimenteerd met zo'n veiling? Hoeveel potentiële inkomsten gaan er eventueel aan ons voorbij?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op 22 februari 2008 keurde de Vlaamse Regering inderdaad het Vlaamse toewijzingsplan CO₂-emissierechten voor de handelsperiode 2008-2012 goed.

Om de aanpassingen goed te begrijpen, is het belangrijk om de historiek van het toewijzingsplan even te bekijken. De eerste versie van dit plan werd op 20 juli 2006 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en op 22 september 2006 als onderdeel van het Belgische toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 aan de Europese Commissie overgemaakt. Op 16 januari 2007 nam de Europese Commissie een beschikking over het Belgische plan. Zij stelde dat het door België voorgestelde pakket van 63,328 miljoen ton emissierechten voor de Belgische bedrijven die vallen onder de emissiehandel, met 4,820 miljoen ton zou moeten worden beperkt tot 58,508 miljoen ton. Dit komt overeen met een daling van ongeveer 7,6 percent, wat trouwens lager ligt dan de gemiddelde Europese correctiefactor.

Op 14 december 2007 heeft de Vlaamse Regering het voorontwerp van besluit en bijhorend Vlaams toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 goedgekeurd om tegemoet te komen aan deze beschikking. Het Vlaam-

se Gewest reduceerde onder meer zijn hoeveelheid toe te wijzen emissierechten door het schrappen van de geplande veiling en door het aanbrengen van een aantal technische correcties op sector- en individueel niveau, steeds op basis van de beschikbare informatie.

Op 1 februari 2008 nam het Overlegcomité een aantal beslissingen. Dit hield onder meer in dat, na aftrek van de reductie door het Brusselse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest, elk de helft van de vereiste daling in de hoeveelheid toe te wijzen emissierechten op zich zouden nemen.

Tegelijkertijd werden ook de toewijzingsregels voor de elektriciteitssector geharmoniseerd tussen de verschillende gewesten. Concreet betekent dit dat in beide gewesten niet langer gratis emissierechten zouden worden toegewezen aan steenkoolcentrales, dieselen centrales en klassieke gasgestookte centrales. Die afspraak is gemaakt binnen het Overlegcomité. Ze wordt uiteraard ook zo geïmplementeerd in de plannen. Afspraken moeten immers worden nagekomen.

Naar aanleiding van de beslissing van het Overlegcomité werd op 22 februari 2008 een aangepast Vlaams Toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2008-2012 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Ten opzichte van het Vlaams Toewijzingsplan van 20 juli 2006 worden in het plan van 22 februari 2008 jaarlijks 2.062.813 emissierechten minder toegewezen aan de elektriciteitssector. Dat is mede een gevolg van de beslissing van het Overlegcomité. De installaties die hierdoor niet langer gratis emissierechten ontvangen, zijn de installaties zoals door u opgesomd, met name de installaties die relatief gezien het meeste CO₂ uitstoten. Dit moet de elektriciteitssector stimuleren om installaties in te zetten die relatief gezien minder CO₂ uitstoten.

Bij uw vraag over de kostprijs, wens ik eerst te verwijzen naar uw schriftelijke vraag van 31 maart 2006. U hebt toen de andere kant belicht. U vroeg toen hoe we maatregelen konden nemen om windfall profits te vermijden. Via het uitdelen van gratis emissierechten kunnen op een verkeerde manier winsten worden gemaakt. Toen werden gratis toegekende emissierechten voor nieuwe investeerders dan ook als negatief beschouwd.

Na de beslissing om geen gratis rechten meer te verstrekken, wordt nu de vraag gesteld naar de kostprijs. Ik kan daar vandaag geen gedetailleerd antwoord op geven. De kostprijs van de wijze van toewijzing aan de verschillende elektriciteitscentrales is om meer dan één reden niet precies voorspelbaar. Het gaat hier om een financieel instrument dat verhandeld wordt op een vrije markt, waar de prijs wordt gevormd door vraag en aanbod. Beide kanten van de markt worden direct en indirect beïnvloed door een reeks veranderende factoren, zoals de temperatuur in de winter, beslissingen van

de circa 12.000 individuele bedrijven en andere deelnemers op de markt, en de evoluties in de 27 lidstaten.

Ik leg ook de nadruk op de eventuele kostprijs aangezien, zoals u weet, een aantal bedrijfsvestigingen ook deel uitmaken van internationale groepen die een intern CO₂-emissierechtenbeleid voeren. We weten nog niet goed hoe ze daarmee zullen omgaan. Bedrijven kunnen ook gebruik maken van de inzet van een pakket gecertificeerde emissiereducties, conform het aandeel dat daartoe bestaat in de respectievelijke toewijzingsplannen. Het is mogelijk dat dit laatste aspect een invloed zal hebben op de kostprijs. De prijs zou ook beïnvloed kunnen worden door beslissingen van actoren buiten de Europese Unie, zowel private partijen als overheden. Het is dan ook zeer moeilijk om daar nu al een uitspraak over te doen.

Wat de eventuele impact van de beslissing van het Overlegcomité op de elektriciteitsprijzen betreft, weet u natuurlijk ook dat de prijsvorming van elektriciteit gebeurt op basis van diverse elementen: de productiekost, eventuele heffingen, de CO₂-emissierechtenprijs op korte of lange termijn, en een winstmarge. Het is precies de bedoeling van het systeem van emissiehandel dat de externe kosten die samenhangen met de CO₂-uitstoot in de prijs worden opgenomen, waardoor de inzet van technologieën die minder CO₂ uitstoten wordt bevorderd.

Concreet gebeurt dat doordat de verplichting om emissierechten in te leveren in de marginale kost geïntegreerd wordt, als op basis van fossiele brandstoffen elektriciteit geproduceerd wordt. Afhankelijk van de prijs van de emissierechten, kan dit verschuivingen met zich meebrengen in de merit order. De merit order is de volgorde waarin elektriciteitscentrales worden ingezet, waarbij bijvoorbeeld in plaats van steenkoolcentrales, meer en meer stoom-en-gascentrales (STEG-centrales) worden ingezet. Die zijn een pak milieuvriendelijker. Op deze wijze is het systeem van emissiehandel een instrument om, in het kader van een vrijgemaakte elektriciteitsmarkt, de emissies van broeikasgassen te verminderen.

De economische theorie leert dat de prijsvorming in een vrije markt gebeurt op basis van marginale kosten. De in te leveren emissierechten als gevolg van fossiele elektriciteitsproductie maken deel uit van die marginale kosten, zowel in het geval van gratis allocatie als in het geval van veiling of aankopen op de markt. Zoals u terecht hebt aangegeven, kan dat bij gratis allocatie aanleiding geven tot windfall profits in de mate dat de opportuniteitskost van gratis emissierechten toch nog in de elektriciteitsprijs wordt verrekend. Men heeft daar weinig vat op. We gaan er dus van uit dat met de genomen maatregelen in het huidige toewijzingsplan de kans daartoe alvast ernstig verkleind wordt. Er kan dus verwacht worden dat de beslissing van het Overlegcomité in principe geen extra impact zal hebben op de elektriciteitsprijzen, en bovendien zal bijdragen tot de beperking van eventuele windfall profits voor de betrokken installaties.

Het prijsbeleid is vooralsnog een federale bevoegdheid. Dat geldt ook voor de uitvoering van de Pax Electrica, waar we het al enkele keren over hebben gehad in de commissie. Vandaar dat het geen toeval is dat heel recent in de bevoegde commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers over dezelfde thematiek vragen werden gesteld door de oppositie aan de minister voor Klimaat en Energie. De federale minister verwees naar de CREG, die opvolgend studiewerk verricht heeft over de mogelijke impact van de toewijzing van emissierechten op de elektriciteitsprijs. Indien u dat wenst, kan ik u die studie overmaken. Uit de studie blijkt dat er nauwelijks effecten zouden mogen zijn op de prijs.

