

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

18 januari 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van de nieuwe verkeerswet op Vlaams niveau
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de overbezetting van bussen en trams

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over snellijnen en autosnelwegen in eigen bedding

Vraag om uitleg van de heer Marnic De Meulemeester tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over fietsers die zich zonder fietsverlichting op de openbare weg begeven

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afstemming van dienstregelingen van grensoverschrijdende bus- en treinverbindingen op die van het binnenlandse openbare vervoer

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over trajectcontrole

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen en de impact van het koninklijk besluit van 18 december 2002 met betrekking tot het vervoer van kinderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 18 januari 2005

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.04 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van de nieuwe verkeerswet op Vlaams niveau

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de evaluatie van de nieuwe verkeerswet op Vlaams niveau.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, eigenlijk had ik deze interpellatie niet hoeven te houden. Tijdens de besprekingen van uw beleidsnota heb ik immers al een aantal vragen gesteld over dit onderwerp. Het antwoord was echter wat teleurstellend. Dit punt verdronk wat in de antwoorden op de vele vragen. Nogtans is de evaluatie van de nieuwe verkeerswet op Vlaams niveau een onderwerp waarbij het Vlaamse Gewest op de ene of andere manier nauw betrokken moet zijn.

In 2002 vond er een staten-generaal van de verkeersveiligheid plaats, waar onder meer de basis is gelegd voor die nieuwe verkeerswet. De conclusies van die staten-generaal resulteerden in een beleid met vier pijlers: alles wat te maken heeft met handhaving – dus ook politie en vervolging –, infrastructuur, sensibilisering en opleiding. De pijlers handhaving en opleiding behoren momen-

teel nog steeds tot de federale bevoegdheden. Wat infrastructuur en sensibilisering betreft, is er echter een heel duidelijke opdracht voor de gewesten weggelegd.

Er is hier sprake van veel invalshoeken. Uw voorganger, de heer Stevaert, heeft toen hij nog minister van Openbare Werken was eens verklaard overal de beperking van 70 kilometer per uur te willen invoeren. U herinnert zich dat nog wel. De Vlaamse overheid heeft een rol als wegbeheerder van gewestwegen. Dan hebben we het over meer dan 6.000 kilometer gewestwegen en meer dan 800 kilometer autosnelwegen. Dat is niet weinig. Maar de verkeerswetgeving behoort tot de federale bevoegdheden. De zaken zijn dus niet altijd duidelijk.

In de pers verklaarde de federaal bevoegde minister, de heer Landuyt, dat de evaluatie van de verkeerswet zal worden gekoppeld aan een ruime bevraging van belangenorganisaties en van de federale en hopelijk ook de lokale politie. Minister Landuyt hield op 11 oktober 2004 een persconferentie, in samenwerking met de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de federale politie en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, naar aanleiding van de cijfers inzake verkeersveiligheid voor 2004 en het pleidooi van de minister om te komen tot een soort veiligheidsbarometer. In het derde deel van de persmededeling van deze persconferentie verwees Minister Landuyt heel duidelijk naar de evaluatie van de nieuwe verkeerswet. Dit hoofdstuk bevat onder meer een overzicht van alle organisaties en betrokken partijen die daarbij zouden worden uitgenodigd. Vanzelfsprekend maken ook de gewestelijke ministers van Mobiliteit hier deel van uit en worden ze als dusdanig nauw betrokken, aldus de minister.

Peumans

- *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

De Vlaamse Regering draagt dus een zekere verantwoordelijkheid bij deze evaluatie en zal – neem ik aan – terzake een aantal eigen standpunten ontwikkelen. Ik wil ook verwijzen naar het Vlaamse regeerakkoord, dat de overdracht van de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, met inbegrip van het verkeersreglement en het boetefonds, naar Vlaanderen verdedigt. In uw beleidsnota, mevrouw de minister, stelt u trouwens ook dat een deel van de middelen van dat boetefonds naar de Vlaamse wegbeheerder zou moeten gaan. De federale ministers Landuyt en Dewael zijn ook al geld uit dat boetefonds voor 2005 aan het uitdelen, met name om tegemoet te komen aan de vraag van de federale politie. Die politiemensen rijden blijkbaar nog rond in BMW's van voor de Tweede Wereldoorlog, als ik het goed begrijp, en in aftandse Volvo's, al dan niet van Mieke Vogels. Het gaat over 40 miljoen euro. Dat bedrag wordt sowieso al verkeerd verdeeld. Iedereen weet immers dat 87 percent van die meerinkomsten in 2003 ten opzichte van 2002 in Vlaanderen werden gerealiseerd. De flitspalen schijnen daar een belangrijke bijdrage toe te leveren, voor zover ze werken.

Mevrouw de minister, hebt u reeds een standpunt ingenomen ten aanzien van de nieuwe verkeerswet? Uw beleidsnota bevat een aantal terechte verwijzingen hiernaar. Zo ja, wat houdt dit standpunt in en op basis van welke motivatie kwam dit tot stand? In welk tijdspad wordt er voorzien voor de formulering van een standpunt van de Vlaamse Regering enerzijds, en de verwerking van dit standpunt in de totaalevaluatie anderzijds? Op welke manier zal dit standpunt, met inbegrip van eigen Vlaamse accenten, worden geïntegreerd in de evaluatie van de verkeerswet? Wordt of werd dit standpunt uitgewerkt in samenspraak met minister Peeters, de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken? Zo ja, op welke wijze?

Federaal minister Landuyt beoogt een plan van aanpak voor de evaluatie van de verkeerswet. Werd dit plan van aanpak reeds besproken in het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid, waarvan ook de bevoegde gewestelijke ministers deel uitmaken? Kunt u dit plan van aanpak toelichten? Hoe vertaalt dit plan zich naar een evaluatie op Vlaams niveau? Is er met andere woorden

sprake van een grondige evaluatie op Vlaams niveau? Hoe zal die gebeuren?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Peumans, de overheveling van de verkeersveiligheid, met inbegrip van het verkeersreglement en het boetefonds, is een niet onbelangrijk deel van het Vlaams regeerakkoord. Ik heb daar ook in mijn beleidsnota naar verwezen. De problematiek van de regionalisering krijgt ruime aandacht. Ik ben ervan overtuigd dat het niet gaat om een regionalisering omwille van de regionalisering, maar om het in handen krijgen van dit instrument dat een belangrijke hefboom is voor het mobiliteitsbeleid.

De evaluatie van de verkeerswetgeving heeft betrekking op de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen betreffende de verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten. Als we de inhoud van de wet bekijken, dan stellen we vast dat het overgrote deel onder de bevoegdheid van de federale overheid valt. Het betreft immers Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie.

In hoofdzaak worden de volgende aangelegenheden door de wet geregeld. Er wordt een classificatie van verkeersovertredingen doorgevoerd. Een groot aantal bepalingen heeft wijzigingen in de bestrafing van diverse overtredingen en in de procedure bij de behandeling van inbreuken tot gevolg. Een groot gedeelte van de wet handelt over het bevel tot betaling. Verder worden een aantal parkeerovertredingen uit het strafrecht gehaald. Er wordt een boetefonds gecreëerd en de basis wordt gelegd voor de invoering van een rijbewijs in stappen. Ten slotte wordt de wet op de opdecienen aangepast en wordt de reglementering op het vlak van de aanvullende reglementen gewijzigd.

Deze laatste wijziging heeft rechtstreeks en op een nogal ingrijpende wijze gevolgen voor de gewesten. Zo werd in de verkeerswet van 7 februari 2003 onder meer aan de gewesten de mogelijkheid ontgenomen om nog langer aanvullende reglementen te nemen op de gewestwegen.

De Vlaamse Regering heeft op 29 maart 2002 advies uitgebracht over het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen betreffende de verkeersveiligheid. Dit advies was positief, met één belang-

Van Brempt

rijke uitzondering: de regering gaf negatief advies over de bepalingen die in het wetsontwerp werden voorzien inzake de aanvullende reglementering.

De Waalse regering stelde een beroep bij het Arbitragehof in tot nietigverklaring van de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003. Die bepalingen betroffen de problematiek van de aanvullende reglementering. Ook de Vlaamse Regering diende terzake een memorie in. Dat was logisch, aangezien de Vlaamse Regering een negatief advies had geformuleerd over dat punt en de federale regering geen gevolg gaf aan dat negatief advies. Het was evident dat de Vlaamse Regering die stappen zette.

Op 3 november 2004 vernietigde het Arbitragehof de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid. Het Arbitragehof trad daarin het Vlaamse standpunt bij en stelde vast dat de materie van aanvullende reglementen niet valt onder de algemene politie, die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. Het zijn daardoor de gewesten die bevoegd zijn om op te treden op het vlak van de aanvullende reglementen. Dit sterkt het Vlaamse Gewest in zijn standpunten om ook inzake de aanvullende reglementering een eigen beleid op dit vlak te ontwikkelen.

Ik weid hier bijzonder over uit, omdat dit deel van de verkeerswet wat minder bekend, maar zeker niet onbelangrijk is. Het Arbitragehof heeft er nu over gezegd dat het tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. Ik heb de administratie de opdracht gegeven om een beleid voor te bereiden, los van de regionalisering waarbij we uiteraard nog andere stappen moeten zetten.

Dit is natuurlijk maar één aspect van de bijzondere verkeerswetgeving die van bijzonder belang is voor het mobiliteitsbeleid en het infrastructuurbeleid. Ik verwijs ook naar het verkeersboetefonds. In het recente verleden heb ik daar inderdaad een aantal uitspraken over gedaan. Ik blijf erbij dat we de middelen moeten aanwenden in samenspraak met de inspanningen die het Vlaamse Gewest al levert inzake handhaving. U verwees terecht naar de flitspalen. Ook de andere aspecten van de verkeerswetgeving hebben uiteraard een niet onbelangrijke impact op het mobiliteitsbeleid.

