C76 – OPE10

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

Zitting 2001-2002

15 januari 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanstelling van een nieuwe directeur-generaal van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitwerking van het decreet houdende de elektriciteitsmarkt en meer bepaald betreffende de installatie van de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG)

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werking van NV Streep, de interactie tussen De Lijn en NV Streep en het dossier Tram Vision

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessies voor windturbine-parken op Vlaamse gewestgronden

C76 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het inschakelen van taxi's bij De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opheffing van de tweederderegeling voor min-12-jarigen in het kader van leerlingenvervoer

Commissie voorOpenbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 15 januari 2002

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.12 uur.*

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanstelling van een nieuwe directeur-generaal van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanstelling van een nieuwe directeur-generaal van De Lijn.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het behoort tot de parlementaire controle nauw toe te zien op de werking van de overheidsinstellingen in Vlaanderen. Het kanaliseren van overheidsbevoegdheden binnen afzonderlijke entiteiten kan immers leiden tot een democratisch deficit.

Nu op federaal niveau heel wat benoemingen in belangrijke overheidsinstellingen en de werking ervan in vraag worden gesteld, en er ook nogal wat vragen rijzen met betrekking tot beslissingen op gewest- en gemeenschapsniveau, achtte ik het wenselijk deze vraag te stellen met het oog op een grotere transparantie en duidelijkheid.

De Lijn is een Vlaamse overheidsinstelling die sinds 1991 instaat voor het stads- en streekvervoer in Vlaanderen. Per provincie zorgen autonome entiteiten voor de dienstverlening, terwijl de centrale diensten in Mechelen zorgen voor coördinatie en ondersteuning. In totaal zet De Lijn 7.400 mensen in, waarvan 5.800 werkzaam bij De Lijn zelf en 1.600 bij privé-bedrijven, die rijden in opdracht van De Lijn.

Sinds 1 januari 2002 wordt De Lijn bestuurd door een nieuwe voorzitter, mevrouw Lieten die de heer Van Wesemael opvolgt. Dat mevrouw Lieten een notoir sp•a'er is, hoeft niet te verbazen en is eigenlijk een ondergeschikt element. Op zich heb ik daar niets op tegen, zolang alles maar transparant en objectief verlopen is en de deskundigheid voorop blijft staan.

Gelet op het stijgend maatschappelijk belang van openbaar vervoer en de bijhorende opdrachten, heeft deze VOI een aanzienlijke impact op vervoer en mobiliteit. Het is om die redenen dat de grootste transparantie geboden is, zeker wat HRM betreft.

Welke criteria werden door de Vlaamse regering en De Lijn vooropgesteld bij het screenen, in aanmerking nemen en aanstellen van de nieuwe voorzitter ?

Welk besluitvormingsproces ging hieraan vooraf en welk werd aangewend bij de definitieve aanstelling ?

Welke motivering werd in de verschillende stadia van het besluitvormingsproces aangewend ?

Wat is het statuut en de verloning, alles inbegrepen, van de aangestelde voorzitter ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wens de geachte collega er in de eerste plaats op te wijzen dat het niet om een nieuwe voorzitter gaat, maar wel om een nieuwe directeur-generaal.

Stevaert

De Vlaamse regering heeft op 4 mei 2001 de vacantverklaring van de post van directeur-generaal, de functiebeschrijving, het profiel en het vacaturebericht vastgelegd. Daarbij werd tevens beslist om de selectie via Jobpunt Vlaanderen te laten gebeuren. Jobpunt Vlaanderen werd belast met de coördinatie van de selectieprocedure en deed hiervoor een beroep op het selectiebureau Accor Group – Hanssens & Partners Benelux te Brussel. De criteria, zoals goedgekeurd door de regering, werden bij de publicatie van het vacaturebericht bekendgemaakt.

De kandidaten werden door het selectiebureau onderworpen aan een voorselectie die bestond uit een profiel- en motivatieproef, een leiderschapstest, een managementsproef en een diepgaand interview waarin de professionele bagage getoetst werd op efficiëntie en adequaatheid ten aanzien van de te vervullen vacature.

Na de preselectie, via Jobpunt Vlaanderen, bleven er twee kandidaten over. Deze overblijvende kandidaten werden vervolgens door een selectiecommissie aan een interview onderworpen. Die commissie was samengesteld uit de minister-president, mezelf, de minister van Ambtenarenzaken en de directeur-generaal van de AWV. Vervolgens heeft de Vlaamse regering, op basis van het verslag van dit interview, de uiteindelijke beslissing genomen op 26 oktober 2001.

De directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij heeft een wedde die overeenkomt met de wedde van een secretaris-generaal van de Vlaamse administratie, verhoogd met 10 percent. Daarnaast is er op het einde van elk jaar in een variabele wedde voorzien, voor zover de gestelde doelstellingen van dat jaar werden bereikt. Het statuut van de directeur-generaal wordt geregeld in een besluit van de Vlaamse regering, wat dus beantwoordt aan uw vraag naar transparantie.

Wat de variabiliteit van de wedde betreft, gaat het naar verluidt om maximaal 20 percent. Als een directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij optimaal functioneert, dan heeft hij of zij 10 percent meer dan een secretaris-generaal, wat echter met 20 percent kan worden opgetrokken als alle doelstellingen worden bereikt. Uiteindelijk kan dit dus 30 percent meer betekenen. Het gaat dus om een normale wedde voor iemand die aan het hoofd staat van een heel groot bedrijf.

Tot slot kan zeggen dat er zeker niet in een opzegvergoeding van 2,5 miljoen euro wordt voorzien. Mocht zij niet geschikt blijken voor deze functie, dan zal zij dus zeker geen 2,5 miljoen euro krijgen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Hoeveel dan wel ?