Het klopt dat het Vlaamse Gewest aanvankelijk van plan was jaarlijks een beperkte hoeveelheid emissierechten te veilen. Ten gevolge van de schaarste aan emissierechten is de veiling geschrapt. Er was nood aan het reduceren van de hoeveelheid toe te wijzen emissierechten voor de handelsperiode 2008-2012. Het was ook de bedoeling de engagementen uit de vorige legislatuur te respecteren.

Een virtuele opbrengst is moeilijk te bepalen. Ik heb daarnet al verwezen naar de moeilijkheden in verband met de prijsbepaling. Er zijn ook nog bepaalde specifieke elementen verbonden aan veilingen, zoals de gekozen wijze van organisatie, het aantal veilingen in de Europese Unie en de deelnemende partijen. Ik stel vast dat er tussen de lidstaten heel wat gepraat wordt over de organisatie van de veilingen.

De beslissing om geen emissierechten te veilen is echter maar een uitstel, en zeker geen afstel. Op 23 januari 2008 lanceerde de Europese Commissie immers een voorstel tot herziening van de Europese richtlijn inzake emissiehandel. Daarin staat onder meer dat vanaf 2013 een aanzienlijk deel van de totale beschikbare hoeveelheid emissierechten niet langer gratis toegewezen zal worden, maar op een internationale markt door de intensieve bedrijven aangekocht zal worden.

Dit voorstel stelt dat vanaf 2013 geen gratis emissierechten meer toegewezen zullen worden voor de productie van elektriciteit. Alle elektriciteitsproducenten zullen dan hun emissierechten dus moeten verwerven via een veiling. De beslissing van het Vlaamse Gewest om niet langer gratis emissierechten toe te wijzen aan steenkoolcentrales, dieselcentrales en klassieke gascentrales past dus zeker binnen de toekomstvisie van de Europese Commissie.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer uitvoerig antwoord. Ik noteer dat de studie ter beschikking wordt gesteld van de commissie.

De nieuwe richtlijn zal door een volgende regering moeten worden uitgevoerd. Ze zal ook onderdeel uitmaken van het regeerakkoord.

Met uw antwoord hebt u duiding gegeven bij de wendingen die dit dossier de afgelopen jaren toch wel heeft genomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de impact van de Europese richtlijn Omgevingslawaai op de geluidsoverlast op het Vlaamse wegennet

Vraag om uitleg van de heer Rudi Daems tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gemeten geluidsoverlast langs de E34

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de Europese richtlijn Omgevingslawaai werd door de Europese commissie uitgevaardigd met de bedoeling om tussen de Europese lidstaten een harmonisatie te verkrijgen van geluidsmaten en rekenmethoden; om een inventarisatie te realiseren van de problematiek dankzij de opmaak van geluidskaarten – waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar de geluidsbelasting voor woningen –, actieplannen op te stellen; en ten slotte ook om het brede publiek bewust te maken van de problematiek van omgevingslawaai.

Die Europese richtlijn is in Vlaanderen omgezet dankzij het besluit van de Vlaamse Regering inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai, tot wijziging van het besluit van 1 juni 1995 houdende algemene sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. Op 7 september 2007 en 7 december 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist wie bevoegd is voor de uitvoering van de richtlijn en voor welke infrastructuren en agglomeraties een geluidskaart zal worden opgesteld.

Ik wil mij hier beperken tot een bespreking van de weginfrastructuur in Vlaanderen, en dat in verband brengen met het slechte wegennet in Vlaanderen. Aangezien de ontwerprichtlijn in de eerste plaats betrekking heeft op agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners, zijn het aantal gebieden waarvoor een geluidsbelastingkaart moet worden opgesteld eerder beperkt. Voor twee grote agglomeraties moet men geluidsbelastingkaarten opstel-

len. Voor de agglomeratie Antwerpen gaat het over Antwerpen-Centrum, Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Merksem en Wilrijk. Voor de agglomeratie Gent gaat het over Gent-Centrum, Nieuw-Gent, Oostakker, Wondelgem, Gentbrugge, Ledeberg, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem, Drogen, Sint-Amandsberg en Mariakerke.

De geluidsoverlast ten gevolge van wegverkeer is in Vlaanderen beperkt zich echter niet tot de agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners. Dagelijks bereiken ons berichten van omwonenden van grote snelwegen die de geluidsoverlast van de snelweg in hun buurt niet langer kunnen harden. Denk maar aan de inwoners van Meise, de buurtbewoners van de Wilsonweg in Wilrijk, de bewoners langs de E34, en zo zijn er nog veel meer. Soms wordt de geluidsoverlast veroorzaakt door de grote hoeveelheid van verkeer, soms door het wegnemen van geluidsbuffers, en soms ook door de slechte staat van het wegdek.

Voor het aanleggen van een geluidsscherm moeten echter in vele gevallen de betrokken gemeenten diep in de geldbeugel tasten. Want module 5 van het mobiliteitsconvenant stelt dat pas vanaf 80 decibel het Vlaamse Gewest volledig subsidieert. Het Vlaamse Gewest voorziet reeds in een subsidiëring wanneer de 65 decibel wordt overschreden. Bij de 260 geluidsmetingen die sinds 2002 zijn uitgevoerd, werd meer dan 200 keer de 65 decibelnorm overschreden. Het investeringsklimaat staat echter in schril contrast met de resultaten van de geluidsmetingen: er werd sinds 2002 op ongeveer 26 plaatsen een geluidsscherm geplaatst, wat eigenlijk aantoonde dat geluidsoverlast ten gevolge van wegverkeer in Vlaanderen niet al te ernstig wordt genomen.

Onlangs bleek nog uit een studie van het onderzoeksbureau CE Delft in opdracht van de transportcommissie van de Europese Commissie dat het verkeerslawaai jaarlijks 50.000 doden maakt in Europa. De 50.000 Europeanen stierven aan de gevolgen van een hartaanval veroorzaakt door de stress die het lawaai uitlokte. Nog 20.000 andere Europeanen houden jaarlijks hartproblemen over aan de geluidshinder door vervoer op spoor en weg.

Ondanks de Europese richtlijn over het omgevingslawaai blijven de inspanningen om de kwalijke gevolgen van wegverkeer te bannen, zeer laag. Nochtans is enkel het Vlaamse Gewest verantwoordelijk voor de overlast, en kan ook enkel het Vlaamse Gewest inspanningen leveren om de overlast te verminderen.

Gelet op de versnipperde bebouwing in Vlaanderen is het aantal districten of deelgemeenten in een arrondissement van 250.000 inwoners zeer klein. Zal de Vlaamse Regering hiermee rekening houden, en meerdere gemeenten gelegen langs grote gewestwegen

opnemen in het onderzoek naar de geluidsbelasting? In de praktijk blijkt dat de gemeenten niet kapitaalkrchtig genoeg zijn om geluidswerende maatregelen te kunnen financieren. Is de Vlaamse Regering van mening dat lawaaioverlast ten gevolge van verkeer op een gewestweg ook de verantwoordelijkheid is van de gemeenten gelegen aan die gewestweg?

Het investeringsklimaat voor geluidsschermen in Vlaanderen is niet echt goed. Hoe zal de Vlaamse Regering aantonen dat zij bekommerd is om de kwalijke gevolgen van het wegverkeer? Degelijk asfalt, dat slijtvast is, spoorvorming tegengaat maar ook geluidssarm is, is zeer belangrijk in de strijd tegen lawaaioverlast ten gevolge van wegverkeer. Hoe ver staat het met de studie over asfalt die werd uitgevoerd op de E19 in Kontich. Die studie gaat vooral over de spoorvorming. Is ook de lawaaioverlast onderzocht? Wat is het resultaat van dat onderzoek? Ik vermeld ook even dat in een krantenartikel van vorige week stond dat twee studenten van een Antwerpse hogeschool zelf onderzoeken hoeveel lawaai de verschillende soorten asfalt veroorzaken. Ik ben heel blij dat ze dat doen, en het bewijst ook dat het probleem de mensen bezighoudt.