Wat ik tot nu heb verteld, betreft de standpunten die de vorige Vlaamse Regering heeft ingenomen. Zoals over het algemeen gangbaar is als de federale regering bijstellingen en aanpassingen formuleert over de betrokken verkeerswet, is het aangewezen dat dit gebeurt in overleg met de drie gewesten. Na dat overleg vraagt de federale regering het officiële standpunt van de Vlaamse Regering. De federale regering heeft me in het licht van de evaluatie van de verkeerswet nog geen teksten overgemaakt waarover de Vlaamse Regering een standpunt diende in te nemen. Het lijkt me evident dat de Vlaamse Regering deze voorstellen tot wijziging van de verkeerswet zal evalueren, onder meer uitgaande van de beleidsopties die in het Vlaams regeerakkoord zijn weergegeven.

De Vlaamse inbreng met betrekking tot de evaluatie in het licht van de verkeerswet, bestaat momenteel uit de actieve opvolging door de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest, in casu de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer, bij de besprekingen van dit item in de federale commissie voor de verkeersveiligheid. Op deze manier kunnen de vertegenwoordigers de nodige constructieve voorstellen formuleren.

We zijn nog niet toe aan de uitwerking van een standpunt. Het is natuurlijk logisch dat dit zal gebeuren in samenspraak met de Vlaamse minister van Openbare Werken. Hij zal van nabij worden betrokken bij de evaluatie van de betrokken verkeerswet. Ook een aantal andere ministers met een bijzonder belang, bijvoorbeeld in een veilige schoolomgeving, zullen worden geraadpleegd. Er is tot op heden één voorbereidend overleg geweest tussen de federale overheid en de gewesten op 26 oktober 2004.

Op dit moment is de federale overheid uiteraard trekker in het proces met betrekking tot de evaluatie van de verkeerswet. Op verzoek van die federale overheid gebeurt er op dit moment een evaluatie door het middenveld zoals het ook werd aangekondigd in het federale regeerakkoord. De aanbevelingen die hieruit komen, zullen door de federale minister van Mobiliteit gebruikt worden om een concreet voorstel op te maken dat vervolgens aan de Kamer en de federale regering zal worden voorgelegd.

De federale minister heeft me bevestigd dat het de bedoeling is dat de gewesten de gelegenheid krijgen om hun visie kenbaar te maken tijdens het

Van Brempt

interministerieel comité dat via de gebruikelijke procedure van betrokkenheid zal werken, en dit op korte termijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, nu weet ik evenveel als voor mijn interpellatie. Ik stel vast dat federaal minister Landuyt een zeer uitgebreide evaluatie vooropstelt. Hij verwijst naar het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid met de federale ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken, Economie en Grootstedenbeleid en de gewestelijke ministers van Mobiliteit en Openbare Werken – dat zijn er dus twee uit de Vlaamse Regering.

De minister zegt dat de evaluatie wordt voorbereid in drie werkgroepen met vertegenwoordigers van de federale commissie en het interministerieel comité, namelijk een werkgroep ongevallen- en handhavingsstatistieken, een werkgroep handhavingsbeleid en een werkgroep die de samenwerkingsmogelijkheden met de gemeenten en de gewesten evalueert. Ik heb in vijftien politiezones een bevraging gedaan bij degenen die dagelijks te midden van de echte verkeersproblemen staan en op alle mogelijke manieren aan handhaving moeten doen – ik bedoel dus de lokale politie.

Mevrouw de minister, ik heb u eerst vragen gesteld naar aanleiding van de beleidsnota en vervolgens deze interpellatie, maar ik weet nog steeds evenveel. Het verleden over de classificatie ken ik, alsook dat er een boetefonds is opgericht en dat het Arbitragehof aanvullende reglementering heeft vernietigd. U zegt dat er nog verdere stappen zullen worden ondernomen. Welke dat zijn, hoor ik niet. U zegt dat er nog geen enkele tekst is overgemaakt. De federale minister kondigt op 11 oktober 2004 met veel tromgeroffel aan dat hij een evaluatie zal doen. We zijn nu drie maanden verder maar we weten nog altijd niets en we kennen nog altijd het standpunt van de Vlaamse Regering niet. Dat vind ik zeer teleurstellend.

Is die Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid al eens samengekomen? Zijn de werkgroepen al bij elkaar geweest? Of wordt eerst het middenveld bevraagd via een of andere organisatie? Daar heb ik niets op tegen. Er moet toch een standpunt zijn van de Vlaamse administratie, namelijk van de

afdeling Verkeerskunde van de AWW. Wat houdt dat standpunt in? Hoe kan dat worden gekoppeld aan de nieuwe verkeerswet en aan het feit dat u de officiële wegbeheerder bent? Ik vind uw antwoord zeer teleurstellend.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Tot het onze bevoegdheid is, ben ik niet degene die de verkeerswet moet evalueren. De federale minister heeft ervoor geopteerd eerst een brede consultatie te doen met het middenveld, en daar zijn uiteraard de Vlaamse middenveldorganisaties bij betrokken. Op basis daarvan zal een voorstel worden geformuleerd.

We verschillen daarover ongetwijfeld van mening, maar ik zie er het nut niet van in om in het wilde weg, niet op basis van enige tekst, een evaluatie naar voren te schuiven. Ik wacht tot er een voorstel is over punten waarop de verkeerswet wordt aangepast. Dat voorstel bestaat vandaag nog niet. Ik wacht dit af. Dan is het evident dat we snel en heel doordacht een advies zullen formuleren en actief aanwezig zullen zijn in het debat. Die garantie geef ik. Ik wacht echter op voorstellen van de federale minister wat dat betreft – anders wordt er dubbel werk gedaan.

De heer Jan Peumans: De federale minister heeft in een persmededeling aan de organisaties beloofd om een plan van aanpak voor de evaluatie van de verkeerswet voor te stellen op de volgende vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid eind oktober. Ik veronderstel dat hij het heeft over eind oktober 2004, en niet 2005. Is deze federale commissie al samengekomen? Ik vind het erg dat ik me als parlamentslid beter kan informeren via de kranten. Ik weet niets meer dan daarnet. Ik ben zeer teleurgesteld, en dat is niet de eerste keer.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wat de politiek kapot maakt, is dat we alle dagen in de kranten, onder meer van federaal minister Landuyt, dingen lezen als 'de fietsters mogen door het rood licht rijden'. De mensen lezen dit en beseffen niet dat er nog wetswijzigingen nodig zijn. Dat maakt de politiek kapot. Er wordt permanent gecommuniceerd, in plaats van eerst eens met een tekst naar het parlement te gaan. Dat

Decaluwe

is een fundamenteel probleem. Ik lees dagelijks allerlei dingen in de krant – vooral over verkeer is het ongelooflijk wat er allemaal verschijnt –, maar de mensen en ook de scholieren weten niet wat er aan de hand is. Ik hoor dat op de trein, bij de mensen. Er wordt heel veel gecommuniceerd maar heel weinig ingediend in het parlement. Het enige wat telt, is wat er in het Staatsblad verschijnt. De rest is allemaal praat voor de vaak.

Minister Kathleen Van Brempt: We zitten in de staatshervorming waarin we zitten. Ik stel voor dat, als er problemen zijn, in de Kamer wordt geïnterpelleerd, want ik moet daarover niet worden geïnterpelleerd.

Als er een voorstel is over het aanpassen van aspecten van de verkeerswet, zal ik met veel plezier ons standpunt in deze commissie uitleggen en hierover een debat voeren. Ik doe dit niet als er geen tekst is.

De heer Jan Peumans: Ik zal persoonlijk een brief sturen naar minister Landuyt, om uitleg te vragen over zijn persmededeling over de evaluatie van de verkeerswet, waarin meerdere malen wordt verwezen naar het Vlaamse Gewest.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de overbezetting van bussen en trams

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de overbezetting van bussen en trams.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de kwaliteitsbarometer van De Lijn vertaalt zich in een tweejaarlijkse tevredenheidsmeting bij de klanten, waarvoor een objectieve interne meting bestaat. Een belangrijke factor hierbij is het comfort van de voertuigen, met aandacht voor het zit- en stacomfort, de ruimte voor boekentassen, enzovoort.

Sinds 2002 wordt de gemiddelde bezettingsgraad gebruikt als evaluatiecriterium. Dit cijfer geeft voor de reguliere lijnen het gemiddelde aantal reizigers per rit op jaarbasis weer.

Het is positief dat de reizigersaantallen blijven stijgen, ook dankzij het succes van verschillende nieuwe tariefformules, zoals de Buzzy Pazz, de Omnipas en de Omnipas 65+.

De tevredenheidsmeting van De Lijn bevat geen vragen over de tevredenheid van de reizigers over de bezetting en de capaciteit. Ik stel vast dat er, ook in de regionale media, regelmatig klachten zijn over de overbezetting. In heb vernomen dat in een volgende versie van de tevredenheidsmeting een vraag over de overbezetting zal worden opgenomen. Het is belangrijk om hier aandacht voor te hebben.

Mevrouw de minister, uit mijn contacten met De Lijn blijkt dat er sprake is van een structurele overbezetting als de bezetting gedurende 15 minuten van de rit gemiddeld 90 percent of meer bedraagt dan de theoretische capaciteit. Deze regel wordt door De Lijn gehanteerd. De piekmomenten doen zich vooral 's ochtends en 's avonds op schooldagen voor, en op woensdagmiddag. De meeste klachten handelen hierover, want het is logisch dat er op deze momenten problemen kunnen zijn.

Mevrouw de minister, enkele maanden geleden heb ik met een schriftelijke vraag gevraagd hoeveel buslijnen in Vlaanderen, volgens de eigen definitie van De Lijn, te maken hebben met een structurele overbezetting. Het blijkt om 176 buslijnen te gaan. Voor een aantal lijnen wordt nog onderzoek verricht, voor andere lijnen wordt geprobeerd om een gelede bus in te schakelen of worden de uren aangepast aan een volgende bus. Er wordt dus aan gewerkt. 176 buslijnen met een structurele overbezetting is misschien niet spectaculair, maar er zijn toch veel mensen bij betrokken.

