

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

21 juni 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Cathy Berx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn voor rolstoelgebruikers

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de telling van het aantal reizigers van De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van waterstof als brandstof bij De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, tot de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, en tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de mededeling van De Lijn om geen leerlingenvervoer naar zwembad en/of sporthal meer te doen

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over gsm-masten van telecomoperatoren langs gewestwegen en gewestconstructies

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie en het behoud van de minder-hindermaatregelen in Antwerpen

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van een verplichte waarborg voor woonbooteigenaars

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de vliegtuigmaatschappij Ryanair op de luchthaven van Oostende

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 21 juni 2005

Waarnemend voorzitter: de heer Freddy Van Gaever

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.05 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Cathy Berx tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn voor rolstoelgebruikers

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Berx tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn voor rolstoelgebruikers.

Mevrouw Berx heeft het woord.

Mevrouw Cathy Berx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 18 maart stelde ik een schriftelijke vraag over de toegankelijkheid van de bussen en trams van De Lijn voor rolstoelgebruikers. De bussen van De Lijn zijn uitgerust met een oprijplaat die rolstoelgebruikers toelaat om de bus te nemen. Deze plaat wordt vaak niet gebruikt door de chauffeur omdat hij uit veiligheidsoverwegingen zijn plaats niet kan verlaten.

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

U antwoordde mij dat een automatische oprijplaat momenteel geen oplossing biedt. Volgens de Europese richtlijnen mag de bestuurder deze plaat enkel bedienen van op zijn plaats indien ze zich binnen zijn direct gezichtsveld bevindt. Dat betekent dat enkel een plaat vooraan in de bus

aan die richtlijn voldoet. De oprijplaten kunnen niet vooraan in de bus worden geplaatst omdat daar de doorgang voor rolstoelgebruikers te smal is. Bij wijze van experiment zouden volgens uw antwoord bij de volgende bestelling twee bussen worden uitgerust met een automatische oprijplaat conform de Europese regels.

De Brusselse vervoersmaatschappij MIVB heeft de bussen op lijn 71 uitgerust met een automatische oprijplaat en een camera. De bestuurder kan via een schermpje van op zijn plaats de oprijplaat zien terwijl hij ze bedient. Op deze manier voldoet de automatische oprijplaat aan de Europese richtlijnen.

Wordt bij de test waar u naar verwijst, gewerkt met een automatische oprijplaat en camera, zoals op buslijn 71 van de MIVB? Zo neen, zult u dan laten onderzoeken of deze oplossing ook in Vlaanderen kan worden gebruikt? Acht u het wenselijk normen voor de effectieve dienstverlening aan personen met een handicap op te nemen in de beheersovereenkomst met De Lijn? Dat valt immers onder basismobiliteit.

Is er nu al een nieuwe bestelling geplaatst? Zo ja, zijn die bussen vlot toegankelijk voor rolstoelgebruikers?

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil nog een element toevoegen aan deze vraag. Dit heeft te maken met de inrichting van de bussen. De Brusselse situatie leert dat we tegelijkertijd de haltes moeten aanpassen, anders kunnen personen met een handicap niet op of van de bus raken. In het slechtste geval komen ze terecht op een eilandje omringd

Vanackere

door vuilnisbakken, paaltjes of vervelende niveauverschillen.

Verder moet dit samengaan met een degelijk ontradend beleid voor foutparkeerders. Dat is in Brussel maar ook in andere Vlaamse steden een echte plaag. Foutparkeerders maken het – ondanks een goed uitgeruste bus – onmogelijk dat reizigers met een beperkte mobiliteit makkelijk op de bus geraken. Mevrouw de minister, wilt u ook deze twee elementen mee in rekening brengen?

Sinds 14 maart rijden op de Brusselse lijn 71 bussen met een oprijplaat. De testfase is voorbij en het project functioneert optimaal. Er wordt dagelijks minstens één keer gebruik van gemaakt. Dat kan op het eerste gezicht weinig lijken, maar op lijn 71 stappen ontzettend veel reizigers met beperkte mobiliteit op, geholpen door medereizigers. Met andere woorden, de reorganisatie van een lijn trekt meer personen met een handicap aan en dankzij het civisme van veel medereizigers is het gebruik van de oprijplaat vaak zelfs overbodig.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben dit thema ook al behandeld in de commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen. Er is geen volledige toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindermobielen. Daardoor gebruiken zij het openbaar vervoer bijna niet. Ze weten immers meestal niet of ze op een bepaalde plaats op en af kunnen stappen, en of ze kunnen overstappen op een volgende bus of tram. Dat staat in contrast met het feit dat zij een abonnement op het openbaar vervoer krijgen.