Minister Steve Stevaert : Daarbij zullen de gewone privaatrechtelijke geldende regels worden gehanteerd. We zullen in ieder geval niet in het systeem stappen van grote weddes en grote opzegvergoedingen.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitwerking van het decreet houdende de elektriciteitsmarkt en meer bepaald betreffende de installatie van de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG)

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitwerking van het decreet houdende de elektriciteitsmarkt en meer bepaald betreffende de installatie van de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG).

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook deze vraag stel ik vanuit een bekommernis om transparantie. De inleiding van mijn eerste vraag is dus ook op deze vraag van toepassing.

In het decreet van 17 juli 2000 over de organisatie van de elektriciteitsmarkt werd voorzien in de installatie van een overheidsinstelling met een statuut sui generis. Het gaat om de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt, afgekort VREG. Dit is een instelling van openbaar nut met rechtspersoonlijkheid die in de toekomst, zeker in het licht van de Europese liberalisering

Bogaert

van de elektriciteitsmarkt, een steeds belangrijkere rol zal vervullen.

Momenteel werkt de Vlaamse regering aan de invulling van de bestuursorganen van de VREG, waarbij in eerste instantie werk wordt gemaakt van de installatie van de raad van bestuur. In de eerste helft van december 2001 werd de heer André Pictoel, komende van Interelectra, aangesteld als voorzitter van de raad van bestuur van de VREG. Tevens loopt er een aanstellingsprocedure voor de overige vier leden van de raad van bestuur : twee ingenieurs, een economist en een jurist. Gelet op de liberalisering van de energiemarkt en de nieuwe Europese wetgeving terzake heeft deze openbare instelling zeer belangrijke opdrachten en bevoegdheden. Daarom is de grootste transparantie geboden.

Mijnheer de minister, welke criteria werden door de Vlaamse regering vooropgesteld bij het aantrekken, het screenen en het aanstellen van de voorzitter en de leden van de raad van bestuur van de VREG ? Welk besluitvormingsproces ging hieraan vooraf en welke criteria werd aangewend bij de definitieve aanstelling ? Welke motivering werd door de Vlaamse regering in de verschillende stadia van het besluitvormingsproces aangewend ? Wat is het statuut en de verloning van de aangestelde voorzitter en de nog aan te stellen leden van de raad van bestuur van de VREG ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, met het besluit van 27 april 2001 heeft de Vlaamse regering de nadere regels vastgesteld voor de aanwerving van de leden van het dagelijks bestuur van de reguleringsinstantie en de onverenigbaarheden. Bij de definitieve goedkeuring van dit besluit heeft de Vlaamse regering akte genomen van de functiebeschrijvingen voor de voorzitter en de beheerders van de VREG. De coördinatie van de aanwerving van de voorzitter en de beheerders werd vervolgens toevertrouwd aan de Jobpunt Vlaanderen. Die heeft de opdracht voor de zoektocht naar de meest geschikte voorzitter voor de VREG uitbesteed aan Hanssens & Partners. De aankondiging van de vacature in het Belgisch Staatsblad heeft plaatsgevonden op 8 juni en 7 augustus 2001.

Hanssens & Partners heeft de kandidaten gescreend. Er werd een profielschets opgemaakt met een beschrijving van de functioneringskenmerken van de kandidaten. Van de door Hanssens & Partners Benelux gescreende kandidaten werden vier kandidaten weerhouden voor het gesprek met de selectiecommissie op 12 oktober 2001. De selectiecommissie bestond uit de minister-president van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister bevoegd voor energiebeleid en de Vlaamse minister bevoegd voor ambtenarenzaken. Als secretaris is de heer Luc Peeters, afdelingshoofd van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie, opgetreden. De heer Hanssens van Hanssens & Partners was aanwezig om op vraag van de leden van de selectiecommissie toelichting te geven bij de voorselectie en de profielschets van de vier kandidaten.

De selectiecommissie heeft de kandidaten ondervraagd over hun motivatie en er werd gepeild naar hun visie inzake een aantal beleidsaspecten verbonden aan de liberalisering van de elektriciteits- en gasmarkt. Hoe zal de kandidaat de volledige liberalisering van de Vlaamse elektriciteitsdistributiemarkt tegen midden 2003 aanpakken, zodat alles goed verloopt en de markt niet alleen theoretisch, maar ook in de praktijk echt vrij is ? Hoe staat de kandidaat tegenover het spanningsveld in de bevoegdheidsverdeling ? Wat denkt de kandidaat van de bewering dat het Vlaams Elektriciteitsdecreet in feite het Controlecomité heeft afgeschaft ?

Twee kandidaten werden door de selectiecommissie gerangschikt als in mindere mate geschikt. De twee andere kandidaten werden gerangschikt als zeer geschikt. De twee geselecteerde eindkandidaten waren aan elkaar gewaagd, maar de heer Pictoel beschikte met betrekking tot het leiden van de VREG over een ruimere ervaring en deskundigheid vanuit zijn huidige functie. Hij heeft een gedegen kennis kunnen opbouwen van de sector, in het bijzonder door de verschillende functies die hij binnen de sector reeds vervuld heeft. Hij beschikte vanuit zijn huidige positie over de grootste praktische ervaring met alle aspecten van de Vlaamse elektriciteits- en aardgasmarkt en had hierdoor een ruimere kijk dan de andere geschikte kandidaat. De heer Pictoel gaf tijdens het selectiegesprek blijk van een duidelijke en weloverwogen visie op de uitdagingen voor de VREG. Hij beschikt over een goed inzicht in de maatschappelijke uitdagingen en weet de verschillende visies te duiden en te positioneren.

Gelet op de vergelijkende evaluatie besliste de selectiecommissie eenparig de heer Pictoel te rangschikken als de meest geschikte kandidaat voor het voorzitterschap van de VREG. De Vlaamse regering heeft op 16 november 2001 deze voordracht

Stevaert

gevolgd en de heer Pictoel als voorzitter van de VREG aangesteld.