Decaluwe

Mevrouw de minister, de gemiddelde bezettingsgraad is een belangrijke indicator voor de jaarlijkse evaluatie van de projecten basismobiliteit en de convenanten. Wat is tot nu toe de algemene evaluatie en welke conclusies kunt u hieruit trekken?

Op welke termijn kunnen de problemen op deze 176 lijnen worden opgelost? Wat is de geraamde kostprijs hiervoor? Het gaat over het inschakelen van extra bussen, en ook het vervroegen of verlaten van bussen heeft een kostprijs.

Waarom worden niet eerst de overcapaciteitsproblemen aangepakt, en pas later de verdere implementatie van de basismobiliteit? Het is belangrijk dat er tevredenheid heerst over het afgeleverde product. Als de ontevredenheid in de pers aan bod komt, wordt het imago van De Lijn beschadigd en grijpen een aantal mensen misschien terug naar de wagen om zich te verplaatsen.

Welke procedure wordt gevolgd om de problematiek van de overbezetting concreet aan te pakken? Bestaat hiervoor een verschillende procedure voor de bussen in eigen beheer en de bussen die rijden in opdracht van De Lijn?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het gratis maken van het openbaar vervoer voor een aantal groepen van gebruikers is zinvol. Dit is vooral zo voor de groep van 65-plussers. Als deze mensen daardoor mobiel worden, is dit een goede zaak.

Dit betekent wel dat ook de capaciteit van het openbaar vervoer moet worden aangepast. Die investeringen in de capaciteit moeten dus zeker volgen. Gebeurt dit niet, dan krijgen we een overbelasting. Dan krijgt men perverse effecten. Oudere mensen zijn weliswaar nu meer mobiel, maar mensen die de bus in plaats van hun wagen nemen om naar het werk te gaan, zouden wel eens kunnen afhaken en opnieuw met de wagen gaan indien de bussen overvol zitten en ze niet het nodige comfort hebben.

Mevrouw de minister, er is inderdaad een probleem van overvolle bussen op sommige lijnen, hoewel dat zeker niet overal zo is. Het gaat toch

over 176 buslijnen. Dat is niet niets. Hoe gaat u dit probleem oplossen?

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de voorzitter, ook ik sluit me aan bij deze vragen. Van studenten verneem ik dat dit niet alleen gebeurt tijdens de piekuren, maar ook in examenperiodes. Soms gebeurt het dat studenten niet op de bus mogen, omdat de bussen overvol zitten. Die studenten bevinden zich dan vaak in de examenperiode en hebben een Buzzy Pazz. Ze bellen dan hun ouders op, die dan maar naar de bushalte moeten rijden om hun zoon of dochter in staat te stellen te gaan studeren. Dit is een groot probleem. Veel hangt ook af van de welwillendheid van de chauffeurs. Sommigen stoppen, anderen niet. Ze hanteren verschillende regels.

Als ouders of andere mensen met klachten contact opnemen met De Lijn, krijgen ze al op voorhand te horen dat het geen zin heeft om te klagen. Hun wordt gezegd dat ze gerust een formulier kunnen afhalen, maar dat er toch geen verandering in de situatie komt. Dat ontnemt mensen met klachten al meteen de zin om naar het kantoor van De Lijn te komen. Voor mensen die het openbaar vervoer gebruiken, ligt dat kantoor trouwens vaak op een hele afstand van de eigen woonplaats. Dit ontmoedigt hen, zodat ze geen klacht indienen. De mentaliteit bij De Lijn lijkt me dus enigszins voor verbetering vatbaar.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik wil erop wijzen dat de Vlaamse ombudsman, de heer Hubeau, naar aanleiding van de publicatie van het jaarverslag voor 2003 heeft opgemerkt dat de manier waarop De Lijn met klantenreacties omgaat een voorbeeld is voor heel wat andere VOI's.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Toch spreek ik uit ervaring. Ik heb dit zelf uitgetest toen dit me werd gemeld. Ik geloofde dat eerst ook niet. Maar dat is het antwoord dat ik kreeg.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, hoe erg het probleem ook is,

Van Brempt

het is beter dat we spreken over overbezetting dan over lege bussen. De gemiddelde bezettingsgraad is inderdaad een belangrijke indicator bij de jaarlijkse evaluatie van de projecten. Dit instrument is ook opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering in het kader van het netmanagement. Rekening houdend met dit evaluatiecriterium, realiseert De Lijn, in samenspraak met de openbaarvervoercommissie, de exploitatieprojecten met de meest efficiënte exploitatievorm. Op dit moment is de gemiddelde bezettingsgraad een belangrijke indicator voor de kwalitatieve evaluatie van de reguliere lijnen binnen een project.

Zoals u reeds zei, mijnheer Decaluwe, heeft dit alles te maken met het steeds stijgende aantal reizigers bij De Lijn. U hebt een antwoord gekregen over de lijnen waar de problemen acuut en bekend zijn. Er blijken sterk regionale verschillen te zijn wat de bezettingsgraad betreft. Ook varieert dit sterk van lijn tot lijn. Er is een band met een aantal piekmomenten, die vooral te maken hebben met het schoolverkeer en het woon-werkverkeer. We hebben heel weinig indicaties dat dit te maken zou hebben met het gratis vervoer of het gratis kunnen reizen van 65-plussers.

De algemene politieke conclusie die ik hieruit trek, is dat we erover moeten waken dat De Lijn en het openbaar vervoer niet het slachtoffer worden van hun eigen succes. Daardoor zou de kwaliteit van de dienstverlening afnemen. Dit houdt inderdaad verband met de arbeidsomstandigheden van de chauffeur en de problematiek van de rij- en rust-tijden.

De bezetting in de voertuigen wordt voortdurend gevolgd. Sinds het begin van het schooljaar werden er reeds een aantal maatregelen genomen om enkele gevallen van overbezetting op te lossen. Zo is de inzet van de beschikbare gelede bussen geoptimaliseerd, naargelang de vervoersvraag. Voor de verdere oplossing van dit knelpunt is er verder onderzoek nodig bij de start van het tweede trimester. Volgens de huidige onderzoekresultaten bedraagt de kostprijs van de nog te nemen maatregelen om bekende capaciteitsproblemen op te lossen ongeveer 2 miljoen euro. Dan heb ik het over de ons bekende problemen: we hebben nog geen zicht op alle capaciteitsproblemen.

Er zijn uiteraard nog andere manieren om dit probleem aan te pakken. In samenspraak met de minister van Onderwijs wil ik een veel beter zicht krijgen op de schoolpopulatie bij het begin van het schooljaar. De echte piek situeert zich immers bij het begin van het schooljaar. Dat bleek uit de kranten. De Lijn heeft tot op heden nog altijd geen zicht op waar welke leerlingen naar school gaan bij het begin van het schooljaar. Ze kan haar dienstverlening daar dus slechts na verloop van tijd op afstemmen. We zouden daar veel sneller op kunnen inspelen indien De Lijn die gegevens doorgespeeld zou krijgen van het ministerie van Onderwijs. Dat is een kwestie van goed overleg tussen mij en de minister van Onderwijs.

U vroeg waarom niet eerst de overcapaciteitsproblemen worden aangepakt, om pas nadien de basismobiliteit verder te implementeren. Bij de ontwikkeling en de evaluatie van de projecten inzake basismobiliteit onderzoekt De Lijn het gebruik van het openbaar vervoer in het betrokken gebied. In het kader van deze projecten probeert De Lijn deze resultaten te integreren in de ontwikkeling van het aanbod. Mijn beleidsprioriteit is en blijft het decreet inzake basismobiliteit op een zo kort mogelijke termijn volledig uit te voeren. Capaciteitsproblemen krijgen een prioritaire aandacht, zonder de ontwikkeling van de projecten inzake basismobiliteit in het gedrang te brengen.

Ik wil niet het ene doen concurreren met het andere. Het gaat over een verschillende problematiek en een beleidsmatig verschillende uitdaging. Beide elementen zijn erg belangrijk. Bij basismobiliteit gaat het over een aantal regio's waar leerlingen vandaag bij wijze van spreken nog helemaal niet van dat recht op mobiliteit kunnen genieten en dus het probleem van de overcapaciteit niet kunnen ervaren, daar er in hun omgeving geen bushalte is of geen openbaar vervoer wordt georganiseerd.

Ik ben ervan overtuigd dat we beide dingen moeten doen. Als De Lijn succes heeft, dan komt dat door de tariefmaatregelen én de basismobiliteit én de verhoogde capaciteit op verschillende lijnen. Een van de drie factoren daar zomaar uithalen, zou niet zinvol zijn. Bovendien heeft de implementatie van de basismobiliteit vandaag al vertraging. Ik ben niet van plan dit nog meer te vertragen.

U vroeg welke procedures er precies worden gevolgd om een overcapaciteitsprobleem aan te pakken. In het kader van het netmanagement wordt

Van Brempt

voorzien in een blijvende verhoging van de capaciteit of de frequentie bij structurele overbezetting. Structurele overbezetting treedt op wanneer de bezetting gemiddeld 90 percent of meer van de in het voertuig aangegeven maximumcapaciteit bedraagt, gedurende 15 minuten van de rit. De chauffeur, de dispatching of een reiziger meldt het capaciteitsprobleem. Een melding van overbezetting wordt op korte termijn op het terrein onderzocht. De Lijn onderzoekt vervolgens de overbezetting en centraliseert de knelpunten. Een oplossing, op de meest economische manier, is afhankelijk van de periodiciteit van het voorval, de beschikbaarheid van geleed materieel, de mogelijkheid om de dienstregeling aan te passen, zodat een betere spreiding van de voertuigen wordt bekomen, en de beschikbaarheid van extra materieel.