Lokale overheden, instanties en organisaties krijgen sensibiliserings- en preventiecampagnes om openbare gebouwen zo toegankelijk mogelijk te maken voor mindermobielen. Daar worden strikte controles op toegepast en ze worden erop afgezekend als ze de regels niet volgen. Mevrouw de minister, kunt u eventueel met De Lijn een soort afsprakennota opmaken om op termijn alle bussen en trams aan te passen?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op het vlak van toegankelijkheid kunnen we nog heel wat leren van bepaalde Amerikaanse steden. In LA bijvoorbeeld worden personen met een handicap en rolstoelgebruikers veel beter gerespecteerd wanneer ze gebruik maken van het openbaar vervoer. Hier heb ik al gezien dat chauffeurs van De Lijn schouderophalend doorrijden aan een halte waar een rolstoelgebruiker wacht. Dat is akelig. Er is een mentaliteitsverandering nodig. We mogen natuurlijk niet alle chauffeurs over dezelfde kam scheuren.

Er werd al verwezen naar de commissie voor Gelijke Kansen, maar ook in de commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden Internationale Samenwerking en Toerisme heb ik daarover een vraag gesteld, omdat er in het toegankelijkheidsproject van de kust en het Kustactieplan sprake was van toegankelijkheid van De Lijn en de kusttram. Die laatste wonnen in 2003 zelfs een prijs van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers. Ze werden ook genomineerd voor toegankelijkheidsprijzen. Dat is een voorbeeld van goed beheer.

Mevrouw de minister, worden die zaken ook in andere steden en gemeenten overgenomen? Hoe staat u tegenover een vervolg op de gebruiksvriendelijkheid van de eerste fase van de kusttram? Minister Bourgeois zei daarover dat het een mooi project is, maar dat het niet alleen door Toerisme kan worden gedragen. Ook de andere ministers moeten volgens hem daarin meestappen.

Ondanks alle goede bedoelingen is het soms van de hak op de tak springen, en is er geen coördinatie voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Bestaat er een evaluatie van de lopende projecten, zoals de Belbuscentrale, waarbij één stad of gemeente per provincie werd uitgekozen om minder mobielen vooraf te laten reserveren voor de bus?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Als minister van Gelijke Kansen wil ik dit thema hoog op de agenda plaatsen. Op de test met twee bussen, die

Van Brempt

momenteel in Limburg loopt, is er geen camera geïnstalleerd zoals bij de MIVB. In de huidige testopstelling kan de chauffeur de automatische opklapbare plaat in en buiten werking stellen zonder zijn plaats in de bestuurderspost te verlaten. Aan de deur zijn twee drukknoppen waarmee hij of zij de opklapbare plaat kan bedienen. Deze uitvoering is conform de Europese richtlijn.

Ik heb de indruk dat over de Europese richtlijn enige verwarring bestaat. Daarom heb ik gevraagd aan De Lijn om te onderzoeken welke opstellingen conform de Europese richtlijn zijn. We hebben dit opnieuw laten opvragen. Als we daarover duidelijkheid hebben, zullen we zien hoe we toekomstige projecten laten verlopen.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en tarieven van De Lijn zijn de Europese richtlijnen opgenomen waaraan de voertuigen moeten voldoen. In richtlijn 2001/85 worden de voorzieningen voor personen met een handicap beschreven. De Lijn werkt zelf ook samen met het toegankelijkheidsbureau dat aanbevelingen formuleert inzake de toegankelijkheid van onze installaties en voertuigen. Rekening houdend met de beschikbare middelen en met een evaluatie van de bestaande situatie, zullen we nagaan op welke manier we de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn voor rolstoelgebruikers structureel kunnen verbeteren.

Op dit moment loopt een programma voor meer voertuigen en meer haltes. Het heeft geen zin om een toegankelijk voertuig te hebben als mensen in een rolstoel niet op de halte geraken. Aan de kust loopt een programma dat ervoor moet zorgen dat in elke badplaats minstens één volledig toegankelijke halte komt. Dat kadert trouwens in het Kustactieplan. De bereidheid is er om dit project voort te zetten. De Lijn volbrengt haar taak inzake toegankelijkheid aan de kust.