Voor de zoektocht naar de meest geschikte eerste drie beheerders voor de VREG heeft Jobpunt Vlaanderen een beroep gedaan op het selectiebureau De Witte & Morel. Er werd eenzelfde procedure gevolgd als voor de voorzitter. De kandidaturen werden door De Witte & Morel gescreend. De als valabel gerangschikte kandidaten werden uitgenodigd voor een gesprek met de selectiecommissie op 6 december 2001.

De selectiecommissie bestond uit de voorzitter van de VREG, het afdelingshoofd van de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie en het afdelingshoofd van de afdeling Wervingen en Personeelsbewegingen. De heer Daniël Michiels van De Witte & Morel was aanwezig om op vraag van de leden van de selectiecommissie toelichting te geven bij de voorselectie en de profielschets van de kandidaten. De kandidaten werden verzocht zichzelf voor te stellen, hun relevante ervaring te schetsen, de motivatie voor hun kandidatuur toe te lichten en hun visie op de jobinhoud weer te geven. Voor elke beheerdersfunctie werden alle kandidaten als geschikt beschouwd. Volgens de selectiecommissie was er voor iedere functie wel één kandidaat die ze als uitermate geschikt beschouwde.

De Vlaamse regering heeft op 14 december 2001 de voordracht van de selectiecommissie gevolgd en de eerste drie beheerders aangesteld : Ludo Deckers als juridisch beheerder, Thierry Van Craenenbroeck als technisch beheerder voor de elektriciteitsmarkt en Dirk Van Evercooren als sociaal-economisch beheerder voor de elektriciteitsmarkt.

In algemene termen kan dus worden gesteld dat de selectie gebeurd is op basis van functiebeschrijvingen, een profielschets van een extern selectiebureau en een gesprek met een selectiecommissie waarbij gepeild werd naar vroegere relevante ervaring, de motivatie en de visie op de jobinhoud. Met de voorzitter en beheerders werd een contractuele arbeidsovereenkomst voor bedienden afgesloten waarop de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten van toepassing is. Bij de goedkeuring van het Elektriciteitsdecreet werd voor de verloning van deze vier functies een budget van 500.000 euro vooropgesteld. Met de afgesloten arbeidsovereenkomsten werd deze bovengrens gerespecteerd. Het gaat hier om normale vergoedingen voor de sector, zeker als men dat vergelijkt met de CREG.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werking van NV Streep, de interactie tussen De Lijn en NV Streep en het dossier Tram Vision

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werking van NV Streep, de interactie tussen De Lijn en NV Streep en het dossier Tram Vision.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de gemoderniseerde PCC-trams installeert de NV Streep het systeem TramVision. De NV Streep, waarin De Lijn een aandelenbelang van 50 percent heeft, is verantwoordelijk voor de reclame op en in trams en bussen. TramVision is een systeem dat via schermen reclame, nieuws en klantgerichte berichten geeft, met muzikale ondersteuning. Tegelijkertijd wordt minuscuul klein, voor de meeste reizigers zelfs onleesbaar, de volgende halte aangekondigd. Dat is meteen één van de terechte klachten.

TramVision werd in de loop van 2000 met veel bombarie gelanceerd in de Gentse PCC-trams. Streep investeerde 1,338 miljoen euro in een systeem dat naar verluidt niet goed functioneert. Alhoewel het nu nog maar om tests gaat, reageerden de reizigers van vrij negatief tot zeer negatief. Ze vragen immers geen publiciteit of muziek, maar wel stiptheid, comfort, informatie en een sluitende dienstverlening. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers maakte in een rapport brandhout van het TramVision-systeem zoals dat is geïmplementeerd in de trams. Jammer genoeg leggen De Lijn en Streep deze – tot het bewijs van het tegendeel – genuanceerde consumentenkritiek naast zich neer.

Heel wat vragen blijven hierbij onbeantwoord. Waarom beheert De Lijn dit publieke informatiesysteem niet zelf ? Deze instelling beschikt toch over de nodige infrastructuur en eigen middelen en over voldoende personeel. Stelt zich bij Streep of De Lijn dan echt niemand vragen over

Bogaert

TramVision ? Dit systeem is duur, weinig functioneel en niet klantgericht. Stelt de raad van bestuur van De Lijn zich daar geen vragen bij ? Waarom reageren de namens De Lijn in de NV Streep zetelende bestuurders niet ? Dit is immers van het grootste belang : niet alleen gaat het over een contract tussen De Lijn en Streep, maar ook maken bestuurders van De Lijn deel uit van de raad van bestuur van de NV Streep. Er is eigenlijk sprake van een vermenging van bevoegdheden en kennis. Wie staat aan het hoofd van deze deels openbare, deels privé-onderneming ? Wie zetelt namens wie in de raad van bestuur ? Wordt rekening gehouden met het feit dat klanten TramVision helemaal niet kunnen appreciëren als dienstverlening van de overheid ?

Dat Streep een lucratieve doelstelling heeft, is op zich normaal en wordt ook niet in vraag gesteld. De vraag is en blijft echter of het halen van die doelstelling in het nadeel van de reizigers-klanten moet gebeuren. Het reiscomfort wordt door het publicitaire TramVision immers zwaar gehypothekeerd.

Mijnheer de minister, ik ben voor mijn vraag niet over één nacht ijs gegaan. Ik kende dit systeem niet, dus ben ik ter plaatse gaan praten met mensen aan de halte. Ze wezen me op de geringe leesbaarheid, op het teveel aan lawaai, het storende karakter en de gebrekkige informatie. De reizigers willen geen megapubliciteit, maar alleen correcte, goed leesbare en aangepaste informatie over de aangeboden mobiliteit.