Hoe moet het nu verder met de aanpak van de geluidsoverlast in Vlaanderen ten gevolge van wegverkeer, gelet op de Europese richtlijn, de slechte toestand van het wegennet in Vlaanderen en de kwalijke gevolgen van geluidsoverlast voor de gezondheid van veel omwonenden?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mevrouw Van den Eynde heeft goed het ruime kader geschetst, dus dat moet ik bij wijze van inleiding niet herhalen. Lawaai – en dan heb ik het niet alleen over nachtvluchten – is een onderschat gezondheidsprobleem. We moeten dat ernstig nemen, en dat is opnieuw een argument om te werken aan de snelle invoering van de ecoscore, want geluid is een belangrijk criterium voor de beoordeling van voertuigen.

Ik ben in de pen gekropen naar aanleiding van één concreet onderzoek langs de E34. Dat onderzoek is gebeurd in opdracht van een zevental gemeenten waarover het tracé loopt, van Ranst tot Oud-Turnhout, en is uitgevoerd door het Provinciaal Instituut voor Hygiëne van Antwerpen. In dat onderzoek wordt vastgesteld dat op 24 punten van die zeven gemeenten de norm van 65 decibel meestal wordt overschreden. In die gevallen heeft men het dan over "ernstige hinder". Vooral de gemeente Ranst scoorde slecht.

Ik heb het signaal van enkele burgemeesters en mandatarissen ter harte genomen. Zij zeggen dat er iets moet gebeuren. Zij suggereren om er vooral via de milieudiensten werk van te maken. Zij hebben drie voorstellen:

geluidswerende schermen, het herstel van het wegdek op de plaatsen waar lawaai wordt veroorzaakt en eventueel de invoering van een snelheidsbeperking op bepaalde plaatsen.

Ik heb voor u enkele vragen. Een: bent u bereid om een tandje bij te steken en die voorstellen ter harte te nemen? Wat vindt u van die voorstellen? Mijn tweede vraag peilt naar het principiële. Hierover zijn de meningen onder de lokale mandatarissen die ik heb gesproken, verdeeld. Toch neemt een gedeelte een principiële standpunt in: het is een Vlaamse weg, en bijgevolg is het logisch dat de verantwoordelijkheid bij de Vlaamse wegbeheerder ligt om ervoor te zorgen dat de geluidshinder onder de normen, of richtwaarden blijft. Wat vindt u van dat standpunt?

Mijn en ook uw voornaamste bezorgdheid is evenwel dat er iets aan gebeurt. Mevrouw Van den Eynde heeft al aangetoond dat het niet bijster goed vooruit gaat met de plaatsing van geluidsschermen op problematische plaatsen. Moeten we dat niet herbekijken? En ervoor zorgen dat het Vlaamse Gewest meer initiatieven neemt?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Ik wil me aansluiten bij deze vragen om uitleg, met betrekking tot iets wat we hier al vaker hebben besproken, namelijk het E17-viaduct te Gentbrugge. Daar is het wegdek hersteld, maar het is niet echt goed gebeurd. Er is nu meer lawaai dan voorheen. De oplossing is blijkbaar het verlagen van de snelheid. Dat is niet echt een goede oplossing. Er zijn twee oplossingen mogelijk. Enerzijds het responsabiliseren van de aannemer en ervoor zorgen dat het wegdek goed wordt herlegd, anderzijds geluidsschermen. Het viaduct telt 500 meter zonder geluidsschermen. Dit punt zal zeker nog op de agenda verschijnen naar aanleiding van de evaluatie van de maatregelen die daar werden genomen, namelijk het verlagen van de snelheid, wat niet de ideale oplossing is.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij deze vraag om uitleg. Deze kwestie is niet te onderschatten als we zien dat de normen op 24 punten in 7 gemeenten worden overschreden. Ik wil daar toch een kanttekening bij maken. We hebben het dossier van Gentbrugge hier noodgedwongen op de tafel gehad. Ik heb nadien nog verschillende schriftelijke vragen gesteld over de evaluatie van de maatregelen daar. Mevrouw de minister, u hebt geantwoord dat de geluidsoverlast op dat viaduct met één decibel was verminderd.

In een tweede schriftelijke vraag heb ik u gevraagd hoe u de bestending van dat proefproject verklaart. U

hebt geantwoord dat de werkelijke reden voor het behouden van dat proefproject is dat er veel minder ongevallen plaatsvinden. Als we nul kilometer per uur rijden, dan hebben we geen ongelukken meer. Om tegemoet te komen aan de geluidsoverlast, zijn er heel wat maatregelen die efficiënter kunnen blijken, zoals geluidsschermen. Ik begrijp dat dat budgettair niet allemaal meteen mogelijk is, maar er zijn veel maatregelen waar ik meer in geloof dan in het verlagen van de snelheid. Ik zie een tragere doorstroming en stel me vragen bij de wenselijkheid van die maatregel.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Er zijn landen in Noord-Europa waar op autosnelwegen niet sneller dan 90 kilometer per uur mag worden gereden, en waar de economie heel goed draait. Ik nodig u uit om in Noorwegen te gaan kijken. Als er minder ongevallen gebeuren, des te beter, want er wordt toch veel te snel gereden.

Mevrouw de minister, we hebben een uitgebreide evaluatie gehad over het mobiliteitsconvenant, met name over module 5. Geluidsschermen op autosnelwegen en grote ringwegen zijn een taak van het Vlaamse Gewest en niet van de steden of gemeenten. De meeste gemeenten spelen ook niet in op die module 5, omdat ze veel te duur is. Er zijn enkele modules die heroverwogen moeten worden. Dit is er een van.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Het voorstel van decreet in verband met module 5 kwam van mij. Ik stel voor dat de meerderheid het overneemt. Ik heb er geen probleem mee. Ik neem aan dat u het niet mag goedkeuren als het van het Vlaams Belang komt, maar neem het dan over.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Vooraleer te antwoorden, wil ik verwijzen naar het debat dat in de Commissie voor Leefmilieu werd gevoerd naar aanleiding van de beleidsbrief. Ik heb toen een stand van zaken gegeven over de Europese richtlijn, hoe we dat zullen aanpakken, welke de stappen zijn. Ik verwijs ook naar de vraag om uitleg (van oktober 2007) van mevrouw Vogels over de maatregelen tegen geluidsoverlast (zie *Hand. VI. Parl. 2007-08*, nr. C30).

Mevrouw Van den Eynde, u verwijst naar een studie uitgevoerd door het onderzoeksbureau CE Delft, die stelt dat er 50.000 Europeanen sterven aan de gevolgen van een hartaanval veroorzaakt door stress van verkeerslawaaï. De studie is gebaseerd op ruwe aannames en schattingen. De studie vermeldt zelfs uitdrukkelijk dat er heel weinig onderzoek is verricht op dit gebied en dat ze zich dus baseert op ruwe schattingen van het aantal inwoners dat wordt blootgesteld aan bepaalde geluidsniveaus

ten gevolge van verkeerslawaaï. De relatie tussen sterven ten gevolge van een hartziekte door stress van verkeerslawaaï is gebaseerd op heel weinig gegevens.

Niettemin is geluidsoverlast een probleem dat we niet kunnen negeren. Ik erken dat dit in het algemeen en langs gewest- en autosnelwegen in het bijzonder een zeer actueel thema is. Ik verwijs naar de vele vragen, mails en commentaren die ik in dit verband van burgers ontvang. Geluid is objectief en subjectief. Wat voor de ene persoon storend is, is dat voor de andere niet. We hebben dat in de Commissie voor Leefmilieu al uitvoerig besproken. We moeten proberen een en ander te objectiveren. Dit maakt het voorwerp uit van een uitvoerig Vlaams onderzoek.

Op Europees niveau werd in 2002 een richtlijn aangenomen die een succesvolle gemeenschappelijke aanpak van geluidshinder over de hele Europese Unie moest bevorderen. De richtlijn werd voor Vlaanderen omgezet in VLAREM via het besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaaï. In de Europese richtlijn staat dat de lidstaten voor zowel de belangrijke agglomeraties als de belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens strategische geluidsbelastingkaarten moeten opstellen in twee fasen. Een strategische geluidsbelastingkaart is een grafische of numerieke voorstelling van de bestaande geluidsbelastingssituatie waarbij het geschatte aantal woningen, personen, scholen of ziekenhuizen in een bepaald gebied blootgesteld aan een specifieke waarde van een geluidsbelastingindicator, wordt weergegeven.