Het gedrag van sommige chauffeurs betreurt ik ten zeerste. Ik ben ervan overtuigd dat de directies van De Lijn en de verschillende entiteiten dat ook doen, telkens als dit wordt signaleerd. Waar het ook terechtkomt, op mijn kabinet, bij De Lijn of bij de entiteiten, het wordt altijd opgevolgd en de chauffeur krijgt een reactie.

De Lijn investeert ook in opleidingen voor chauffeurs over klantvriendelijkheid. Het is erg belangrijk dat we dat blijven opvolgen. Het is niet omdat ze onder zware druk staan, dat chauffeurs wachtende rolstoelgebruikers op de tram of bus mogen weigeren.

Mijnheer Verstreken, u verwijst naar het proefproject in Hasselt. Het is de bedoeling om dat uit te breiden naar de rest van Vlaanderen. Die projecten kosten natuurlijk geld, maar toegankelijkheid blijft heel belangrijk voor De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Berx heeft het woord.

Mevrouw Cathy Berx: Hoe is de timing van die projecten? Sommige projecten in Limburg werden kennelijk vrij positief geëvalueerd. Ik ben natuurlijk geïnteresseerd om zo snel mogelijk uitsluitsel te krijgen over de juiste interpretatie van de richtlijnen van de EU en om daarna zicht te hebben op het tempo waarin we verder zullen gaan. Wat is realistisch en haalbaar? Bij de MIVB hebben 450 bestuurders scholing gekregen om te leren omgaan met rolstoelgebruikers. Misschien zijn tewerkstellingsprojecten mogelijk, waarbij meer personeel op bus en tram worden gezet om die personen te helpen op bus en tram.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Wat betreft het proefproject in Hasselt in verband met de belbuscentrale waarbij je kan bellen om een toegankelijke rit te reserveren: loopt dit ook al in andere provincies? Ik dacht dat een gelijkaardig project loopt in Knokke.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal dit laten opzoeken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de telling van het aantal reizigers van De Lijn

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sauwens tot mevrouw Van Brempt,

Voorzitter

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de telling van het aantal reizigers van De Lijn.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de aanleiding voor mijn vraag is de mededeling van De Lijn, mede ondersteund door uw kabinet, mevrouw de minister, dat De Lijn in 2004 413 miljoen reizigers telde. In de mededeling wordt zelfs gesproken over 500 miljoen reizigers in 2006. Bepaalde diensthoofden van de Vlaamse administratie zeggen echter dat dat aantal fysiek niet in de bussen kan, als het al zo zou zijn.

Mijn vraag gaat niet zozeer over welke vervoerswijze de reizigers voorheen gebruikten, over de dekkingscoëfficiënt, het tarievenbeleid of de vervoerontvangsten. Mij gaat het er vandaag alleen over wat het reëel aantal reizigers is dat De Lijn in Vlaanderen vervoert. Er is een enorme verschuiving gekomen vanaf de tweede helft van de jaren negentig waarbij de reizigers vroeger nog vrij veel biljetten of kaarten kochten, maar dit aantal in 2004 is gedaald tot 14 percent. De kaarten en biljetten leverden wel 46 percent van de ontvangsten op. Dit betekent dat tussen 1999 en 2004 het aantal reizigers met een biljet of een kaart met ruim 32 percent is gedaald. De toename van het aantal reizigers zit vooral bij de gebruikers van een abonnement.

In de uitgave 'Op 1 Lijn' staat: 'Meer bus- en tramreizigers dan ooit.' Er wordt uitgelegd hoe de reizigers worden geteld: 'De voorbije vijf jaar is het reizigersaantal van De Lijn nagenoeg verdubbeld, maar hoe worden deze reizigers geteld? De methode maakt deel uit van de beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering en bleef sinds de start van De Lijn in 1991 onveranderd. Algemeen gesteld berust de methode op twee grote principes. Bij biljetten, kaarten enzovoort, telt één ontwaarding in het gele apparaat op de bus of op de tram als een reiziger. Voor abonnementen: deze reizigers worden niet geregistreerd telkens ze een ritje maken. Daarom is aan elk abonnement een forfaitair aantal reizigers toegewezen, met name 90 reizigers per maand, of 1.080 per jaar, indien

de abonnee in de stad woont, en 52 reizigers per maand, indien de abonnee in de streek woont.'