Deze procedure geldt voor alle bussen, of ze nu in eigen regie of voor de pachters rijden. Dat is trouwens een algemene doelstelling die we vooropstellen: er mag geen kwaliteitsverschil zijn tussen de bussen in eigen regie of de bussen van de pachters. Dat geldt eigenlijk ook voor de chauffeurs.

Natuurlijk zijn er op het terrein her en der problemen. Ik krijg ook e-mails en brieven terzake. Natuurlijk rijdt er wel eens een buschauffeur een bushalte voorbij, waarbij hij leerlingen of anderen laat staan. Natuurlijk kan dat niet. We moeten de ambitie hebben om al die problemen op te lossen. Maar ik verwijs eveneens naar de tevredenheidsenquête en de opmerking van de heer Peumans. Ik wil veel bedrijven uitdagen een even indrukwekkend klantensysteem uit te bouwen als De Lijn.

Ik heb nu alle entiteiten van De Lijn bezocht. Binnen elke entiteit maken ze een prioriteit van de klachtenbehandeling en het vervolg dat wordt gegeven aan die klachten. Dat betekent natuurlijk niet dat er vandaag geen enkel probleem is op het terrein. Dit is een voortdurende bekommernis van De Lijn. Er is echter sprake van een grote tevredenheid. Elk probleem is er een te veel, maar wat dit betreft kan De Lijn al mooie resultaten neerzetten. De Lijn blijft de ambitie hebben om de tevredenheidscijfers nog te doen stijgen.

Wat de vraag betreft waarover u het had, mijnheer Decaluwe, als ik me niet vergis, zal die in de volgende enquête worden opgenomen. Ik zal dit zeker nog eens laten nazoeken.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

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

Ik ben nog een element vergeten aan te kaarten. Er is de problematiek van de overbezetting en de schooltassen die veel plaats innemen. In onze regio, in de omgeving van Tielt, is er onlangs een zwaar ongeval geweest. Verschillende mensen hebben getuigd dat de overcapaciteit – er stonden wellicht tachtig à negentig leerlingen in de bus – het de chauffeur onmogelijk maakte om nog in zijn achteruitkijkspiegel te kijken. Dat zou een van de elementen geweest zijn die aan de basis lagen van dit ongeval. Ik heb dit echter maar van horen zeggen.

De Lijn hanteert zelf een bepaalde definitie van overcapaciteit. Als er dan iets gebeurt, hoe reageren verzekeringsmaatschappijen daarop? Er kan immers worden aangetoond dat de chauffeur niet in staat was iets te zien door die overcapaciteit, en men kan in overeenstemming zijn met de regels van De Lijn, maar misschien vormt dit een probleem voor de verzekeringen. Mevrouw de minister, kunt u nagaan of dit zo is en of men voor 100 percent zeker is met betrekking tot de verzekeringsmaatschappijen?

Dan was er mijn vraag over de voorrang van het aanpakken van de capaciteitsproblemen op de basismobiliteit. Misschien was dit wat zwart-wit gesteld. Er is misschien wel sprake van een en-enverhaal. U zei dat het gelukkig niet gaat over lege bussen. Ik ken echter veel lijnen waarop er lege bussen rondrijden. Dit moet ook worden bekeken tijdens de evaluatie. Daaraan moet worden gesleuteld. De middelen moeten worden verdeeld zodat er een gezond evenwicht ontstaat. Als er voortdurend in de media gewag wordt gemaakt van een overcapaciteit, dan kan dit het imago van De Lijn schaden. We moeten hier komen tot een win-winsituatie.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mevrouw de minister, u had het natuurlijk over de klachten die De Lijn bereiken. Ik heb het over klachten die niet zover zijn gekomen. Veel mensen werd immers de moed ontnomen om een klacht in te dienen. Dat moet worden verholpen. Dan denk ik aan het

Demeulenaere

indienen van klachten via het internet, zodat die mensen zich niet opnieuw moeten verplaatsen. Als die mogelijkheid reeds bestaat, dan worden de mensen verkeerd geïnformeerd. Bij ons in West-Vlaanderen, althans de mensen die ik belde, zei men dat ik naar hen moest komen om een klachtenformulier op te halen. Dat formulier kon dus al evenmin worden opgestuurd. Ik kon dat formulier ophalen, maar moest er maar niet op rekenen dat er gevolg aan zou worden gegeven. Dat heeft men me letterlijk zo gezegd. Ik zal dat nooit vergeten. Zo ontnemt men de mensen de moed. Ik kan dat begrijpen. Niet alle mensen hebben dezelfde mogelijkheden als wij. Wij kunnen doorgaan op die problemen, maar niet iedereen zal de moed hebben om te volharden.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik wil dit in een tête-à-tête met mevrouw Demeulenaere bespreken.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik wil dat aspect van de verzekeringen wel eens bekijken. Ik weet alleen dat de normen die De Lijn hanteert zeker geen probleem vormen. Ik denk dat ze de Europese regels zelfs overtreffen. Natuurlijk wordt er geen rekening gehouden met zware boekentassen. Maar ik zal dit bekijken.

Zoals ik reeds zei, zal 2005 het jaar worden van de evaluatie van de basismobiliteit. Ik wil geen lege bussen laten rondrijden, wel integendeel. Wel moeten we nieuwe lijnen de kans geven zich te ontwikkelen. Het is niet na 1 week dat die bus al vol zal zitten. We moeten dat wat tijd geven. Onder dat voorbehoud zal die evaluatie er komen, die eventueel wat verschuivingen met zich zal meebrengen.

Mevrouw Demeulenaere, ik neem uw opmerking zeker ter harte. Ik zal dit zeker eens laten nakijken, want het moet uiteraard de bedoeling zijn dat iedereen op een heel vlotte manier zijn klacht kan indienen.

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 snellijnen en autosnelwegen in eigen bedding

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Peumans tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over snellijnen en autosnelwegen in eigen bedding.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de beleidsnota's staat een standpunt over eigen busbanen en dergelijke. We kennen dit standpunt. Tijdens de werken aan de ring in Antwerpen heeft men op de E313 vanaf Ranst de meest linkse rijstrook uitsluitend voorbehouden voor openbaar of collectief vervoer.

Op zich was dit een zeer vooruitstrevende maatregel, die mogelijk elders ook zou kunnen worden toegepast en die, zeker wat snellijnen betreft, een eerste aanzet geeft tot een volwaardige plaats voor het openbaar vervoer. Daarbij is de definitie van een snellijn natuurlijk heel belangrijk.

Dit is geëvalueerd. Die eigen rijbanen liggen er nog altijd. Het probleem dat momenteel rijst, is dat die baan er wel ligt, maar dat men er vrijwel geen bussen ziet. Terwijl iedereen in de file staat, wordt die baan vrijwel niet gebruikt. Er zijn immers niet zoveel snellijnen die gebruik maken van die volledig voor het openbaar vervoer vrijgehouden baan.

Moeten we niet denken aan de uitbreiding van dit systeem? In het buitenland heeft men daar goede ervaringen mee. In Limburg is er een snellijn die, omwille van de slechte spoorontsluiting daar, naar Antwerpen en Brussel loopt. Die bus draait 's ochtends gewoon mee met de rest van het verkeer, vanaf Aarschot tot aan het hoofdkwartier van het Belgisch leger.

Welke plannen hebt u om dit eerste experiment voort te zetten, al dan niet in overleg – uiteraard – met minister Peeters? Welke zijn de ervaringen met de eigen rijstrook op de E313 voor het collectief vervoer? Het gaat immers niet alleen over autobussen, maar ook over autocars.

Kan dit niet worden uitgebreid door het gebruik toe te laten door taxi's, maar ook bijvoorbeeld

Peumans

door wagens met minimaal drie inzittenden? Dat lijkt misschien merkwaardig, maar u weet dat in de ochtendfile de bezetting van de wagens nooit boven 1,2 personen uitkomt. De gemiddelde bezetting van de auto's is heel laag. Wellicht kan een breder draagvlak worden gecreëerd voor dit soort experimenten.

Kan het vervolg van de werken op de ring van Antwerpen niet worden aangegrepen om dit voorstel toe te passen en dus over te gaan op een soort uitbreiding van de experimenten?

Kan het experiment ook worden toegepast op de E40 Brussel-Leuven tijdens bepaalde uren en met name tijdens de spitsuren door – mits een aantal aanpassingen – ofwel te werken via een combinatie met de pechstrook, of door de uiterst linkse rijstrook te gebruiken? Een aantal jaar geleden heeft de toenmalig rijkswacht een aantal experimenten uitgevoerd op de pechstrook, maar die waren levensgevaarlijk voor de mensen die wilden afslaan. We hebben immers veel op- en afritten, en afslaan zorgde voor voortdurende conflicten met de bus.

Zijn er al experimenten gebeurd? Wanneer denkt u terzake een initiatief te nemen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me graag aan bij deze vraag. De heer Peumans heeft het over de E313. Ik maak elke ochtend met de bus gebruik van de autosnelweg Brussel-Namen-Luxemburg in de richting van Brussel. Sinds vorig jaar is daar vanaf Jezus-Eik tot het Herrmann-Debroux-viaduct een aparte rijstrook voor autobussen, waarvan ook taxi's gebruik mogen maken. Het gaat zeker niet enkel over bussen van De Lijn, maar ook over bussen van autocarmaatschappijen en schoolbussen. Een dergelijk systeem kan het openbaar vervoer in een positief daglicht plaatsen. Mensen die dagelijks in de file staan en de bussen voorbij zien rijden, kunnen ertoe worden aangezet om de bus te nemen.

Ik sta achter het voorstel van de heer Peumans om de rijstroken ook open te stellen voor auto's waarin minstens drie personen zitten. Het is zeker niet zo dat de extra rijstrook nu overbezet is. Op

het traject van anderhalve kilometer kom ik elke ochtend drie tot vier bussen tegen, maar er is zeker nog ruimte over voor personenwagens waarin minstens drie personen zitten.