In de Europese richtlijn staat gedefinieerd wat men verstaat onder belangrijk. Men heeft dat proberen te objectiveren. Belangrijke agglomeraties zijn er van meer dan 250.000 inwoners, belangrijke wegen zijn er met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar, belangrijke spoorwegen zijn er met meer dan 60.000 passages per jaar en belangrijke luchthavens zijn er met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Er worden strategische kaarten opgemaakt, niet alleen voor de belangrijke agglomeraties maar ook voor alle belangrijke wegen in Vlaanderen. De woningen die gelegen zijn langs de drukke wegen worden meegenomen bij de opmaak van de kaarten voor wegverkeer. Voor Vlaanderen komt dit voor het gedeelte agglomeraties neer op de agglomeratie Antwerpen en Gent. Voor het gedeelte belangrijke wegen gaat het om ongeveer 1900 kilometer gewestwegen. Ik heb een kaartje en tabelletje bij dat ik u zal laten overmaken zodat u kunt zien over welke wegen het gaat. Ik ben ervan overtuigd dat de meesten onder u wel min of meer weten welke wegen dat zijn. De kaart en de tabel kunt u ook op de website van ons departement terugvinden. Die tabel is enige tijd geleden ook aan de Europese Commissie bezorgd.

In een tweede fase, tegen 2012, moeten die strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor alle agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners, voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages en voor de spoorwegen met meer dan 30.000 passages per jaar. In deze fase zullen nog heel wat meer agglomeraties en gewestwegen onder de toepassing van de richtlijn vallen.

Over module 5 van het mobiliteitsconvenant is hier al een interessante discussie gevoerd. Deze bevoegdheid deel ik met minister Van Brempt. Ik breng even in herinnering wat daarin staat. Bij een overschrijding van 80 decibel van het maximum gemeten geluidsniveau komt de totale kostprijs ten laste van de Vlaamse overheid. Tussen de 65 decibel en 80 decibel is er, afhankelijk van de gemeten waarde, een procentuele verdeling van de kostprijs tussen de Vlaamse overheid en de lokale overheden. Onder de 65 decibel ligt de kostprijs volledig bij de lokale overheid. In de praktijk komt het erop neer dat de lokale overheid in de meeste gevallen nog een deel van de geluidswerende constructie moet betalen. Afhankelijk van gemeente tot gemeente, beslissen zij om mee te betalen. Dat is de huidige stand van zaken waarmee we rekening moeten houden.

Er rijzen daaromtrent heel wat vragen en er zijn bedenkingen. Men vraagt of we er niet wat creatiever mee kunnen omspringen en of we de module niet kunnen herzien. Ik heb in het verleden al gesteld dat die bereidheid er zeker is. Ik zal daarover met mijn collega een gesprek plannen in de komende periode, zonder evenwel vandaag een resultaat te kunnen garanderen.

Er is gevraagd of de Vlaamse Regering van mening is dat lawaaioverlast ten gevolge van verkeer op een gewestweg mee de verantwoordelijkheid is van de gemeenten, gelegen aan die gewestweg. Hiervoor verwijst ik naar de filosofie van module 5. Daarin zegt men dat de lokale overheid mee verantwoordelijk is voor het ruimtelijke beleid langs de autosnelwegen en gewestwegen. Als de bewoning dateert van voor de openstelling van de betrokken weg, wordt daar in de berekening voor de bijdrage ook rekening mee gehouden door een reductie van 10 procent toe te passen op de gevraagde bijdrage vanwege de lokale overheid.

In de tekst van module 5 wordt ook aandacht besteed aan de mogelijke stedenbouwkundige maatregelen die een lokale overheid kan nemen bij bijvoorbeeld nieuwbouw in de buurt van autosnelwegen.

Het investeringsklimaat van geluidsschermen in Vlaanderen is zeer laag, wordt gezegd. Ik wil dit nuanceren. Het is onjuist te stellen dat de Vlaamse Regering niet bekommerd zou zijn over de mogelijke gevolgen van geluidsoverlast. Bij de aanleg van nieuwe wegen, proberen we steeds te voorzien in geluidswerende maatregelen of in het gebruik van materialen met gunstige geluids-

karakteristieken. Ook bij de heraanleg van gewest- of autosnelwegen wordt, waar mogelijk, gekozen voor materialen met gunstige geluidskarakteristieken. Daarnaast wordt er door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) en de eigen afdeling Wegenbouwkunde bij het onderzoek naar verhardingstypes steeds rekening gehouden met de geluidskarakteristieken van een verharding.

Wat betreft de verhardingen zijn er heel veel vragen naar bijvoorbeeld fluisterasfalt, maar ik weet uit ervaring dat dergelijk asfalt bij harde regen een negatieve impact heeft op de veiligheid. De techniek evolueert echter en ondertussen bestaan er geluidsvriendelijke types asfalt, die niet de naam fluisterasfalt hebben, maar die zowel voor de veiligheid als voor het geluid gunstig zijn. De industrie maakt wat dat betreft een evolutie door.

Voor wat specifiek het plaatsen van geluidswerende maatregelen betreft, kan ik u meedelen dat er op het programma voor de komende drie jaar in 18,9 miljoen euro is voorzien. U kunt zeggen dat dit te weinig is, maar we moeten met het totale budget op dat programma ook de andere investeringen financieren. De 18 miljoen is enkel voor de schermen op zich. Een stuk van de andere investeringen, bijvoorbeeld de materiaalkeuze, heeft ook een impact op het geluidsniveau. Een degelijk asfalt, dat slijtvast is en spoorvorming tegengaat, maar ook geluidsarm is, is belangrijk. Een stil wegdek dat ook goed scoort voor duurzaamheid, wintergedrag, spoorvorming enzovoort, ideaal dus, is nog niet op de markt. Zeer veilige fluisterasfalt bestaat nog niet. We maken wat dat betreft vooruitgang, en de administratie houdt ook rekening met de mogelijkheden die bestaan. Er wordt een Europees onderzoek gevolgd en ook in de andere Europese landen worden verschillende wegverhardingen getest op het akoestische en het duurzaamheidsaspect. We volgen uiteraard de evoluties op die elders worden geboekt.

Wat betreft de E19, was de doelstelling van de studie het bestuderen van het gedrag van onderlagen die speciaal ontworpen zijn om een grotere levensduur te bekomen. Er werd een proefvak aangelegd in 2006 en dat wordt tweemaal per jaar opgemeten en geïnspecteerd. Gezien deze lagen ontworpen zijn voor een grote levensduur, kan men na twee jaar nog geen definitief verslag hierover uitbrengen. Het proefvak betreft enkel de onderlagen en niet de slijtlaag van de verharding. De onderlagen hebben geen invloed op het lawaai door het wegverkeer, het gaat enkel over de stabiliteit van de onderlaag.

Er was een vraag over de belastingkaarten. Het antwoord is exact hetzelfde als wat ik destijds heb gegeven in deze commissie naar aanleiding van de vraag van mevrouw Vogels over de maatregelen tegen

geluidsoverlast. We moeten die kaarten eerst opmaken. We hebben wat vertraging opgelopen. Ik heb de redenen daarvan opgesomd. Het is de bedoeling om de achterstand zo vlug mogelijk in te lopen.

Op dit ogenblik zijn we ook aan het onderzoeken welke geluidswerende maatregelen mogelijk zijn, wat de geluidsreductie is bij verschillende soorten gewestwegen, wat de financiële impact is en wat de technische en randvoorwaarden zijn. Het is te gek om een stille weg aan te leggen die niet duurzaam blijkt te zijn. Die moet je veel sneller heraanleggen, met problemen van hinder en dergelijke tot gevolg.