Nu bewezen is dat Streep vrijwel geen meerwaarde betekent voor het cliënteel, is het de taak van De Lijn om als Vlaamse Openbare Instelling de nodige richtlijnen te geven. De Lijn draagt ten opzichte van dit parlement immers de verantwoordelijkheid voor die publiciteit en heeft die doorgeschoven naar de NV Streep. Mijnheer de minister, graag kreeg ik van u een bevredigend antwoord op deze vragen. Kunt u ook de opdracht geven een waarderingsverslag inzake TramVision op te stellen, daar de dienstverlening voor de reizigers als vrij negatief wordt beschouwd ?

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden stelde ik reeds een vraag om uitleg over dit systeem bij de installatie ervan. Vanaf het begin waren er immers toch wel wat negatieve geluiden. Ook toen stond de BTTB heel kritisch tegenover dit project, en eiste dat er een evaluatie zou komen. Ik heb dat hier gevraagd, en de minister heeft toen beloofd dat die evaluatie er zou komen.

Ik wil de vraag van de heer Bogaert aangrijpen om te informeren naar de stand van zaken. Werd deze evaluatie uitgevoerd ? Zo ja, wat zijn de resultaten ervan ? Kunnen we die krijgen ? Wat is daarmee gebeurd ? Als deze evaluatie niet werd uitgevoerd, dan wou ik graag weten waarom.

Ik kan alleen maar bevestigen dat het systeem zeker niet optimaal werkt. Ik gebruik regelmatig de tram, en af en toe is het systeem inderdaad uitgevallen. Ook de gebreken die ik aanhaalde in mijn vorige vraag blijven. Dan heb ik het over de te kleine aanduiding van de halte, net als het feit dat dit absoluut gepaard moet gaan met muziek. Dat valt niet bij iedereen in goede aarde.

Oorspronkelijk waren de initiatiefnemers van plan dit systeem uit te breiden tot de nieuwe Hermelijntrams, maar die intentie werd opgeschort in afwachting van de evaluatie. Wordt er een beslissing in het vooruitzicht gesteld wat deze Hermelijntrams betreft ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, hier is sprake van een vermenging van twee sectoren en soorten berichtgeving. Enerzijds is er de informatie van De Lijn aan de reizigers, anderzijds de algemene commerciële informatie die voortvloeit uit de contracten afgesloten door de gemeenten met betrekking tot de schuilhokjes. Voor deze gemeenten betekenen deze laatste contracten een erg winstgevende operatie. Het kan niet anders dan dat die twee soorten op elkaar inwerken : de infrastructuur is immers deels dezelfde.

In mijn gemeente hebben we nu een discussie over een contract. We zijn het voorbeeld van Gent gaan bekijken. Er zijn twee spelers op de markt, met name JC Decaux en City Advertising. Die dreigen in elkaars vaarwater terecht te komen. In een dergelijk geval is samenwerking altijd aangewezen. Als we dit evalueren, kunnen we die verwevenheid van functies dan niet nader bekijken ? Anders zal er sprake zijn van een opbod, met twee soorten schermen, waarbij het ene gemeentelijke en commerciële informatie zou geven en het andere informatie van De Lijn. Dat zou een slechte evolutie zijn.

Mijn tweede bemerking leunt enigszins aan bij de mening van de heren Bogaert en Holemans dat het

Loones

niet overweldigend mag worden. Persoonlijk stoor ik me nogal aan de smakeloze muziek in de straten tijdens de kerstperiode. Ik hoop dat we dit ook niet te verduren krijgen op de netten van het openbaar vervoer.

Ten slotte wens ik nog een principiële opmerking te maken over de taal waarin geadverteerd wordt. We moeten dit beschouwen als een soort van overheidscommunicatie. Het is weliswaar deels ook een toeristische dienstverlening, maar er moet toch uit blijken waar de reiziger zich bevindt, namelijk in Vlaanderen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, collega's, op vraag van de BTTB werden het formaat, het lettertype en de contrastachtergrond van de halteaanduidingen reeds aangepast. Bovendien werd door middel van interactiviteit een grotere betrokkenheid van de tramgebruikers gerealiseerd.

Het vernietigende verslag waar wordt naar verwezen dateert van 17 april 2001. Sindsdien zijn er belangrijke verbeteringen inzake functionering en betrouwbaarheid aangebracht. De klachten van reizigers die tot nu toe over TramVision binnenliepen in de verschillende entiteiten zijn zeer beperkt in aantal en overtreffen de positieve berichten niet.

Bij De Lijn waren noch de knowhow, noch het personeel, noch de financiële middelen onmiddellijk beschikbaar. De NV Streep is een dochtermaatschappij van De Lijn, zodat een deel van de eventuele opbrengsten ook terugvloeit naar de moedermaatschappij. De NV Streep maakt zich sterk dat het project wel degelijk functioneel en klantgericht is, zoals ook blijkt uit een tevredenheidsonderzoek dat werd verricht door de Hogeschool Gent, afdeling bedrijfskunde-marketing. De bestuurders die namens De Lijn zetelen in de raad van bestuur van de NV Streep waren er eveneens van overtuigd dat het project een essentiële verbetering in de dienstverlening aan de reizigers inhoudt.

De andere aandeelhouder van de NV Streep is de Groep AMT, bestaande voor 50 percent uit Metrabus SA en voor 50 percent uit de Groep De Beukelaer. De voorzitter van de raad van bestuur is de heer Van Wesemael, eredirecteur-generaal van De Lijn. De voorzitter van het directiecomité is de heer De Bruyne. De raad van bestuur is als volgt samengesteld. De bestuurders namens De Lijn zijn de heren Van Wesemael, Laeremans, Stessens en Roppe. De bestuurders namens Metrabus SA zijn mevrouw Klopper en mevrouw Moes. De bestuurders namens Groep De Beukelaer zijn de heren De Velder en Maes.