Mevrouw de minister, bent u bereid om te onderzoeken hoe dit eventueel kan worden georganiseerd?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou graag wat meer duidelijkheid krijgen over de evaluatie. Als enkel naar de mening van De Lijn wordt gevraagd, is het evident dat de evaluatie positief zal zijn. De doorstroming van het openbaar vervoer is inderdaad groot. Wordt er echter ook een hoorzitting georganiseerd om de buurtbewoners te raadplegen?

De A12 ligt in de buurt van de woonplaats van de voorzitter. Ook daar zijn heel wat vrije tram- en busbanen op het zijvak. Daarover zijn er nogal wat klachten, want die bussen moeten op het laatste ogenblik aan de lichten opnieuw invoegen, wat zorgt voor opstoppen. De vrije busbanen hebben daar dus geen zin.

Zal er samen met de lokale besturen en eventueel met buurtbewoners een evaluatie worden gemaakt?

Ik benadruk dat een dergelijke evaluatie telkens nodig is na werken. Het is immers niet evident dat de minder-hindermaatregelen ook zullen blijven bestaan na de uitvoering van werken aan de ring.

Ik sluit me aan bij de opmerking dat we ons niet mogen beperken tot het openbaar vervoer, maar dat we het vrije baanvak ook moeten openstellen voor taxi's, andere vormen van collectief vervoer en hulpdiensten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil het eerst even hebben over de evaluatie. Die is helemaal niet zo evident. Het in gebruik nemen van een vrije busbaan is niet van een leien dakje gelopen. Er werden heel wat argumenten bovengehaald om niet met het project

Van Brempt

door te gaan. Gelukkig horen we die argumenten vandaag niet meer, dankzij de positieve evaluatie.

Uit zowel de tellingen in september 2004 als uit een op de snelbussen gehouden enquête, blijkt dat snelbussen met een hoge frequentie en een vlotte doorstroming een schot in de roos zijn. In september vervoerden de snelbussen samen 66 percent meer reizigers dan in juni van dat jaar. Vooral de snelbussen uit het noorden van Antwerpen en de Kempen, die op de autosnelweg over een aparte busstrook rijden, doen het heel goed. Lijn 417 Turnhout-Antwerpen via de E34 en lijn 771 Zandvliet-Antwerpen via de A12, hebben de hoogste reizigersaantallen en de grootste relatieve stijging. De Lijn heeft, via diverse kanalen, van reizigers de vraag gekregen om de aparte busstroken op de autosnelweg te behouden, ook na de werken aan de ring.

Snelbussen 191 Kontich-Antwerpen via de E19 en 507 Rumst-Antwerpen via de E19 doen het minder goed. Het zijn net deze lijnen die op de autosnelweg niet over een aparte busstrook rijden en waarvan de betrouwbaarheid dus moeilijker te garanderen is, in tegenstelling tot die van bus 500, die vanuit dezelfde regio naar Antwerpen rijdt. Op het traject van die lijn werden maatregelen genomen om de doorstroming te kunnen garanderen. De tellingen tonen voor deze lijn een reizigerswinst van 78 percent.

De resultaten bevestigen nogmaals dat een openbaar vervoer met vlotte doorstroming aanslaat. Uit klantentevredenheidsonderzoek blijkt dat de belangrijkste bekommernis van reizigers stiptheid is. Het is dan ook goed nieuws dat de reizigers tevreden zijn over de stiptheid van de snelbussen: 83 percent verklaart dat de snelbus op tijd vertrekt aan de halte, en 79 percent vindt ook dat de bus zijn bestemming op tijd bereikt. De Lijn kan deze stiptheid enkel garanderen met de aparte busstroken.

Iedereen hier vraagt om ook taxi's en auto's met minimaal drie inzittenden toe te laten op de aparte busstroken. Ik wil toch benadrukken dat er nog steeds een probleem is met de vrije busbanen op de autosnelwegen. Gezien de verkeersreglementering is het medegebruik door taxi's of andere voertuigen met een hoge bezetting nog niet aan de orde. Dergelijke opties kregen bovendien een negatief

advies van de Stuurgroep Minder Hinder, die de begeleidende maatregelen naar aanleiding van de werken aan de Antwerpse ring stuurt. Mochten er al stappen in de richting van uitbreiding van het gebruik worden gezet, zal in elk geval afzonderlijk moeten worden bekeken wat de praktische haalbaarheid is en wat de verhouding is tussen kosten en baten. Indien toestemming zou worden gegeven tot medegebruik, zal dit aan de hand van een protocol en onder zeer strikte handhavingvoorwaarden moeten gebeuren.

Ik benadruk dat ik de mogelijkheden zal laten onderzoeken, maar omwille van de problemen van handhaving moet een onderscheid worden gemaakt tussen bijzondere vormen van geregeld vervoer, zoals leerlingenvervoer, werknemersvervoer en taxi's aan de ene kant en gewoon personenvervoer, ook al zitten er drie mensen in de wagen, aan de andere kant. Volgens mij kunnen we dit laatste niet controleren, maar ik herhaal dat ik het laat onderzoeken.

De opstelling in en rond Antwerpen werd gerealiseerd aan de hand van werfsignalisatie en aanvullende trajectgebonden verkeersreglementering. De eventuele voortzetting van deze experimentele situatie, alsook de eventuele creatie van nieuwe busstroken op snelwegen elders in het Vlaamse land, kan slechts na aanpassing van de federale wetgeving. Bovendien moet elke vraag worden getoetst aan een Europese richtlijn in verband met het, op een welomschreven afstand van elkaar, verplicht voorzien in pechstroken op de snelwegen van het Trans-Europees Netwerk. Ik zal terzake overleg opstarten met de federale minister van Mobiliteit, want dat is nodig vooraleer werk kan worden gemaakt van vrije busbanen op autosnelwegen zoals de E40.

Momenteel ligt een projectvoorstel ter tafel om op de E411 de pechstrook aan te wenden voor snelbussen van TEC en De Lijn. Dit project vergt evenwel een aantal investeringen voor de aanpassing van de pechstroken, alsook ter hoogte van de open afritten. In overleg met mijn collega bevoegd voor Openbare Werken, wordt momenteel de haalbaarheid van dit project onderzocht.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Peumans

U hebt het over medegebruik en over een protocol. Met wie wordt dat protocol gesloten?

Minister Kathleen Van Brempt: Het gaat bijvoorbeeld over een protocol met de taxisector.

De heer Jan Peumans: Het gaat dus om een protocol met eventuele gebruikers?

Minister Kathleen Van Brempt: Inderdaad, het kan ook gaan over de sector van het geregeld leerlingenvervoer.

Ik ben het met u eens dat de bestaande en toekomstige vrije busbanen door meerdere soorten voertuigen gebruikt moeten kunnen worden. De Lijn maakt voorbehoud, want heeft vooral schrik in verband met de controleerbaarheid en de handhaving. Ik wil de zaak ter harte nemen, maar de uitwerking moet gebeuren aan de hand van bikkeldharde garanties, bijvoorbeeld met de taxisector.

De heer Jan Peumans: Klopt het dat u niet alleen de mogelijkheden zult onderzoeken voor de taxi's, maar ook voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de carpoolers?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik laat die mogelijkheden zeker onderzoeken, maar ik vrees voor moeilijkheden inzake de handhaving. Vandaag worden de regels bijzonder goed nageleefd, want de busstrook dient enkel voor de bus. Een taxi lijkt echter op een gewone personenwagen. Ik vrees dat daardoor snel andere personenwagens zullen volgen. Het is bijna niet te controleren hoeveel mensen in een auto zitten. Voor we het weten, is er geen vrije busbaan meer op de autosnelwegen.

De heer Jan Peumans: Op de E313 wordt de strook enkel gebruikt voor de snellijnen tussen Turnhout en Antwerpen. Voor de rest ligt die strook er nogal verlaten bij. Ook taxi's komen daar niet vaak, de meeste rijden immers niet buiten het centrum van Antwerpen. Op den duur zal van de andere weggebruikers de vraag komen waarom de strook er ligt als er niemand op rijdt. Op alle toegangswegen naar Antwerpen is sprake van congestieproblemen. U kunt een breder maatschappelijk draagvlak creëren door de soorten gebruikers uit te breiden. U zegt echter op voorhand dat de handhaving niet zal lukken, maar die is een zaak van de federale

politie. Die moet er maar voor zorgen dat de handhaving in orde is.

Minister Kathleen Van Brempt: U moet toch een beetje realistisch zijn. De capaciteit voor een strikte handhaving is er niet.

De heer Jan Peumans: Als u eens naar het hoofdkantoor van de federale politie gaat, dan zult u er snel van overtuigd zijn dat er nog voldoende capaciteit is. Dat is het probleem niet. Voor mij is het een kwestie van het creëren van een maatschappelijk draagvlak om overal op de autosnelwegen een vrije busbaan aan te leggen, liefst op de linkerrijstrook, want een pechstrook is levensgevaarlijk omwille van de vele op- en afritten. Het voorstel van de heer Decaluwe om op de pechstrook te rijden, is om ongevallen vragen. Het experiment op de E313 is heel goed, want op de linkerrijstrook zijn er geen conflicten met anderen en kunnen de bussen een flinke snelheid halen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik stel me vragen bij de bewering dat de medebezetting door auto's met meerdere passagiers niet aan de orde is. Het klopt dat het niet zo makkelijk is om te controleren of er al dan niet drie mensen in een wagen zitten. De handhaving is op zich niet problematischer dan voor een hele reeks andere verkeersregels. Het is evenmin mogelijk om bij elk verkeerslicht een controleur te plaatsen om te zien of niemand door het rood licht rijdt. Het is een kwestie van voorlichting van de bevolking en van gerichte controles in het begin.

Ik merk trouwens dat ook de sociale controle groot is. Als de chauffeur van een autobus die op een vrije busbaan rijdt, merkt dat een auto voor hem rijdt, zal die heel luid toeteren. Ik heb al vaak gemerkt dat de automobilist in kwestie een rode kop krijgt. Ik heb ook al gemerkt dat automobilisten die de anderen voorbij willen steken via de vrije busbaan en op het einde moeten invoegen, in de problemen komen omdat de anderen hen niet meer door laten.