De beperking van de geluidsoverlast, niet alleen het in kaart brengen maar ook het nemen van heel specifieke maatregelen, zal voor de komende jaren een bijzonder belangrijke uitdaging blijven, ik maak me daar geen illusies over. Eens we alles in kaart hebben gebracht, is het ogenblik er om specifiek de juiste maatregelen te nemen in al die zones. De komende jaren zullen we daar in steeds toenemende mate en bij alle heraanleggen die moeten gebeuren, rekening mee moeten houden. Ik ben me daar ten volle van bewust.

Anderzijds garandeert de planmatige aanpak nu wel dat systematisch situaties worden vermeden waarbij geluidsschermen worden gezet om – bijvoorbeeld – een natuurgebied en stiltegebied te beschermen, maar er een paar honderd meter verder geen kunnen worden gezet omdat er wegenwerken zijn. Het is net de bedoeling planmatig te werken en het geheel wat integraler te bekijken.

Mijnheer Daems, die E34 volgt inderdaad een lang traject. Dat van die geluidsmetingen heb ik ook via de media vernomen. Ik ben zeker geïnteresseerd in de resultaten van die metingen. Het zou me een plezier doen mocht het verslag daarvan worden bezorgd aan ons agentschap of aan het kabinet. Noch de administratie, noch het kabinet heeft die resultaten gekregen. Wat die metingen betreft, hebben we natuurlijk niet gewacht. Ik veronderstel dat we die cijfers zullen krijgen. We hebben de afdeling Wegenbouwkunde van ons agentschap gevraagd om, in overleg met de betrokken gemeenten, gedetailleerde geluidsmetingen uit te voeren op een aantal locaties langs de E34. Ik weet dat er metingen zijn gebeurd, maar het lijkt me noodzakelijk dat zelf te onderzoeken. Dat zijn geen grote onderzoeken. Daar we die resultaten nog niet hebben gekregen, lijkt het me evident dat zelf te doen. Het is ook van belang dat de metingen op een vergelijkbare wijze gebeuren als bij andere autosnelwegen, zoals de E313. Ik heb de opdracht gegeven om die zeven gemeenten te contacteren en te bekijken op welke plaatsen dat nuttig en vrij vlot kan gebeuren.

Ik kan vandaag nog geen beslissing nemen over de vraag of daar geluidswerende maatregelen moeten worden genomen, maar dit kan de aanzet vormen tot verdere

interessante gesprekken in dat verband. Tot op heden wacht ik nog steeds op dat dossier.

Dan was er de opmerking van de heer Deckmyn over Gentbrugge. Zijn zorg was dat blijvend aandacht zou worden besteed aan dat dossier.

Op de schriftelijke vraag van mevrouw De Ridder heb ik inderdaad geantwoord dat er sprake was van een vermindering met 1 decibel, maar dat momenteel de snelheidsvermindering zou worden behouden. Er komen immers weinig of geen klachten over die maatregelen en er is wel sprake van een subjectieve vermindering. Dat is heel vreemd, maar naast de metingen die gebeuren, hebben mensen het gevoel dat het lawaai is verminderd. De maatregel leidt blijkbaar tot het subjectieve gevoel dat de hinder toch is afgenomen. Ik geef een ander voorbeeld, namelijk het dossier van de Wilsonweg. Dat dossier is intrigerend: objectief gezien, volgens de metingen, heeft het al dan niet aanwezig zijn van groen er totaal geen effect op het aantal decibel. Het subjectieve hindergevoel is echter zeer groot naargelang daar groen is of niet.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Er is natuurlijk groen en groen.

Minister Hilde Crevits: Er zijn metingen gebeurd. Er is een verschil tussen de objectieve meting van het effect en het feit dat men iets niet kan zien. Daarmee praat ik die situatie niet goed, maar er is toch sprake van iets objectiefs en een subjectief gevoel.

De situatie in Gentbrugge wordt gevolgd, maar voorlopig blijft die snelheidsbeperking bestaan.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. De problematiek van de geluidsoverlast op onze gewestwegen kan inderdaad deels subjectief zijn, maar de geluidsmetingen zijn natuurlijk wel objectief. Ik heb niet een bepaald dossier willen aankaarten, omdat dit op diverse plaatsen in Vlaanderen heel ernstig moet worden genomen. De heer Daems heeft verwezen naar het dossier van Ranst. Ik volg dat al sinds 2002. Dat is bijna een ander tijdperk. Minister Stevaert heeft toen beloofd dat er geluidsschermen zouden komen. Hij heeft dat telkens gepland in de begroting, maar uiteindelijk zijn er toch geen geluidsschermen gekomen. Hij heeft de mensen daar met een kluitje in het riet gestuurd.

Alleszins is dit op het einde van de vorige zittingsperiode goedgekeurd, maar we naderen het einde van deze zittingsperiode, en het geluidsscherm is er nog niet. Daar wou ik u toch even op wijzen, mijnheer de minister, want dit is de mensen voor de gek houden.

U had het over het driejarenprogramma en een bedrag van 18,9 miljoen. U hebt echter niet gezegd over hoeveel plaatsen het gaat waar u geluidswerende maatregelen zult nemen. Hebt u die informatie bij, dan vernem ik die graag.

Minister Hilde Crevits: Vanaf het ogenblik dat het indicatief programma definitief is goedgekeurd, is dat beschikbaar.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wat het asfalt betreft, hoop ik dat de industrie voort blijft zoeken. De zoektocht naar degelijk asfalt is erg belangrijk. Het kan een belangrijk element zijn waarmee in de toekomst moet worden gewerkt om geluidsoverlast te beperken. Ik neem aan dat we niet heel Vlaanderen kunnen ommuren met geluidsschermen.

In het kader van de discussie over het voorstel van decreet over de mobiliteitsconvenanten hebben de leden van de meerderheid me gezegd dat, voor die gemeenten die binnen die agglomeratie vallen, de geluidsschermen sowieso zullen moeten worden betaald door het Vlaamse Gewest. Klopt dat?

Het verbaast me enigszins dat u nooit gegevens hebt gekregen over de E34. Van wie gaan die metingen dan eigenlijk uit? Van de burgemeesters zelf?

De heer Rudi Daems: Van het Provinciaal Instituut voor Hygiëne (PIH).

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Van het PIH. Dat had ik daarnet niet gehoord. Mevrouw de minister, ik vraag me eigenlijk af of u die vraag ooit hebt gekregen van de burgemeesters. Ik stel immers vast dat er jongste twee jaar nooit geluidsmetingen zijn gebeurd op de E34 in de Kempen.

In het door mij ingediende voorstel van decreet vragen we dat module 5 zou worden afgeschaft. Ik denk echter dat ook een hervorming van module 5 een oplossing zou kunnen bieden. Ik denk dan aan het aantal decibel voor de verplichte plaatsing van geluidsschermen of het verplicht nemen van maatregelen, met betrekking tot asfalt, geluidsschermen, herinrichting of andere geluidswerende maatregelen, zoals een snelheidsbeperking. Zo kunnen we meer werk maken van de aanpak van de geluidshinder in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik had gehoopt op goed nieuws, vooral dan wat de vraag wie hier de kosten moet betalen betreft. Als ik u goed beluister, zegt u eigenlijk dat het Vlaamse Gewest hier de volledige kost op zich zou moeten nemen, tenzij er sprake is van bepaalde nieuwe situaties. U zult nu overleggen met

minister Van Brempt. U bent immers gezamenlijk bevoegd. Ik hoop dat u dat snel doet. Misschien moeten we dat over een tijdje eens opnieuw aankaarten, als dat overleg heeft plaatsgevonden.