Er wordt mij verteld dat er geen sprake is van megapubliciteit, maar wel van een meerwaarde aan informatie en dienstverlening aan de reizigers. Ik heb in ieder geval de nieuwe directeur-generaal de opdracht gegeven om het systeem aan een evaluatie te onderwerpen en de opportuniteit te onderzoeken om de reclame uit te besteden.

De structuur van de vervoermaatschappij De Lijn en de NV Streep werd jaren geleden gecreëerd. Het is een gemengde maatschappij, in feite een vorm van PPS, waar zo vaak over wordt gesproken. In de loop van de rit moeten we heel voorzichtig zijn met het veranderen van de randvoorwaarden. Er is echter heel veel aandacht voor het dossier. Het is goed dat de nieuwe directeur-generaal er zich in vastbijt.

Mijnheer Bogaert, uw bekommernissen, die ik overigens deel, werden al eerder door de heer Holemans naar voren gebracht. Ook ik ben geen liefhebber van muziek op het openbaar vervoer, en ik weet niet of de mensen daar wel om vragen. Voor sommigen is het erg storend, voor anderen dan weer bijzonder aangenaam. Er zou een consensus mogelijk moeten zijn over een gemodereerde aanpak. We kunnen ons wel uitspreken tegen reclame, maar we kunnen daar ook niet in overdrijven. Zo'n gemengde maatschappij zal immers altijd proberen om de mogelijkheden maximaal uit te putten.

We moeten goed afspreken wat er op het openbaar domein van de gemeente voor wie is, wat er mag gebeuren voor wie, en hoe het met de opbrengst daarvan zit. We moeten er rekening mee houden dat dit systeem voor De Lijn een niet onbelangrijke bron van inkomsten van honderdduizenden euro per jaar is. Anderzijds moeten we het algemeen imago van De Lijn bewaken. Sommige bussen worden omgetoverd tot rijdende reclamepanelen. Dat moeten we eens bekijken.

De taalkwestie moeten we niet ridiculiseren, maar we moeten er een goede vorm voor vinden. We zullen afwachten tot welke conclusies de nieuwe directeur-generaal komt en wat we kunnen doen. Ik neem aan dat er in Gent in het begin ook heel wat kinderziekten waren.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, het is belangrijk dat er al een paar zaken uit het rapport van de BTTB geïmplementeerd zijn en dat er een opdracht is gegeven aan de huidige directeur-generaal om de evaluatie dan toch uit te voeren. Ik neem aan dat de resultaten daarvan ook aan deze commissie zullen worden meegedeeld.

Ik wil er ook op aandringen dat de aandacht van deze PPS in hoofdzaak blijft uitgaan naar een goede voorlichting van de reizigers. Het aantrekken van publiciteit komt op de tweede plaats. Ik onderken het belang van het lucratieve aspect, maar nu wordt in eerste instantie gedacht aan publiciteit, en pas in tweede instantie aan voorlichting. Er moet worden gezocht naar een haalbaar evenwicht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessies voor windturbineparken op Vlaamse gewestgronden

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de concessies voor windturbineparken op Vlaamse gewestgronden.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Vlaamse overheid lokaliseerde een tijdje geleden achttien sites op gewesteigendommen langs autostrades die in aanmerking komen om in concessie te geven voor de aanleg van windenergieparken. De Vlaamse overheid blijkt van de bieders een bankgarantie te eisen voor de lopende offertevraag, hoewel bij de offertevraag voor het windenergiepark op de westelijke strekdam van Zeebrugge enkel een bankverklaring werd gevraagd.

Het verschil is dat een bankverklaring zonder kosten wordt afgeleverd, maar dat een bankgarantie geld kost. Een bedrag van 1 percent van het totaalbedrag per jaar blijkt hierbij een gangbaar tarief. Omdat een bankgarantie een belofte tot betalen van een bank inhoudt, eist de bank bovendien dat een aanzienlijk deel van het bedrag in pand wordt gegeven. Soms gaat het zelfs over 100 percent van het bedrag. Vermits het voor de achttien in concessie te geven locaties naar verluidt over een totaalbedrag van meer dan 20 miljoen euro gaat, lopen de kosten voor het bekomen van een bankgarantie tamelijk hoog op.

Op zich is het evident dat aan de inschrijvers wordt gevraagd om hun financiële en economische draagkracht aan te tonen, maar zoals uit de concessieprocedure van Zeebrugge bleek, kan dit evenzeer via een bankverklaring. Een bankinstelling levert ook niet zomaar een bankverklaring af zonder vertrouwen te hebben in de solvabiliteit van de klant en in het voorgestelde project. Bovendien gaat het hier over een concessie en niet over een aanneming van werken. Het is niet het Vlaams Gewest dat betaalt of dat het risico neemt, maar de bieder.

Voor de grote klassieke energiemaatschappijen zoals Electrabel, SPE of Interelectra vormt de bankgarantie-eis wellicht geen belemmering, maar dat is wel het geval voor de kleinere coöperatieven. Het gevolg hiervan is dat het voor een aantal geïnteresseerden extra moeilijk wordt om nog op de offertevraag in te gaan. Nochtans zijn het precies de kleine geïnteresseerden die het meest gemotiveerd zijn, die over de meeste ervaring op het vlak van windenergie beschikken en die het meeste handelen vanuit een visie van duurzame ontwikkeling.

Het windturbineproject van Ecopower in Eeklo bewijst dat de alternatieve financieringsvorm via participatie van de burgers door aandelen op het terrein tot zeer goede resultaten leidt. Door de eis tot bankgarantie krijgen dergelijke coöperatieven het in de toekomst evenwel moeilijker om nog mee te dingen naar offertevragen voor concessies voor de bouw en de uitbating van windturbines op gewestgronden.