Dat zijn de uitgangspunten. De toename van het aantal reizigers van 1999 tot 2004 wordt volgens De Lijn geraamd op 190 miljoen reizigers waarvan 174 miljoen toegerekend aan bezitters van abonnementen zijn. 72 percent van het aantal geraamde verplaatsingen gebeurde in 2004 met een abonnement.

Heel wat kaartgebruikers zijn overgeschakeld naar abonnementen omdat een abonnement in verhouding bijzonder goedkoop is geworden en een groter gebruiksgemak heeft. Om uit te leggen vanaf welk aantal ritten een abonnement voordeliger wordt dan kaartgebruik, zal ik gebruik maken van het bord. Ik zal heel voorzichtige cijfers hanteren. In 1991 is de regel vastgelegd van 90 reizigers per maand in de stad en 50 in de landelijke gebieden voor wat betreft de abonnementen. In het begin van de jaren negentig waren bijna alle abonnementen punt-puntabonnementen die geldig waren voor een rit van plaats a naar plaats b. Een abonnement kostte toen 15.000 frank. (*Opmerkingen van de heer Jan Peumans*)

De prijs van een abonnement wordt mede bepaald door het aantal zones dat men doorkruist. Indien men 50 ritten per maand aanreken gedurende 12 maanden, komt men op 600 ritten per jaar. Een rit kostte 25 frank. Vanaf het ogenblik dat men meer dan 600 ritten per jaar maakte, werd het interessant een abonnement te nemen. Dat zijn de cijfers van 1991.

In 2004 bedraagt de prijs van een Buzzy Pazz, een zeer veel gebruikt abonnement, afgerond 150 euro of 6.000 frank. De prijs voor een biljet bedraagt voor een zeer korte afstand van twee zones afgerond 1,5 euro. Koopt men een rittenkaart, wat de meest goedkope formule is, dan kan men daar drie zones mee doen. Ik reken 1,5 euro aan voor een gemiddelde verplaatsing. Dat levert een totaal van 60 frank op. In 2004 wordt een abonnement dus financieel interessant vanaf 100 ritten.

In dit voorbeeld is het dus zesmaal interessanter om een abonnement te nemen dan vroeger. Is een aanname van 52 ritten in landelijk gebied en 90 ritten in stedelijk gebied dan nog realistisch? Dat is de vraag waarover we ons vandaag moeten buigen en waarop ik graag een antwoord zou krijgen.

Sauwens

We zien dat het aantal reizigers van De Lijn toeneemt. Daarover bestaat geen discussie. Maar de orde van grootte van die toename is belangrijk. We moeten immers weten wat de maatschappelijke relevantie is. Het gaat immers over vrij veel geld dat wordt besteed.

Onze stelling is dat het aantal reizigers wordt overschat doordat men nog steeds de aannames van 1991 blijft hanteren. Niet alleen is een abonnement enorm goedkoop geworden, er worden ook steeds meer abonnementen gratis gegeven. Eind december 2004 waren er 327.000 abonnementen in omloop. Daarvan werden er 57.000 gratis ter beschikking gesteld. Dan hebben we het over de Buzzy Pazz vanaf het derde kind in een gezin, over het gratis abonnement door de inlevering van de nummerplaat, over de gratis VDAB-Jobpas, enzovoort. Dan zijn er nog de abonnementen die aan sterk verminderde prijs worden gegeven. Zo werden er eind 2004 58.987 abonnementen ter beschikking gesteld in het systeem van sterke verlaging. Dan gaat het over de betalende VDAB-Jobpas, het netabonnement voor bestaansminimumtrekkers en asielzoekers, WIGW-netabonnementen, enzovoort. Dan zijn er nog ongeveer 22.000 abonnementen die gratis ter beschikking worden gesteld door de gemeenten, als derde betaler, aan een aantal inwoners van die gemeenten. Van die 327.000 abonnementen worden er dus 139.000, of 42 percent, gratis of vrijwel gratis ter beschikking gesteld. De bezitters van die abonnementen worden meegerekend bij het totale aantal reizigers, en De Lijn blijft 90 en 52 ritten aanrekenen, dus 1.080 ritten in een stadsgebied, voor mensen die dat abonnement misschien nooit hebben gevraagd en nooit een verplaatsing maken. Dat laatste zou dan moeten worden gecompenseerd door meergebruik van anderen. We hebben grote twijfels of dat het geval is.