Wat de E34 betreft, wist ik natuurlijk niet of u de resultaten al dan niet had gekregen. Het lijkt me echter niet nodig om opnieuw een onderzoek te doen. Het PIH, dat die studie heeft gedaan, is een erkend laboratorium voor diverse parameters. Het instituut werkt volgens de normale standaarden, zowel qua lucht en water als qua geluid. Het is misschien voldoende om dat rapport op te vragen en al dan niet te valideren, in plaats van nogmaals een hele proefopstelling te doen. Dan zijn we immers weer een jaar zoet. Dat lijkt me een betere werkwijze. Ik stel voor dat we dit debat over een tijd hernemen. Dan gaat het vooral over die module 5 en de vraag of we hier inderdaad geen bijkomende inspanning moeten doen om de gemeenten te bevrijden van deze last.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mevrouw de minister, u had het over de financiering van geluidsschermen. Dan gaat het over 18 miljoen euro. Dat zou misschien toch iets te weinig zijn voor het plaatsen hiervan. Dat is algemeen bekeken. U zult me niet kwalijk nemen dat ik dit bekijk vanuit de invalshoek van de E17-viaduct in Gentbrugge. Dat is en blijft toch een proefproject.

Ik verwacht toch een zekere vorm van finaliteit. Als ik het goed begrepen heb, zegt u dat er een soort van subjectieve tevredenheid is, wat niet echt mijn aanvoelen is. Subjectief is inderdaad heel subjectief. Moet ik daaruit concluderen dat de snelheid zoals die daar nu is aangegeven, zo zal blijven en dat er geen geluidsschermen zullen komen? Het zal ongetwijfeld worden opgevolgd. Maar wanneer zullen we dit proefproject evalueren? Ik dacht dat er een timing stond op het evalueren van dit initiatief. Als ik nu geen antwoord krijg, dan zal ik u in de toekomst hierover zeker opnieuw ondervragen.

Minister Hilde Crevits: Ik zal u een overzicht van de geluidsschermprojecten bezorgen. U hebt het programma gekregen en daar zat een overzicht bij, maar dat is intussen verfijnd. Het is wel een indicatief programma, geen definitief programma.

Ik heb de laatste stand van zaken over Gentbrugge niet bij. Ik kan u daar dus niet meer over zeggen.

De heer Daems vraagt waarom module 5 al niet lang is afgeschaft. Die module 5 bestaat en wordt nu en dan geëvalueerd. De beslissing moet collegiaal worden genomen. Ik hoor dat de roep toch wel vrij groot is. In de beleidsbrief Leefmilieu is er een apart hoofdstuk gewijd aan de factor geluid, voor de eerste keer naar ik

meen. Voor mij is het belangrijk om de gevarenzones te kennen en dan te bekijken hoe we op de meest efficiënte wijze gericht kunnen investeren om de probleemzones aan te pakken, minder versnipperd dan nu het geval is. Hoe die module zal evolueren, daarover kan ik vandaag niets beslissen. Maar u kunt erop rekenen dat het gesprek zal worden aangegaan om te bekijken of er moet worden bijgestuurd en hoe we dat dan doen.

Het Provinciaal Instituut voor Hygiëne heeft metingen gedaan van de geluidsoverlast langs de E34. Ik heb ze nog niet ontvangen. Als blijkt dat de metingen volledig conform onze metingen zijn, dan gebruiken we ze. Meten is weten, maar men moet niet alles drie keer meten. Als blijkt dat de metingen niet conform zijn, dan zal ik toch vragen om een paar geijkte metingen uit te voeren op onze wijze. Ik heb aan de administratie gevraagd om het overleg met de gemeenten op te starten.

De heer Jan Peumans: We hebben indertijd een uitgebreide evaluatie gedaan van het mobiliteitsconvenant. Men kan de module laten staan, want als een gemeente zo gek is om er gebruik van te maken, dan moet ze dat maar doen. Maar de bedoeling van de geestelijke bedenkers van module 5 was om een multiplicatoreffect tot stand te brengen, en dat zou de invalshoek van de evaluatie moeten zijn. Men wilde een derde laten meefinancieren in de hoop dat er meer investeringen zouden volgen. Vanuit dat oogpunt bekeken, is module 5 een mislukking.

Als ik sommige van uw antwoorden hoor, dan denk ik aan de goede tijd dat ik zelf op het kabinet van Openbare Werken werkte. Ik hoor dingen over fluisterasfalt die 20 jaar geleden ook al werden gezegd. Uw administratie zegt dat het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw dit moet onderzoeken. Met alle respect maar ik kan u Nederlandse artikels bezorgen over stille wegdekken. Ze zijn er al.

Minister Hilde Crevits: Ik heb gezegd dat er een verschil is tussen fluisterasfalt en stil asfalt. Ik heb gezegd dat er bij elk wegvak dat wordt aangelegd, zeker bij knelpunten, wordt bekeken of het mogelijk is te kiezen voor stil asfalt, wat geen fluisterasfalt is.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, het is een heel ander debat, maar mag ik u erop wijzen dat slechte wegen een van de oorzaken van de toename van geluidsoverlast zijn. U moet eens van Brussel naar Leuven rijden of omgekeerd. Het zogenaamde Betonac-vak ligt er heel slecht bij. Misschien moet men eerst de bestaande wegen eens beter onderhouden vooraleer men grote ontdekkingen denkt te doen die, volgens mij, in andere landen al lang bestaan.

Minister Hilde Crevits: Ik hoor u graag zeggen dat we een inhaalbeweging in het onderhoud van de wegen

moeten doen. Ik doe er dag aan dag mijn best voor. Het is niet evident, want je moet met van alles rekening houden. De ingenieurs uit de administratie doen hun ogen niet dicht. Het is niet zo dat ze nog werken met boeken van twintig jaar geleden. Ze volgen de zaken nauwkeurig op.

Maar u hebt natuurlijk wel gelijk dat onderhoudswerk dat niet duurzaam is, moet worden verholpen want het kan aanleiding geven tot een aantal objectieve geluidsklachten.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik denk dat u niet volledig hebt geantwoord op mijn vraag over de geluidslastenkaart voor de agglomeraties. De agglomeraties zullen verder worden onderzocht naar aanleiding van de Europese richtlijn Omgevingslawaaï. Zal de financiering gebeuren door het Vlaamse Gewest of valt het toch onder module 5?

De heer Daems heeft geen goed gevoel bij uw antwoord maar ik heb voor het eerst wel een goed gevoel bij uw antwoord. Ik heb begrepen dat u gesprekken zal voeren met minister Van Brempt om module 5 bij te sturen.

Minister Hilde Crevits: Over die kaarten moet ik u wat in het ongewisse laten. De systematiek van de klassen staat beschreven in een antwoord voor de Commissie voor Leefmilieu. Er is een klasse van boven de 50 decibel bij. Ik ga ervan uit dat die klasse zal moeten worden aangelegd door het Vlaamse Gewest ook al correspondeert ze niet helemaal met de module. Er zitten volgens mij geen evidenties in, maar ik zal het nog eens navragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Hans Schoofs tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de recente cijfers over fietsongevallen van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)

De voorzitter: De heer Schoofs heeft het woord.

De heer Hans Schoofs: Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag behouden omdat ik bij de plenaire discussie over het vrijgeven van de cijfers inzake fietsongevallen door het BIVV ook even was tussengekomen, en toen hebt u geantwoord dat u rekening zou houden met een aantal van mijn opmerkingen. Daarom wil ik nog eens formeel op die opmerkingen terugkomen.

Ze hadden betrekking op het mengverkeer. Als gevolg van de snelheidsbeperking van 70 naar 50 kilometer

per uur wordt er de laatste jaren vaak niet overwogen om gescheiden fietspaden aan te leggen. Maar de intensiteit van het fietsverkeer is daar in de meeste gevallen hetzelfde gebleven. U hebt in uw antwoord ook even verwezen naar het vademecum dat intussen tien jaar oud is en misschien moet worden geactualiseerd. Een vrijliggend fietspad is misschien niet altijd mogelijk in die situaties, maar misschien kan er daarnaast toch iets gebeuren. Ik pleit niet voor een suggestiestrook omdat die in vele gevallen een subjectief gevoel van veiligheid geven. Uit de bevindingen van het BIVV blijkt in elk geval dat het mengverkeer alleszins niet altijd zaligmakend is. Ik begrijp dat u misschien had verwacht dat de vraag vandaag zou worden ingetrokken, maar ik wou hem toch nog eens formeel stellen om zeker te zijn dat mijn bemerkingen en vragen ook een antwoord krijgen.