Er mag geen feitelijke bevoordeling van grote, kapitaalkrachtige energiemaatschappijen tegenover de kleinere coöperaties worden gecreëerd. Een zo ruim mogelijk aantal geïnteresseerden moet worden aangemoedigd tot deelname aan de offertevraag, zodat het beste project kan worden gekozen.

Mijnheer de minister, waarom werd, in tegenstelling tot de offertevraag voor de concessie van Zeebrugge-West, voor de algemene offertevraag voor de concessie van openbare werken, met name het bestek voor de ‘bouw en exploitatie van windturbines op verschillende ligplaatsen in Vlaanderen’,

Glorieux

overgeschakeld van het systeem van bankverklaring naar een systeem van bankwaarborg ? Veroorzaakt de omschakeling geen feitelijke bevoordeling van de grote klassieke energiebedrijven tegenover de kleinere coöperaties ? Zo ja, welke initiatieven zult u nemen om dat effect bij de huidige en bij de toekomstige offertevragen ongedaan te maken ?

De afwerking van de offertevraag van Zeebrugge-West duurde in totaal 16 maanden. Hoeveel tijd zal er, voortbouwend op de ondertussen opgedane ervaring, volgens u nodig zijn om de huidige offertevraag af te ronden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Glorieux, ik ben het met u eens dat de gevraagde bankwaarborg een eventuele drempel kan zijn voor de kleinere coöperaties die wensen in te schrijven op de gepubliceerde offertevraag voor de concessie van windturbines op gewestdomeinen langs autosnelwegen.

Er moet echter een solide bankwaarborg worden gevraagd om voldoende garanties te hebben over de financiële en economische draagkracht van de inschrijver. Het is immers belangrijk dat de concessieverlenende overheid een kandidaat selecteert die de door hem voorgestelde investering nadien ook effectief uitvoert. Anders kan de concessieverlenende overheid worden geconfronteerd met een concessiehouder die zijn concessieverplichtingen – de investeringen – niet of slechts gedeeltelijk kan uitvoeren waardoor de realisatie van de gewenste windturbineparken wordt gehypothekeerd. Dat kan evenmin de bedoeling zijn.

De gevraagde bankwaarborg moet echter ook worden genuanceerd. Zo moet er een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de bankgarantie die wordt gevraagd in het licht van de kwalitatieve selectie van de kandidaat volgens artikel 70 van het KB, en de bankgarantie die wordt gevraagd in het licht van de goede uitvoering van de concessieverplichtingen volgens artikel 5 van de Algemene Aannemingsvoorwaarden. De garantie die wordt gevraagd voor de selectie van de kandidaat heeft betrekking op zijn financiële draagkracht en dient derhalve de totale investeringskost te dekken. Het bestuur kan er geen beroep op doen via beslagname en de waarborg moet worden vrijgegeven van zodra de concessie wordt toegewezen.

De borgtocht die wordt gevraagd in het licht van de goede uitvoering van de concessieverplichtingen moet worden gesteld van zodra de concessie wordt toegekend en bedraagt 5 percent van de aan de concessie gekoppelde investeringskost. Het is dus wel een uitoefenbare bankgarantie, vermits de concessieverlenende overheid er een beroep op kan doen in het geval van tekortkomingen van de concessiehouder. De borgtocht dient zo nodig te worden aangevuld gedurende de concessietermijn en kan slechts op het einde van de concessie geheel of gedeeltelijk worden vrijgegeven.

Ondertussen werd echter een oplossing gevonden die beide partijen kan verzoenen, namelijk het beperken van de kostprijs van de gevraagde bankwaarborgen voor de inschrijvers en het bieden van voldoende garanties voor de effectieve realisatie van de windmolens op het terrein. De oplossing wordt geïmplementeerd door middel van de publicatie van het volgend terechtwijzend bericht. Primo, artikel 70 van het koninklijk besluit van 8 januari 1996 wordt als volgt aangevuld : ‘De inschrijver kan zijn financiële en economische draagkracht eveneens aantonen door een bankverklaring zoals voorzien in het koninklijk besluit. In dat geval zal tijdens de geldigheidstermijn van de offerte de hoger geciteerde bankgarantie afgeleverd dienen te worden binnen een termijn van acht kalenderdagen volgend op het verzoek van de concessieverlenende overheid. Deze bankgarantie dient dan een geldigheidsduur te hebben van één maand. Indien voornoemde bankgarantie niet binnen de gestelde termijn afgeleverd wordt, zal de inschrijving als niet geselecteerd beschouwd worden.’

Secundo, de aanbestedingsdatum wordt gewijzigd en bepaald op 12 februari 2002 te 11 uur.

Dit terechtwijzend bericht voorziet in de mogelijkheid van het leveren van een bankverklaring op het moment van de inschrijving en het leveren van een bankgarantie op verzoek van mijn administratie. Enkel aan de inschrijvers die in aanmerking komen voor de gunning van een welbepaald perceel zal een bankgarantie voor dit perceel gevraagd worden en dit kort voor de gunning. De termijn van de gevraagde bankgarantie wordt verder beperkt tot één maand om de kosten te beperken. Indien de inschrijver de gevraagde bankgarantie binnen de gestelde termijn levert, zal het perceel dan ook aan hem gegund worden. Opdat de inschrijvers nog voldoende rekening kunnen houden met dit terechtwijzend bericht, werd de aanbestedingsdatum eveneens uitgesteld tot 12 februari.

Door dit terechtwijzend bericht is een mogelijke bevoordeling van de grote klassieke energiebedrijven op dit vlak in elk geval uitgesloten. Ik denk dat

Stevaert

de problematiek die u terecht aanhaalde, hiermee dan ook opgelost is.

We hebben uiteraard teruggegrepen naar lastenboeken die gebruikelijk zijn voor de Vlaamse overheid. In andere sectoren worden we niet geconfronteerd met dergelijke marktspelers. Vandaar deze aanpassing en uw terechte suggestie.