Het moet mogelijk zijn om de uitbreiding in te voeren, want naast de daadwerkelijke handhaving en controle door de politionele diensten, is er ook veel sociale controle. Die zal de automobilisten

Glorieux

ertoe aanzetten om zich correct te gedragen. Veel soorten regels zijn moeilijk te controleren, maar er bestaan afspraken tussen de burgers over wat mag en wat niet mag.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marnic De Meulemeester tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over fietsers die zich zonder fietsverlichting op de openbare weg begeven

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meulemeester tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over fietsers die zich zonder fietsverlichting op de openbare weg begeven.

De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, elk jaar opnieuw merken we dat in de donkere wintermaanden 40 percent van de fietsers slecht of onvoldoende verlicht rondrijdt. Dat is erg onrustwekkend. Soms wordt enkel een waarschuwing gegeven, in andere gevallen een boete. Vroeger schreef de lokale politie nooit een boete uit, maar wees de fietsers op het probleem. Dat haalde niet veel uit. Sindsdien worden wel boetes uitgeschreven. Momenteel bedragen die 50 euro. De schuldigen zijn in de meeste gevallen tieners van jonger dan 16. Uiteraard zijn het de ouders die de boete betalen. Op die manier ontstaat er natuurlijk geen mentaliteitsverandering bij de jongeren.

Mevrouw de minister, welke bewustmakingscampagne zal worden opgestart? Doordat 40 percent van de fietsers onverlicht rondrijdt, gebeuren elk jaar honderden verkeersongevallen, waarvan een aantal met dodelijke afloop.

Het verplicht verkeersonderwijs aan jongeren, dat reeds in diverse gemeenten ingang heeft gevonden, zou moeten worden uitgebreid. In de meeste gevallen staat de lokale politie in voor het verkeer-

sonderricht. Natuurlijk heeft de politie ook nog iets anders te doen dan dit preventief werk. Uiteindelijk zijn de ouders verantwoordelijk voor de opvoeding van hun kinderen. Zij moeten de juiste signalen krijgen. Ook de scholen zijn belangrijk en moeten de juiste signalen ontvangen zodat ze preventief kunnen optreden.

Fietsers hebben niet alleen rechten, maar ook plichten. Het kan niet dat 40 percent van de fietsen niet in orde is. Het is ook zo dat de politie PV's kan opmaken. Het is niet de bedoeling dat elke fietser wordt geverbaliseerd. Dat zou geen goed signaal zijn. Er zou meer preventief moeten worden gewerkt zodat dat aantal in aanzienlijke mate kan worden verminderd.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer De Meulemeester, het onverlicht rondrijden houdt een niet gering ongevalrisico in. Dit is echter lang niet het enige gedragsprobleem bij jongeren dat leidt tot ongevallen. De diverse bewustmakingscampagnes die in het verleden door de verschillende instanties, zoals het BIVV en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werden ontwikkeld, hebben dan ook betrekking op een ruimere problematiek waar het onverlicht rijden deel van uitmaakt.

Momenteel worden er door het Vlaamse Gewest verschillende initiatieven ondersteund om fietsende jongeren erop te wijzen dat zij het verkeersreglement moeten naleven. Zo is verkeers- en mobiliteitseducatie al enige jaren opgenomen in het lessenpakket van het lager onderwijs, waar het deel uitmaakt van de eindtermen. Met het uitreiken van verkeersbrevetten door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde worden basisscholen gestimuleerd om kinderen grondig voor te bereiden op hun deelname in het verkeer, als voetganger en als fietser. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde levert al jarenlang bijzonder goed werk op het vlak van de sensibilisatie van jongeren voor een correct verkeersgedrag.

De initiatieven met betrekking tot de verkeersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werden recent door mij verder ondersteund door het uitreiken van fluoveiligheidshesjes aan scholen die initiatieven met verkeersbrevetten namen. Zichtbaarheid in het verkeer is niet enkel een pro-

Van Brempt

bleem van de wintermaanden, maar is iets waar steeds de nodige aandacht aan moet worden besteed.

De blinde vlek in de verkeerseducatie bij jongeren is met de invoering in het secundair onderwijs van vakoverschrijdende eindtermen verkeer en mobiliteit opgevuld. Aanvullend op deze eindtermen loopt dit schooljaar een project over verantwoord rijgedrag bij jongeren zowel op een scooter als een fiets. Naast de praktische rijvaardigheidstesten en tips wordt er op deze trainingsdag ook aandacht besteed aan de kennis van het verkeersreglement en de gevolgen van onveilig rijgedrag.

Ik wil er verder ook op wijzen dat in het kader van module 15 van het mobiliteitsconvenantenbeleid, namelijk de subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid, ook subsidies mogelijk zijn voor gemeenten die projecten opzetten op het vlak van sensibilisatie en educatie van verschillende doelgroepen, waaronder uiteraard ook de ouders. Ook hier zijn er dus aangrijpingspunten voor gemeenten om te werken omtrent de thematiek van de zichtbaarheid in het verkeer.

Wat grootschaliger campagnes betreft, wil ik verwijzen naar de actie 'Veilig Schoolbegin', die de Vlaamse Stichting Verkeerskunde dit najaar voor de eerste keer lanceerde. Alle Vlaamse basisscholen, gemeenten en politiezones werden aangespoord om mee te werken aan een veilige start van het nieuwe schooljaar. Er werd hierbij ook aandacht besteed aan voldoende zichtbaarheid in het verkeer. Er wordt momenteel door de VSV onderzocht om de campagne ook in 2005 te herhalen, met mijn volle steun.

U vroeg wie moet zorgen voor verplicht verkeersonderwijs aan de jongeren. Zoals ik al vermeldde, wordt er zowel in het lager als het middelbaar onderwijs in de eindtermen de link gelegd met mobiliteit en verkeersveiligheid. Het onderwijs kan hier dus een belangrijke taak op zich nemen. Ook de VSV neemt hier een belangrijke ondersteunende taak op zich.

Omdat preventieve campagnes alleen soms aan effect inboeten, apprecieer ik zeer sterk de initiatieven die door de provincies in overleg met de

parketten en de lokale politiezones worden genomen om zogenaamde verkeersklassen of tweede-kansklassen te organiseren voor jongeren die een lichte verkeersovertreding hebben begaan. Via de jeugdparketten worden voor sommige overtredingen immers alternatieve maatregelen genomen zoals het volgen van een verkeersklas in de woonplaats. Ik stel vast dat de provincies, in overleg met alle betrokken instanties, op dit vlak prachtig werk verrichten. Ik zal niet nalaten na te gaan of – en zo ja, op welke wijze – vanuit de Vlaamse overheid deze initiatieven kunnen worden ondersteund.

De voorzitter: De heer De Meulemeester heeft het woord.

De heer Marnic De Meulemeester: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat er in de toekomst nog signalen kunnen worden gegeven, wat ook al is gebeurd, zeker ook naar de ouders die een zeer belangrijke rol spelen in dit gegeven. Het gaat vooral over kinderen die naar school gaan. De ouders hebben hierin toch een belangrijke opvoedkundige taak.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Stern Demeulenaere tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afstemming van dienstregelingen van grensoverschrijdende bus- en treinverbindingen op die van het binnenlandse openbare vervoer

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Demeulenaere tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de afstemming van dienstregelingen van grensoverschrijdende bus- en treinverbindingen op die van het binnenlandse openbare vervoer.

Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er gaat geen dag voorbij of er wordt gesproken over het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer om iets te verhelpen aan verkeers- alsook aan milieuproblemen. Ik vrees echter dat de gebruiksvriendelijkheid

Demeulenaere

en de coördinatie tussen de uurregelingen van de bus- en spoorverbindingen zodanig slecht zijn dat mensen gedemotiveerd geraken en minder zin krijgen gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Ik wil het hier niet zozeer hebben over de coördinatie van de buslijnen onderling, maar wel over de busverbindingen die grensoverschrijdende trajecten afleggen zoals bijvoorbeeld de verbinding Breskens-Brugge. Het is immers gebleken dat op dit traject, dat gevoerd wordt door Connexxion, de uurregelingen zodanig zijn aangepast dat er voor de reizigers afkomstig van de regio's De Panne, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Kortrijk, Ingelmunster, Roeselare, Torhout en Zeldegem geen ontkomen meer aan is om een klein uurtje te vertoeven in het Brugse station om een busverbinding te krijgen naar een volgende bestemming, meestal Breskens. Ter verduidelijking: het vertrek is nu 6 minuten voor het uur, waar het vroeger 1 minuut voor het uur was, en daarvoor zelfs 7 minuten na het uur, terwijl de treinen met aankomst te Brugge die aansluiting kregen vanuit Lichtervelde en andere plaatsen, steevast 8 minuten voor het uur aankomen. Deze reizigers missen elke dag hun bus en zijn gedoemd tot een uur wachten. Voor hen geldt hetzelfde als voor iedereen: time is money.

Mevrouw de minister, is het mogelijk te komen tot betere afspraken met uw buitenlandse en federale collega's opdat dergelijke fenomenen zouden worden vermeden en een goede coördinatie tot stand zou kunnen komen? Meent u dat het mogelijk is een einde te maken aan bovenstaand probleem voor de reizigers van de Westhoek zodat ze geen nutteloze uren meer zouden moeten spenderen in het Brugse station, waar het op dit ogenblik niet erg aangenaam toeven is gezien de huidige renovatiewerken? In welke maatregelen voorziet u om het overleg tussen de verschillende vervoermaatschappijen, binnen- en buitenlandse, te optimaliseren om zo tot een gebruiksvriendelijk openbaar vervoernet te komen zodat kan worden ingespeeld op de daadwerkelijke behoeften van de reizigers?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Demeulenaere, het is inderdaad zo dat de dienst-

regeling van Lijn 42 Brugge-Breskens is gewijzigd door Connexxion. Dit gebeurde naar aanleiding van de opening van de Westerscheldetunnel en de ingebruikname van het voetgangersveer in Breskens. Ten opzichte van het vroegere autoveer zijn de vaaruren in Breskens licht gewijzigd. Het veer blijft evenwel aan Nederlandse kant de belangrijkste aansluiting voor deze lijn. Deze beide gebeurtenissen zijn verantwoordelijk voor de verschuiving in de dienstregeling met vijf minuten en de daaruit resulterende moeilijkere aansluiting voor treinen komende uit de richting Torhout.