Minister Hilde Crevits: Dank u wel, mijnheer Schoofs. Het is inderdaad beter dat ik dit hier nog eens kan toelichten.

Het BIVV zegt dat uit internationaal onderzoek blijkt dat de voornaamste oorzaken van die ongevallen zijn: de bestuurder, de combinatie bestuurder-weginfrastructuur en pas daarna de weginfrastructuur zelf. De weginfrastructuur komt dus op de derde plaats. In de resultaten van deze studies varieert het aandeel ongevallen ten gevolge van het rijgedrag tussen de 70 en de 90 percent en varieert het aandeel ongevallen dat te wijten is aan infrastructuur van 10 tot een kleine 30 percent. Deze cijfers plaatsen een en ander in een ander perspectief.

Ik zei al in de plenaire vergadering dat het niet helemaal correct is te stellen dat de AWV zonder meer mengverkeer adviseert op wegen met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de zogenaamde doorgangswegen en de wegen met een uitgesproken lokaal karakter. Ik denk dat u dat ook wenst. Op wegen met een beperkte hoeveelheid zwaar en doorgaand verkeer in de bebouwde kommen wordt er vaak geopteerd voor een menging van verkeer op vier wielen met gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd verkeer op twee wielen. De snelheid wordt daar verondersteld zeer gering te zijn. Vandaag zijn er, zeker in de dorpskernen, niet echt grote klachten in dat verband. Behalve op die plaatsen waar er in de dorpskern zwaar verkeer passeert. Daar krijg je die opmerking dat fietsers toch geen schild moeten vormen tegen de vrachtwagens die daar voorbijscheuren.

Het lijkt logisch, en het wordt ook zo door de AWV geadviseerd, dat voor wegen met een belangrijkere verkeersfunctie, met veel doorgaand verkeer, wordt gekozen voor een consequente scheiding van het fiets- en autoverkeer, zelfs in de bebouwde kom. Je moet dus het onderscheid maken tussen doorgaand verkeer en gemengd lokaal verkeer. Gewestwegen hebben in de regel een belangrijke verkeersfunctie. Het gebeurt niet zo

vaak dat je daar naar een snelheidsregime van 30 kilometer per uur gaat. Dat is niet het aangewezen regime. Dat wordt enkel toegepast op de plaatsen waar het wettelijk verplicht is: de schoolomgevingen, die meestal een tijdelijke zone 30 krijgen.

Gewestwegen in de bebouwde kommen met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur kregen bij heraanleg voor het overgrote gedeelte intussen een aangepaste inrichting met, zeker als het doorgangswegen zijn, een afscheiding van de fietspaden ten aanzien van de weginrichting. Men zoekt er naar een afzonderlijke plaats voor voetgangers en fietsers. Er zijn voorbeelden bekend dat er wel nog voor gemengd verkeer wordt gekozen, met name in de situaties waar er door de beperkte breedte tussen de gevels technisch geen apart fietspad mogelijk is.

Op die manier ben ik toch wat dieper ingegaan op wat er vorige week woensdag tijdens de plenaire vergadering al even werd aangeraakt.

De voorzitter: De heer Schoofs heeft het woord.

De heer Hans Schoofs: Dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik weet niet in hoeverre het fietsvademeecum strookt met deze uitleg. Misschien is het nuttig om het te actualiseren. Ik stel alleszins vast dat de AWV dit standpunt huldigt bij monde van u, de bevoegde minister. Een beetje haaks op de toepassing door de AWV zijn studie-bureaus nog steeds de mening toegedaan dat dit strikt moet worden nageleefd. Ook in verkeersopleidingscentra en aan de Universiteit Hasselt is men daar nog niet van overtuigd. Zij fungeren meestal als adviseurs voor gemeentebesturen die fietsvoorzieningen aanleggen. Er is nog werk aan de winkel, om daar nog wat nuancering te laten doorsijpelen tot op het niveau van de studie-bureaus en de opleidingsverstreckers.

Wat betreft de door u aangehaalde beperkte breedte tussen de gevels, stel ik persoonlijk vast dat de nieuwe regelgeving inzake het gemengde gebruik van fiets- en voetpaden toch ook wel een afdoende oplossing is, die misschien, niet in doorgangs- maar dan toch wel in rustiger straten, wat promotie verdient. Het is een zeer goede maatregel, waarover ik te velde al veel positieve reacties heb gehoord.

Minister Hilde Crevits: Het fietsvademeecum is een gedeelde bevoegdheid van mezelf en minister Van Brempt. Vorige week in de plenaire zitting heb ik gezegd dat het wordt geëvalueerd en dat die update wordt gemaakt. U zegt dat nog een aantal studie-bureaus dat principe strikt huldigen. Elke heraanleg van een gewestweg moet door een provinciale auditcommissie (PAC) worden goedgekeurd en een heel aantal stappen doorgaan. De ervaring die ik de voorbije periode heb opgedaan is dat er zeer zorgvuldig wordt toegezien op

die PAC's en dat deze mijn principe '50 kilometer per uur = gemengd verkeer' echt wel volgen.

Hoe studiebureaus omgaan met de herinrichting van lokale wegen met veel doorgaand verkeer, daar heb ik niet echt een zicht op. Als u meent dat daar best wat duidelijkheid in komt, kunnen we, als dat zou nodig zijn, naar aanleiding van de aanpassing van het fietsvademe-cum een begeleidend schrijven sturen naar de gemeenten. Ik zou dat samen doen met de update van het fietsvademe-cum.

Het gedeelde voet- en fietspad moet ook met minister Van Brempt worden bekeken. Als u naar mijn persoonlijke mening vraagt, kan ik u zeggen dat ik eerder terughoudend sta. Er zijn voorbeelden van plaatsen waar een verhoogd fietspad op dezelfde hoogte als een voetpad is aangelegd en er toch conflicten tussen – vooral oudere – voetgangers en fietsers ontstaan. Als we de fietsers de weg opsturen, dan zitten ze natuurlijk tussen de auto's, en daar moeten we ook rekening mee houden.

De heer Hans Schoofs: In landelijke gebieden kan dat wel.

Minister Hilde Crevits: Ik sluit dat niet uit. Dat zal het voorwerp van verder overleg uitmaken.

De heer Hans Schoofs: Ik dank u voor dit zeer uitvoerig antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Greet Van Linter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking van het Vlaamse Gewest met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de spoorontsluiting naar Zaventem en de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, enkele weken geleden lasen we in de pers berichten als zou de Brusselse regering de spoorontsluiting van Zaventem blokkeren. Het zogenaamde Diaboloproject wordt een van de grootste spoortrajecten in ons land van de komende jaren. Het moet de luchthaven van Zaventem helemaal bereikbaar maken. Voor 500 meter spoor ontbreken nog de vergunningen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Als de vergunningen niet tijdig worden afgeleverd en de spoorlijn naar de luchthaven niet tijdig in gebruik wordt genomen, dan draait daarvoor niet alleen Infrabel op,

maar indirect ook de belastingbetaler. Het project wordt ten dele mee gefinancierd door de privémaatschappijen HSN Nordbank en Babcock & Brown, die uiteraard hun investeringen willen laten renderen. Als het project een jaar vertraging oploopt, zouden de twee maatschappijen een schadevergoeding van 11 miljoen euro kunnen eisen; als de vertraging langer duurt, is overeengekomen dat alle partijen opnieuw rond de tafel gaan zitten en het dossier wordt opengegooid.

De houding van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is dus erg belangrijk. Er werd in de pers beweerd dat dit dossier wordt gekoppeld aan de plannen die het Brusselse gewest heeft met Schaarbeek-Vorming. Het terrein, 200 hectaren groot, zou plaats bieden aan een voetbaltempel, een concertstadion, een congrescentrum, een commercieel centrum, een havenuitbreiding en eventueel ook woningen.