U hebt dus zelf kunnen vaststellen dat we soms heel snel werken.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het is inderdaad heel belangrijk dat dergelijke marktspelers, met name de coöperatieven, die vanuit een visie van duurzame ontwikkeling en met een gezonde interesse in en een grondige kennis van windenergie opereren, niet van deelname aan die concessies uitgesloten worden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *De vergadering wordt geschorst om 14.50 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 14.57 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het inschakelen van taxi's bij De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het inschakelen van taxi's bij De Lijn.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden om de eenvoudige reden dat ik mij voor deze vraag slechts op weinig informatie kon baseren, en dan nog informatie die we vooral via de pers kregen.

Op grond van het in dit parlement goedgekeurde decreet Basismobiliteit moet tegen 2004 elke Vlaming op minder dan 750 meter van zijn woning een bushalte vinden. Het gaat hier om 750 meter in vogelvlucht, dus niet op loopafstand wat wij eigenlijk gewild hadden.

Volgens de media wil De Lijn nu in afgelegen gebieden, waar het niet rendabel is een bus te laten rijden, taxi's inschakelen. Omdat dit in plattelandsgebieden uitgesloten is, kan daar op telefonisch verzoek van een aantal passagiers een belbus rijden. Tijdens het debat over de Basismobiliteit hebben we ook gediscussieerd over de belbus. CD&V heeft daar toen kritiek op geuit omdat het dekkingspercentage in sommige regio's erg laag is. We hebben toen geopperd dat er voor die prijs evengoed een taxi zou kunnen worden ingeschakeld. Waar die belbus niet rendabel zou zijn, wil De Lijn nu samenwerken met taximaatschappijen. Een telefoontje naar De Lijn zou voldoende zijn om een taxi te laten uitrukken, die dan dienst doet als openbaar vervoer. De Lijn voert daar momenteel onderhandelingen over met de sector van de taxibedrijven. Op het vlak van de personeelstatuten rijzen echter een aantal technische problemen. Taxichauffeurs vallen onder een totaal andere CAO dan de personeelsleden van De Lijn.

Het inschakelen van taxi's is een goed idee, maar ik wil de minister toch enkele vragen stellen. Wat zijn de gehanteerde criteria inzake rentabiliteit voor dit project ? In welke mate moeten de uitvoeringsbesluiten van het decreet Basismobiliteit worden ingevuld zodat taxi's kunnen worden ingeschakeld ? Of hoe kan dit ingevuld worden onder de notie netmanagement ? Hoe worden de vervoerregio's afgebakend ? Wat zijn de budgetten hiervoor ? Wanneer en in welke regio's zullen de eerste experimenten worden gehouden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, momenteel analyseert De Lijn de voorwaarden met betrekking tot het inschakelen van taxi's voor het garanderen van de normen basismobiliteit in gebieden met een kleine vervoersaanvraag. Om een correct en gedetailleerd beeld te hebben van de vervoersvraag in landelijk gebied, garandeert De Lijn tijdens het eerste jaar het aanbod openbaar vervoer met de belbus. Na een eerste werkingsjaar wordt de vervoersvraag door de betrokken partners grondig geanalyseerd om de geschikte exploitatievorm vast te stellen.

Stevaert

De Lijn krijgt in de uitvoeringsbesluiten van het decreet Basismobiliteit de opdracht om voor elk gebied de meest geschikte exploitatievorm te gebruiken. Centraal in deze opdracht is een organisatie van het aanbod dat voldoet aan de normen van basismobiliteit in het betrokken gebied. De uitvoeringsbesluiten moeten niet voorafgaand worden afgerond om de Vlaamse Vervoermaatschappij toe te laten taxi's in te schakelen in het openbaar vervoer, vermits deze voertuigen als geregeld vervoer en niet als taxi zullen worden ingezet.

De Vlaamse Gemeenschap voorziet in de budgetten voor het garanderen van een minimum aanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen in het kader van de basismobiliteit.

De vervoersvraag wordt na het eerste werkingsjaar grondig geanalyseerd. In functie van deze analyse wordt de geschikte exploitatievorm, waaronder taxi's, vastgesteld. De evaluatie van de diverse projecten zullen mee bepalen welke taxiprojecten er eerst zullen komen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Als de taxi's worden ingeschakeld onder het geregeld vervoer, hoe zullen dan de problemen van de statuten en CAO's worden opgelost ? Daar bestaat ongerustheid over. Er moet worden gezocht naar de meest sociale oplossing.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opheffing van de tweederderegeling voor min-12-jarigen in het kader van leerlingenvervoer

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de hee Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de opheffing van de tweederderegeling voor min-12-jarigen in het kader van leerlingenvervoer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een maatregel waarvoor we bevoegd zijn en waardoor we de veiligheid van inzittenden van schoolbussen sterk kunnen verhogen.

In de kranten lees ik dat Gent minder kinderen in de schoolbussen wil. De slogan is : 'Als iedere leerling een eigen zitplaats heeft, zijn de bussen ook veiliger'. Dat is natuurlijk een open deur intrappen, maar het klopt wel. Ik wil nog even verwijzen naar de expertise over het ongeval met de bus in Jurbise. Daarin staat dat als de kinderen een veiligheidsgordel hadden gedragen, de gevolgen van de crash minder dramatisch waren geweest. Ook minister Durant doet inspanningen op dat vlak.

We stellen immers vast dat de toepassing van de tweederderegel in het leerlingenvervoer, waarbij het toegestaan is drie leerlingen te vervoeren op banken voor twee personen, tot op heden tot ongenoegen leidt, zowel bij ouders als bij sommige leerkrachten en stadsbesturen. Deze regel berust deels op een berekening volgens het vroegere gebruik van bussen met echte banken. Bij moderne bussen is er echter veeleer sprake van zetels. Bovendien is er het feit dat de kinderen zich verplaatsen met dikke jassen, boekentassen en sporttassen. Dat alles maakt het moeilijk voor drie kinderen om op twee zetels plaats te nemen.