Hogervermelde wijzigingen in de dienstregeling waren voor De Lijn aanvaardbaar omdat de dienstregeling daardoor beter inpasbaar werd in de cadans van de nieuwe lijn 41 Brugge-Knokke vanaf 1 maart 2003. Deze lijn 41 hangt vast aan een aansluiting in Knokke-station met de IC-trein naar Brussel, terwijl het knooppunt Westkapelle op deze manier adequater kon worden bediend, namelijk een half uur naar Knokke, aansluitingen van en naar Breskens en een belbus naar Damme.

Er is dus wel degelijk coördinatie met zowel de Nederlandse vervoermaatschappij als met de dienstregeling van de NMBS. Technisch is het echter onmogelijk om aansluitingen in alle richtingen en met alle mogelijke bestemmingen te realiseren. Het is een echte spaghetti van aansluitingen zodat niet op elke terechte vraag naar een aansluiting kan worden ingegaan. De aan- en afvoer van treinen in Brugge is toegespitst op de relatie met Gent, Brussel en Oostende, met aanvoer door lijn 42 Brugge-Breskens en afvoer door lijn 41 Brugge-Knokke. Het reizigerspotentieel van de lijnen 41 en 42 ligt overwegend op het Brugse grondgebied.

Het klopt inderdaad dat reizigers vanuit de regio Kortrijk-Torhout-Lichtervelde nu een iets langere wachttijd hebben op lijn 41, namelijk aankomst op 53 minuten na het uur en vertrek lijn 41 op 19 minuten na het uur, en zij niet aansluitend naar Breskens kunnen. In de afweging kreeg de aansluiting met de trein uit Kortrijk via Torhout met het oog op een grensoverschrijdende verplaatsing naar Nederland een lagere prioriteitswaarde dan de aansluitingen met de treinen naar Gent, Brussel en Oostende.

Tussen De Lijn en Connexxion is tot nog toe in het kader van het Europees Economisch Samenwerkingsverband van beide vervoerbedrijven overleg

Van Brempt

over de dienstregelingen georganiseerd. Ook met de NMBS wordt op regelmatige basis over de aansluitingen overleg gepleegd en ook in de toekomst zal dergelijk overleg worden georganiseerd.

Het hier aangehaalde probleem moet bovendien enigszins gerelativeerd worden. Alleen tijdens de heenreis van trein naar bus is de verplaatsing bemoeilijkt, voor de terugreis komt lijn 42 aan op 47 minuten na het uur terwijl de L-trein naar Lichtervelde op 7 minuten na het uur vertrekt.

Het kiezen voor goede aansluitingen in functie van het gebied waarbinnen de overgrote meerderheid van het reizigerspotentieel van lijnen 41 en 42 zich bevindt, wijst erop dat wel degelijk met de behoeften van de meeste reizigers rekening is gehouden. Zoals ik zonet heb aangehaald, kan echter vanuit technisch oogpunt niet in alle richtingen en voor alle bestemmingen tegelijk in een goede aansluiting worden voorzien.

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Mevrouw de minister, als ik het goed begrijp, zijn de reizigers afkomstig uit de regio's De Panne, Veurne, Diksmuide, Kortemark, Lichtervelde, Kortrijk, Ingelmunster, Roeselare, Torhout en Zedelgem eigenlijk niet echt belangrijk. Ze moeten maar een uur wachten. Ik weet niet wat het voor u zou betekenen om 's morgens ergens een uur ter plaatse te zitten wachten. Voor mensen die op tijd op hun werk moeten zijn, kan dit betekenen dat ze in plaats van om 5 uur om 4 uur moeten vertrekken om tijdig aan te komen. U hebt het over een belbus. Ik vraag me af of u weet hoe het in zijn werk gaat. Verschillende lijnen nemen van de trein naar de bus, en dan van de bus naar de belbus, is een hele rompslomp. Dan zegt u dat ze maar een uurtje 's morgens moeten wachten. Ik vraag me echt wel af of u goed begrijpt wat dit betekent voor deze mensen en ik vrees dat u het belang ervan onderschat.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb niet gezegd dat ik dat fantastisch nieuws vind of dat ik niet beseft wat dit betekent. Ik heb gezegd dat in die spaghetti een aantal prioriteiten is afgewogen. Ik ken uiteraard de lokale situatie niet, maar ik ga er wel van uit dat de juiste prioriteiten zijn gelegd, zoals

ik het heb toegelicht. Ik sluit niet uit dat in de toekomst, bij de verdere realisatie van basismobiliteit, waar het gaat over dit soort problemen, een oplossing kan worden gevonden, maar dat kan niet vandaag.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Dan stel ik mijn hoop maar op de toekomst.

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 trajectcontrole

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Helsen tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over trajectcontrole.

Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het Vlaams regeerakkoord wordt in het kader van verkeersveiligheid vooropgesteld om de investeringen in onbemande camera's op gevaarlijke punten voort te zetten. Ook in de beleidsnota Mobiliteit wordt de verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen als een belangrijke doelstelling naar voren geschoven. In de beleidsnota wordt omschreven op welke manier dit mogelijk is. Een van de middelen die daartoe worden aangewend, is handhaving.

Mevrouw de minister, u omschrijft in uw beleidsnota dat het uw bedoeling is om tijdens deze legislatuur specifieke proefprojecten omtrent handhaving op te starten. Hierbij wordt concreet gedacht aan handhaving van tussenaafstanden en trajectcontrole.

In het kader van die twee instrumenten wil ik u vragen of u reeds hebt beslist waar deze proefprojecten zullen worden opgestart, hoeveel het er zullen zijn en binnen welke termijn.

Aan welke voorwaarden moet een verkeerssituatie voldoen om in aanmerking te komen voor dergelijke proefprojecten?

Helsen

Wat is de rol van de gemeentebesturen, de lokale politie en de administratie Wegen en Verkeer in de beslissing om over te gaan tot trajectcontrole langs gewestwegen? Deze drie actoren hebben immers een goed zicht op de situatie ter plaatse. Ze doen metingen en registreren de gevaarlijke punten. Daarom is het belangrijk dat ze daarin een rol kunnen spelen. Mijn vraag is welke rol ze zullen krijgen. Ik kan me voorstellen dat er al aanvragen zijn binnengekomen om op bepaalde plaatsen proefprojecten op te starten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Geachte leden, zoals al meermaals is benadrukt, is verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit voor de Vlaamse Regering en wordt er veel aandacht aan besteed in de beleidsnota. In het kader daarvan heb ik de ambitie om de nodige en vernieuwende initiatieven te nemen. Daarin kadert het idee om te werken met trajectcontrole. Dit is een van die nieuwere handhavingssystemen die onder meer in Nederland positieve verkeersveiligheidseffecten met zich meebrengen.

Tot op heden is er op Vlaams niveau nog geen beslissing genomen over waar, wanneer en hoeveel proefprojecten trajectcontrole zullen worden opgestart. Dit vereist immers de nodige studie. Zo moet onder meer worden nagegaan waar deze systemen in Vlaanderen het best tot hun recht komen. Met betrekking tot trajectcontrole moet immers aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan. Tevens zijn een aantal belangrijke stappen nodig met betrekking tot het wetgevend kader terzake.

Er zijn nog geen criteria bepaald waaraan een verkeerssituatie moet voldoen om in aanmerking te komen voor een proefproject. Bij een uitwerking van dergelijke criteria, door de administratie in samenspraak met de beide bevoegde kabinetten, lijkt het echter logisch dat zal worden gezocht naar criteria die toelaten om plaatsen aan te duiden waar er een belangrijke vastgestelde onveiligheid is, en waar de relatie tussen deze onveiligheid en de te hoge snelheid kan worden aangetoond of minstens zeer aannemelijk is.

Mevrouw Helsen, u hebt verwezen naar de belangrijke rol die de gemeentebesturen, de lokale poli-

tie en de administratie Wegen en Verkeer in dezen hebben. Wat de huidige situatie met betrekking tot de onbemande snelheids- en roodlichtcamera's betreft, hebben de gemeentebesturen, de lokale politie en de administratie Wegen en Verkeer als wegbeheerder van de gewestwegen een wettelijk bepaalde rol. Voor elke installatie van de betrokken camera's is in uitvoering van het betrokken koninklijk besluit van 18 december 2002 voorafgaand overleg tussen alle door het koninklijk besluit bepaalde betrokken partijen noodzakelijk, namelijk de gerechtelijke overheid, de politionele overheid, de bestuurlijke overheid en de wegbeheerder. Dit overleg resulteert in een protocol met het uitdrukkelijke akkoord van de wegbeheerder voor de plaatsing op de openbare weg waarover hij het beheer heeft, en afspraken over de plaatsing en de gebruiksomstandigheden. Hierbij wordt bijvoorbeeld gangbaar bepaald dat de politie instaat voor de operationele uitbating en het Vlaamse Gewest, in geval van een gewestweg, voor de installatie en het onderhoud.

Zoals ik daarnet al heb vermeld, moet worden nagegaan waar in Vlaanderen er mogelijke proefprojecten kunnen worden gerealiseerd. In Nederland werd trajectcontrole bijvoorbeeld eerst geïntroduceerd op de autosnelweg A2.