Het Vlaamse Gewest heeft hier een vinger in de pap. Nabij Schaarbeek-Vorming ligt een onafgewerkt stuk E19. Als men dat zou afwerken, zou het stadion via de ring en de autosnelweg worden ontsloten. Dat stuk ligt wel op Vlaams grondgebied en dus moeten alle partners snel rond de tafel gaan zitten, zo stelde de Brusselse regering bij monde van minister Vanhengel eind 2007. Het gaat om een megalomaan project waarbij de mobiliteitsproblemen, de congestie, de overlast voor het Vlaamse Gewest zijn. Minister-president Picqué liet echter weten dat inzake Diabolo Brussel niet dwars ligt, en dat Brussel snel alle vergunningen zou leveren.

Mijn vragen aan de minister zijn eenvoudig. Is er over beide projecten overlegd tussen het Brusselse en het Vlaamse Gewest? Met welke resultaten? Kan de minister bevestigen dat beide projecten aan elkaar worden gekoppeld? Zo ja, welke overeenkomsten werden daarover afgesloten? Heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de nodige vergunningen voor het Diabolo-project afgeleverd?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Klopt het dat het Diabolodossier samenhangt met Zaventem? Het spoorwegverkeer en het wegverkeer hangen aan elkaar vast. Het is dan de vraag hoe het met de financiering van dit project zit. Deze pps-formule is onlangs in een Brits vakblad uitgeroepen tot de beste van Europa. Ik hoop dat dit het beste pps-project van Europa blijft. Hoe zijn de risico's ingeschat? Dat is een van mijn dada's. Het departement waarmee minister Crevits met veel enthousiasme werkt, heeft al zeer veel geld verloren omdat risico's niet goed zijn ingeschat. Ik zal hier geen namen van ambtenaren laten vallen, maar soms getuigt dat van slecht management. Hoe zit het met de risicoanalyse? Ik begrijp dat u daar nu niet kunt op antwoorden, maar ik ben tevreden als u me achteraf het antwoord bezorgt. Verder sluit ik me aan bij de vragen van de vorige spreker.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb de vraag van de heer Peumans genoteerd. Ik zal nu niet een antwoord improviseren, dat zult u begrijpen. Ik behandel nu de vragen van mevrouw Van Linter. Er is voor zover ik weet nog niet overlegd tussen het Brusselse en Vlaamse Gewest over de mogelijke ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming en de inplanting in die zone van grootschalige bezoekersintensieve functies, zoals een voetbalstadion of een commercieel centrum. De intentie om de site van Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen is wel vermeld in de marge van een overleg met het kabinet van Brussels minister van Mobiliteit Smet.

Gezien de grote impact op het vlak van mobiliteit, ook en vooral op Vlaams grondgebied, is het Vlaamse Gewest uiteraard vragende partij om ingelicht te worden over de concrete projecten die in overweging genomen worden voor deze zone, en om vervolgens betrokken te worden bij het onderzoeken van de noodzakelijke ontsluiting van de zone voor alle vervoersmodi. Ik ben voorzichtig, want ik begeef me op de grens van het bevoegdheidsdomein van minister Van Brempt.

In het kader van de START-projecten op de RO is half maart op mijn kabinet overlegd met een vertegenwoordiger van de ministers Picqué en Smet van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het doel was, enerzijds, hen in te lichten over de stand van zaken van de START-projecten op de RO, en anderzijds, hen te vragen of zij belangrijke projecten, zowel infrastructuurprojecten als ruimtelijke projecten met een impact op de RO overwegen. Aangezien het een eerste verkennend overleg was, is er niet dieper ingegaan op de concrete invulling van bepaalde plannen of projecten en de ontsluiting daarvan. Afsproken werd wel om tijdens de verdere uitwerking van de plannen en projecten bijkomend overleg te organiseren.

Voor het Diaboloproject heeft Infrabel als initiatiefnemer overlegd met de beide gewesten. Dat resulteerde in twee overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en Infrabel: een protocolovereenkomst voor het Diaboloproject – voor het pps-deel – en een bijzondere overeenkomst voor de realisatie van de hst-lijn op de middenberm van de E19.

Hoe zit het met de koppeling? Voor het Vlaamse Gewest zijn beide projecten niet aan elkaar gekoppeld. Op Vlaams grondgebied zijn de twee belangrijke spoorwegprojecten momenteel immers al in uitvoering, zoals in de overeenkomsten is bepaald. De realisatie van beide projecten betekent dat de gesuggereerde afwerking of doortrekking van de E19 voor autoverkeer ook technisch helemaal niet meer evident is. Met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft het Vlaamse Gewest op dit ogenblik geen enkele overeenkomst gesloten in verband met de ontwikkeling en ontsluiting van Schaarbeek-Vorming.

Heeft het Brusselse gewest de nodige vergunningen voor het Diaboloproject reeds geleverd? Aangezien het Vlaamse Gewest geen officieel betrokken partij is, wordt het Vlaamse Gewest ook niet officieel ingelicht of Infrabel de nodige vergunningen voor de realisatie van het Diaboloproject op Brussels grondgebied heeft gekregen. In het krantenartikel van De Tijd stond vermeld dat in het kader van het Diaboloproject drie aansluitingen op Brussels grondgebied zijn gepland. Het gaat over een zone van ongeveer 500 meter. Daartoe diende Infrabel bij de Brusselse administratie een vraag in voor het verkrijgen van een stedenbouwkundig attest. Deze informatie werd me bevestigd door de federale minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Inge Vervotte.

Aangezien het project niet voldeed aan de voorschriften van het Brusselse gewestelijke bestemmingsplan, besliste de Brusselse regering om het gewestelijke bestemmingsplan aan te passen. De goedkeuring voor deze aanpassing is ondertussen verleend. Dat is dus de stand van zaken.

Mevrouw Greet Van Linter: Ik begrijp het niet goed. Het Brusselse gewestelijke bestemmingsplan moest worden aangepast, maar de vergunningen zijn niet afgeleverd.

Minister Hilde Crevits: Het Brusselse gewestelijke bestemmingsplan moest worden aangepast om die vergunningen te kunnen verlenen. Men kan geen vergunning afleveren als die in strijd is met het hogere plan. We weten wel dat de aanvraag is ingediend, dat ondertussen het nodige is gedaan en dat het over 500 meter gaat. We weten echter niet of die vergunning effectief verleend is. Ze moet door het Brusselse gewest worden verleend aan Infrabel.

Ik weet wel dat het ruimtelijke knelpunt ondertussen uit de weg is geruimd.

De voorzitter: Mevrouw Van Linter heeft het woord.

Mevrouw Greet Van Linter: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. We zullen zien hoe de zaak verder evolueert.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk echt uit naar het aanvullend antwoord. Zaventem en Diabolo Noord worden natuurlijk beschouwd als één werf. Met alle respect en ongeacht het feit of het nu gaat om mensen van de PMV of andere geleerde mensen die dit project hebben voorbereid, maar als men bij het opstarten niet over de nodige bouwvergunningen beschikt, dan hebben we daar toch vragen bij.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, u kunt toch niet verwachten dat minister Crevits nu uit de losse pols een antwoord verzint!

De heer Jan Peumans: Ik zal de vraag even verduidelijken. Op welke manier heeft men bij het opstarten van het project rekening gehouden met deze factoren? Mijnheer de voorzitter, u weet dat beter dan ikzelf. Het Deurganckdok is daar ook een mooi voorbeeld van. Ik moet daar toch geen tekening bij maken!

Als Brussel van alles in de weegschaal legt vooraleer een vergunning te verstrekken, dan zijn we natuurlijk weer vertrokken. Eigenlijk had men erop moeten toezien dat Brussel eerst de vergunning had afgeleverd vooraleer de trein op de rails te zetten.

Ik stel vast dat we niet leren uit de fouten die we in het verleden hebben gemaakt. Het is mijn taak om dat te signaleren.

Minister Hilde Crevits: De vraag is dus of bij het opstarten van het project rekening is gehouden met alle risicofactoren.

De heer Jan Peumans: Ik denk daarbij aan de vergunningen. Bij de BAM kennen ze daar alles van.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