Mevrouw de minister, u en De Lijn beginnen zelf al wat nuances aan te brengen terzake. Zo worden bij het recent gelanceerde 3W-Extra-abonnement nog maar 30 ritten per maand geteld. Dan gaat het over 360 per jaar als men in de stad woont. Er worden nog maar 17 ritten geteld voor wie in de streek woont. U gaat daar dus zelf de basisregel die u en De Lijn blijven hanteren aanzienlijk corrigeren. We constateren ook een en ander wat het aantal ontwaardingen betreft. Dan heb ik het

onder meer over het systeem waarbij een dertigtal gemeenten inwoners van een bepaalde leeftijdscategorie een gratis netabonnement geven, in de vorm van een magnetisch vervoerbewijs dat per rit wordt ontwaard. Welnu, in 2004 was er sprake van 1.350.000 ontwaardingen, en in 2003 van 1.450.000. Dat zijn ongeveer 22 à 23 ontwaardingen per jaar per gratis abonnement. Dat blijkt uit de eigen cijfers, namelijk uit het jaarverslag.

De cijfers die internationaal worden gehanteerd, door de belangenvereniging UITP, gaan ook veeleer in die richting. Het internationale UITP-onderzoek, uitgevoerd in een vijftigtal steden, wijst uit dat de gemiddelde stadsbewoner in 2001 340 maal gebruik maakte van het openbaar vervoer, ten opzichte van 325 maal in 1995. Dat is dus 28 maal per maand. Dat is heel wat anders dan de 90 maal die Vlaanderen in 2005 nog blijft hanteren. We willen alles geloven wat de regering ons zegt. We zijn terzake zeer loyaal. Toch zouden we graag hebben dat er eens een objectief onderzoek plaatsvindt. Ik kan dan nog begrijpen dat De Lijn zelf cijfers naar voren brengt.

Men kan de opdracht geven aan de afdeling Personenvervoer en Luchthavens van de Vlaamse administratie om een onderzoek te doen bij de abonnementbezitters. Mevrouw Lieten, directeur-generaal van De Lijn deelt in de pers mee dat ze een onderzoek heeft gedaan, en dat de cijfers variëren van 77 ritten per maand in Vlaams-Brabant tot 115 ritten in Antwerpen. In dat onderzoek van 2002 werden 215.000 abonnees aangeschreven, waarvan er 77.000 antwoordden. Dat De Lijn daar niet mee uitpakte, komt volgens mevrouw Lieten omdat ze die discussie niet zo belangrijk vond.

Weten wie de reizigers zijn, welke evolutie er is in het aantal reizigers, welke vervoerswijze die mensen gebruikten voor ze bus of tram namen, dat zijn voor alle beleidsvoerders heel interessante gegevens om het beleid op af te stemmen, ook omwille van de zware budgettaire impact van De Lijn in de Vlaamse begroting. Ik vraag met aandrang naar een extern onderzoek.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik had nooit gedacht dat ik als voormalig kabinetschef van Openbare Wer-

Peumans

ken, in 2005 een discussie zou moeten voeren over het aantal reizigers. Het is een eeuwige discussie bij de vervoersmaatschappijen over hoe ze reizigers tellen. Nederland heeft beslist om in 2 steden met het chipsysteem te beginnen, waarbij ze effectief weten wanneer iemand het openbaar vervoer gebruikt. Die discussie loopt al jaren, met allerhande cijfers. UITP heeft onlangs in een aantal Europese steden een onderzoek gedaan naar het aantal keer dat iemand het openbaar vervoer gebruikt.

Sinds 1991 hebben we altijd hetzelfde forfait gehanteerd voor het tellen van reizigers. Dat werd altijd toegevoegd aan de laatste beheersovereenkomst van De Lijn. De abonnementen die nu worden gebruikt, zijn netabonnementen. Een stadsabonnement in Amsterdam kost veel meer dan een netabonnement bij ons. Een Buzzy Pazz kost 150 euro, een Omnipas kost bijna 200 euro. In 2002 werd een uitgebreid onderzoek gedaan bij 215.000 abonnees, met een respons van 36 percent. Dat is een hoog percentage. Het cijfer dat De Lijn hanteert, wordt daarin bevestigd. We kunnen nog een onderzoek aanvragen, maar dat zal opnieuw bevestigen dat door het invoeren van een netabonnement het openbaar vervoer meer wordt gebruikt.