Bij dit alles mag volledigheidshalve ook niet uit het oog worden verloren dat, alvorens we kunnen overgaan tot proefprojecten, we een aantal wettelijke stappen moeten nemen, net zoals naar aanleiding van de onbemande camera's in uitvoering van het KB van 18 december. Bovendien is er een toepasselijk wetgevend kader nodig dat de technische bepalingen vastlegt waaraan de gebruikte toestellen zullen moeten voldoen. Tot op heden is dit een federale bevoegdheid.

Op dit vlak moeten dus nog een aantal belangrijke stappen worden gezet. Aangezien dit in de beleidsnota is opgenomen, ben ik van plan snel stappen te zetten, zowel inzake studie als inzake wettelijke maatregelen, om op middellange termijn de nodige initiatieven te kunnen nemen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen en de impact van het koninklijk besluit van 18 december 2002 met betrekking tot het vervoer van kinderen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Heeren tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen en de impact van het koninklijk besluit van 18 december 2002 met betrekking tot het vervoer van kinderen.

Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook mijn vraag gaat over een federale maatregel waarvan de impact op het Vlaamse niveau vrij groot is.

Het koninklijk besluit van 18 december 2002 schrapt vanaf 1 september 2005 de regel dat kinderen van minder dan 12 jaar voor twee derden worden geteld om het aantal inzittenden op de zitplaatsen achterin te bepalen. De nieuwe regel was al van toepassing voor personenwagens, maar voor schoolvervoer werd de uitvoering met twee jaar uitgesteld tot 1 september 2005.

Het afschaffen van deze regel heeft heel wat praktische gevolgen voor het schoolvervoer. In een bus met 19 zitplaatsen kunnen wettelijk 26 kinderen worden vervoerd. Vanaf 1 september kunnen met dezelfde bus maar 19 kinderen meer worden vervoerd. Voor scholen, verenigingen en gemeenten bestaat de oplossing uit het aankopen van een grotere bus of het maken van meerdere ritten, maar dit ligt niet altijd voor de hand. Voor gemeenten die diensten aanbieden voor jeugdkampen of jeugdverenigingen zullen de kosten stijgen, want er moeten meer bussen worden ingezet.

Ook voor schoolbesturen zijn er gevolgen. Het vervoer van leerlingen is een zware last voor de werkingsmiddelen van de scholen. Er is een verschil tussen het vrij en het gemeenschapsonderwijs, maar er wordt altijd veel geld in geïnvesteerd.

Mevrouw de minister, heeft een dergelijke maatregel ook gevolgen voor de operationaliteit van De Lijn en voor de inzetbaarheid van het materiaal?

Hebt u de voorbije maanden contact genomen met uw federale collega over deze regel? Was u op de hoogte van deze regel? Bent u van plan initiatieven te nemen om vooral de gevolgen voor de socio-culturele sector te beperken?

Mevrouw de minister, hebt u zicht op de financiële impact voor het voor- en naschoolse leerlingenvervoer en het vervoer van kinderen naar de buitenschoolse kinderopvang? Het gaat meestal niet om grote afstanden, maar de maatregel heeft wel grote gevolgen. Bent u van plan op dit vlak initiatieven te nemen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil eerst een onderscheid maken tussen de impact op het gesubsidieerd leerlingenvervoer en de impact op de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

De in het koninklijk besluit van 18 december 2002 vastgelegde bepalingen hebben een niet-onbelangrijke invloed op de organisatie van het gesubsidieerd leerlingenvervoer door De Lijn in Vlaanderen. Aan het zich in regel stellen met de door de federale overheid opgelegde wijzigingen in de regelgeving is een belangrijke financiële meerkost verbonden.

De Lijn verzorgt in Vlaanderen op dit ogenblik 1.316 ritten in het kader van het gesubsidieerd leerlingenvervoer. Ten gevolge van het in werking treden van de 2/3-regel op 1 september 2005, zullen 293 ritten wijzigingen moeten ondergaan. De invoering van deze nieuwe regel heeft dus gevolgen voor 22 percent van de door De Lijn verzekerde ritten. De wijzigingen kunnen van tweeërlei aard zijn: het inleggen van nieuwe of extra ritten, of het verhogen van de aangeboden capaciteit. Aan beide ingrepen zijn meerkosten verbonden.

Als gevolg van de maatregel moeten 55 nieuwe of extra ritten worden ingelegd. Dit houdt de inzet van extra voertuigen in. De maatregel vergt een aanpassing van de capaciteit voor 238 ritten; dit is 18 percent van het totale aanbod. Ook aan deze capaciteitswijziging zijn, gelet op bestekken, meerkosten verbonden.

Voor het leerlingenvervoer treedt De Lijn op als organisator. Voor de andere bijzondere vormen

Van Brempt

van geregeld vervoer treedt De Lijn niet op als organisator, maar is het bedrijf leverancier van diensten. Deze diensten worden verzekerd in naam en voor rekening van derden. Opdrachtgevers zijn onder andere onderwijsinstellingen, medische centra, lokale overheden, werkgevers, enzovoort, meer bepaald voor het vervoer van leerlingen naar zwembaden en medische centra, het vervoer van kinderen naar speelpleinen, het vervoer van leerlingen naar diverse instellingen zoals sporthallen en schaatsbanen, het intern vervoer van leerlingen en het vervoer van werknemers.

De Lijn is als vervoerder verplicht zich aan de vigerende wetgeving te houden. Vanaf 1 september 2005 moet op alle ritten die behoren tot de bijzondere vormen van geregeld vervoer, de regelgeving correct worden toegepast. Dit betekent dat op de ritten die behoren tot de bijzondere vormen van geregeld vervoer, niet langer mag worden toegestaan dat min-12-jarigen met drie plaatsnemen op een zitbank die bestemd is voor twee personen. De regel 'één zitplaats per persoon' moet strikt worden toegepast. De voertuigen van De Lijn die ingezet worden in het kader van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, beschikken natuurlijk ook over een aantal staanplaatsen. Hier geldt de regel dat de maximale capaciteit van het voertuig niet mag worden overschreden. De Lijn zal alle opdrachtgevers per brief informeren over de wijziging in de wegcode, om hun de mogelijkheid te geven te onderzoeken of dit voor hen een impact zal hebben op het aantal in te zetten voertuigen, om het nu door De Lijn uitgevoerde vervoer ook in de toekomst te verzekeren.

De Vlaamse overheid is bevoegd om vervoersdocumenten af te leveren voor het geregeld vervoer en voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer, waartoe het leerlingenvervoer behoort. De technische eisen, waaraan de voertuigen die ingezet worden voor leerlingenvervoer moeten voldoen, zijn echter de bevoegdheid van de federale overheid. De controles van de ingezette voertuigen inzake veiligheid, capaciteit en dergelijke, worden door de inspectiediensten van de federale overheid uitgevoerd.

Het koninklijk besluit van 18 december 2002, tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de po-

litie van het wegverkeer, bepaalt in de artikelen 13 en 15 dat de 2/3-maatregel vanaf 1 september 2005 wordt afgeschaft. Ik ben me ervan bewust dat heel veel scholen, verenigingen en gemeentebesturen die leerlingen vervoeren voor eigen rekening, met deze federale maatregel zullen worden geconfronteerd. Het gaat hier uiteraard om scholen, verenigingen en gemeentebesturen die zelf een voertuig aankochten en waarvan ik vermoed dat zij vrijwel allemaal getroffen worden door deze federale veiligheidsmaatregel.

Binnenkort zal, in uitvoering van het regeerakkoord, binnen de Vlaamse Regering een werkgroep worden opgericht voor het leerlingenvervoer. Het gaat hier uiteraard over meer dan deze 2/3-maatregel, het gaat over de uitvoering van het regeerakkoord, maar het is er wel een onderdeel van.

De Lijn kan enkel inzicht verschaffen in de budgettaire impact van de maatregel op het gesubsidieerde leerlingenvervoer. Het inzetten van de nodige nieuwe en extra ritten om te voldoen aan de door de overheid opgelegde maatregel, betekent voor De Lijn jaarlijkse meerkosten vanaf 2006 van ongeveer 2 miljoen euro. Deze meerkosten bedragen ongeveer 5 percent van het budget dat De Lijn momenteel nodig heeft om het leerlingenvervoer te verzekeren in Vlaanderen. Voor het jaar 2005 zullen deze middelen effectief nodig zijn vanaf 1 september 2005, en vergt deze maatregel dus een extra budget van 800.000 euro. Deze bijkomende middelen werden bij begrotingscontrole in de begroting 2005 ingeschreven.

De middelen zijn ingeschreven en de maatregel zal correct worden uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Mevrouw de minister, ik ben onder de indruk van de bijkomende financiële inspanningen die niet alleen de Vlaamse Regering, maar vooral ook de 308 gemeenten moeten leveren.

Mevrouw de minister, we zijn allemaal voor veiligheid, maar als ik u goed begrijp, bent u niet van plan opnieuw het gesprek te voeren met uw federale collega om deze maatregel voor het schoolvervoer te herbekijken.

Voor veel gemeenten en verenigingen zal dit grote inspanningen vergen. De Vlaamse Regering heeft

Heeren

een grote begroting. Het is misschien gemakkelijk om bij begrotingswijziging 800.000 euro extra in te schrijven voor 2005 en 2 miljoen euro in te schrijven voor 2006, maar voor veel kleine gemeenten zal het niet gemakkelijk zijn.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, het is belangrijk aan te stippen dat de federale wetgeving tot stand komt in uitvoering van een Europese richtlijn.

Ik wil dit niet aanpassen, want het is een maatregel in het kader van verkeersveiligheid, maar daarnaast is er ook een Europese reglementering van kracht. We moeten dit gewoon uitvoeren, en – ook al is het moeilijk – ook de lokale overheden zullen de nodige budgetten moeten inschrijven.

In het regeerakkoord is het engagement opgenomen het leerlingenvervoer in het basisonderwijs gratis te maken. Misschien kan dit op middellange termijn enige soelaas bieden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.45 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