Mijnheer de minister, u kunt dit eigenhandig doen. Met de tweederderegel, die nog steeds geldt in Vlaanderen, kan het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel bij leerlingenvervoer niet worden doorgevoerd. De Brusselse bevoegde minister heeft deze regel al afgeschaft en in Wallonië is men blijkbaar begonnen met de procedure om hem af te schaffen. Bij mijn weten is dit in Vlaanderen echter nog niet ter sprake gekomen.

Waarom wordt de tweederderegel bij het leerlingenvervoer in Vlaanderen vooralsnog behouden ? Zou men deze, in het kader van optimale veiligheidsmaatregelen, beter niet afschaffen ? Daar het leerlingenvervoer nu onder uw bevoegdheid valt, welke maatregelen kunt u nemen om de veiligheid van zowel deze gebruikers als de andere weggebruikers te vergroten op dit vlak ? We kunnen ook nog verwijzen naar de dodehoekspiegel, maar hier hebben we het specifiek over de tweederderegel.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de afschaffing van de tweederde regel voor kinderen op autobussen wordt door de federale overheid voorgesteld, door middel van de aanpassing van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en de wijziging van het technisch reglement voor motorvoertuigen en aanhangwagens. Het ontwerp van koninklijk besluit in kwestie werd op 9 januari 2002 overgemaakt aan het Vlaams Gewest, in het kader van de adviesprocedure. Momenteel wordt het dossier onderzocht door de administratie, die iedereen zal betrekken bij de opmaak van haar advies. Ik wacht dus op alle elementen van het dossier. Vervolgens zal ik de Vlaamse regering voorstellen om terzake een standpunt in te nemen. Het lijkt me verstandig om te reageren op dit federale voorstel. Dan zal dit van toepassing zijn voor heel België. Indien het niet wordt geregeld op het federale vlak, dan moeten we nagaan hoe we dit op het Vlaamse niveau kunnen regelen.

Ik ben het met u eens dat de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd inderdaad van het allergrootste belang is. In ieder geval zorgt de verdere uitbreiding en dienstverlening van het openbaar vervoer ervoor dat leerlingen op een veilige manier naar school kunnen. Het openbaar vervoer is immers een van de meest veilige vervoersmiddelen.

Verder heeft De Lijn reeds de nodige stappen gezet voor de uitrusting van haar voertuigen met de dodehoekspiegel. De nodige bestellingen van dodehoekspiegels voor de uitrusting van de bestaande voertuigen werden reeds geplaatst, terwijl ook de nieuwe voertuigen standaard met een dodehoekspiegel zullen worden uitgerust. Momenteel zijn reeds meer dan 400 voertuigen van het openbaar vervoer met een dodehoekspiegel uitgerust. De VVM zet de installatie in een versneld tempo verder. De lastenboeken van de exploitanten van de VVM worden eveneens aangepast. De verplichting van een dodehoekspiegel werd hierin opgenomen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u bent vaak snel om een duidelijk standpunt in te nemen. Het verbaast me dat u hierover blijkbaar geen uitspraak wilt doen en u wat verschuilt achter de Vlaamse regering. Uw Brusselse evenknie heeft al beslist om dit af te schaffen, en in Wallonië is de procedure opgestart om dit te doen.

Minister Steve Stevaert : Ik zou wat duidelijkheid willen van u. Uw federale collega, de heer Ansoms, zegt dat dergelijke dingen het best federaal gebeuren. CD&V moet nu eens weten wat het wil.

De heer Carl Decaluwe : Morgen tijdens het actualiteitsdebat in plenaire vergadering zullen we het daar uitdrukkelijk over hebben. Lees onze congres- en persteksten maar : we zijn voor de regionalisering van het hele verkeersveiligheidsbeleid. Het is nu de zoveelste maal dat ik dit hier zeg. We hebben dat gisteren nogmaals bevestigd op een persconferentie.

Minister Steve Stevaert : De heer Ansoms zegt net het tegendeel in debatten.

De heer Carl Decaluwe : Ik praat namens de partij. Ik weet wat de partij zegt terzake. De partij is daar zeer duidelijk in. Dat is gisteren nogmaals bevestigd door onze partijvoorzitter. In feite gaat het daar niet over. Ik vraag u naar uw standpunt. De Brusselse minister heeft de tweederderegeling afgeschaft, de Waalse gaat ze afschaffen.

Minister Steve Stevaert : Wij gaan de regel ook afschaffen, mijnheer Decaluwe. Dat hebt u zeer goed gehoord. Maar als de federale overheid dat voor heel België kan doen, dan is dit een veel betere aanpak. Dat is duidelijk. Er zijn immers ook nog andere elementen.

Ik begrijp goed dat uw partij vindt dat dergelijke zaken beter op het Vlaamse niveau worden geregeld. Ik zal dat dan ook steeds herhalen. Ik hoop dat CD&V me dan in debatten niet meer tegenspreekt op dat punt. Telkens wanneer het daarover gaat, zegt de heer Ansoms, uw expert terzake in het andere parlement, dat dit een federale materie is. Ik zou graag duidelijkheid hebben terzake.

De heer Carl Decaluwe : We zullen morgen daarover het debat ten gronde voeren. Maar ik daag u uit ons een lijst te geven met concrete voorstellen van de sp•a sinds 13 juni 1999 voor het regionaliseren van de verkeersproblematiek. Geef ons dat lijstje en we zullen daarop inspelen. Wij zullen alle voorstellen in die zin steunen. Dat zal morgen duidelijk worden gezegd. Ik vrees echter dat u dat lijstje morgen niet zult kunnen voorleggen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.13 uur.*