Vroeger hadden 2 op de 3 reizigers een punt-puntabonnement, en die betaalden gemiddeld 11.000 frank per jaar. Daartegenover stonden mensen uit de stadsgebieden, vooral Antwerpen en Gent, die gemiddeld 6.000 frank betaalden voor een stadsabonnement. Nu hebben we netabonnementen, die de reizigers meer mogelijkheden geven. Vroeger mochten reizigers bijvoorbeeld alleen de schoollijnen gebruiken, en geen andere voertuigen. Daardoor hebben veel reizigers een ander profiel gekregen.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, ondanks mijn sympathie voor u wijs ik u toch op het Reglement. U hoeft niet te antwoorden op de vragen van de heer Sauwens. Dit is geen debat tussen een ex-kabinetschef en een ex-minister. De volgende keer ontnem ik u het woord. Dit kan niet meer.

De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Ik sluit me aan bij de heer Sauwens die zegt dat de cijfers van De Lijn

folklore zijn. Ik wil iets vertellen over het vrachtvervoer op de luchthaven van Deurne. Elke dag komen tientallen vrachtwagens hun goederen lossen in de magazijnen.

De voorzitter: Mijnheer Van Gaever, wat u zegt, sluit niet aan op de vraag van de heer Sauwens.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, ik zal kort zijn. Elk jaar krijgen we van de overheid statistische gegevens over de duizenden tonnen vrachtvervoer via de luchthaven van Deurne. De werkelijkheid is dat er geen kilogram via die luchthaven wordt vervoerd, maar dat die goederen met vrachtwagens naar andere luchthavens worden vervoerd. De informatie die de volksvertegenwoordigers krijgen, is folkloristisch. Als de cijfers van De Lijn op dezelfde manier worden weergegeven, zijn ze net zo folkloristisch.

Mevrouw de minister, aansluitend bij de vraag van de heer Sauwens vraag ik of het mogelijk is dat de volksvertegenwoordigers correcte cijfers krijgen over De Lijn.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Enkelen hebben de betrouwbaarheid van de cijfers die we krijgen hier in vraag gesteld. Het is erg belangrijk dat die cijfers betrouwbaar zijn, om te kunnen evalueren of we in het kader van de basismobiliteit sommige bussen op bepaalde lijnen moeten verschuiven of niet, en om de gratis abonnementen te kunnen evalueren. Mevrouw de minister, zijn de cijfers betrouwbaar? Welke is de eventuele foutenmarge? Als die foutenmarge groot blijkt, is het dan niet aangewezen om een onderzoek te doen dat meer betrouwbare cijfers geeft?

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Wie beweert dat er de laatste jaren geen enorme groei is geweest van het openbaar vervoer en van De Lijn in het bijzonder, slaat de bal mis. Onder andere dankzij een beter aanbod, ingrepen ten gunste van de rijsnelheid, gratis vervoer en meer werkgevers die abonnementen aanbieden, is het duidelijk dat het openbaar vervoer in de lift zit.

Men moet geen kniesoor zijn om te vinden dat we met juiste cijfers moeten werken. We moeten

Vanackere

opletten met kritiek die De Lijn haar succes misgunt. Dat is hier helemaal niet de bedoeling. We gunnen het openbaar vervoer en De Lijn hun succes, maar de cijfers moeten zo accuraat mogelijk zijn. Dit is geen academische discussie. Als we vooruitgang willen boeken met het openbaar vervoer, is de vergelijking met de collega's één van de elementen die toelaten om beter te worden. Als we aan internationale benchmarking doen, hebben we er belang bij om dezelfde zaken op dezelfde manier te berekenen. Met juiste cijfers kunnen we beter werken.

Mijnheer Glorieux, als het gaat over de verdeling tussen de verschillende lijnen, dan werken de vervoersmaatschappijen met fysieke tellingen. De discussie over hoeveel reizigers er precies zijn, biedt dan geen soelaas, want het gaat over materiele tellingen.

Een van de zaken die als reactie op de vraag van de heer Sauwens werden gezegd, is dat er sinds 1991 niets is veranderd. Dat is net wat de heer Sauwens aanhaalt als zijnde een probleem. In 15 jaar tijd is er heel wat veranderd in het gedrag van de mensen. De abonnees nemen nu al 70 percent van het succes van De Lijn voor hun rekening. De vraag is dan of het wel wijs was om niets te hebben veranderd.

Er werd ook verwezen naar wat in Brussel is gebeurd. Brussel heeft zich afgevraagd of de historische cijfers wel juist waren. Een extern studie-bureau, Tractebel, heeft een studie gedaan over hoeveel ritten mensen gebruiken. De Lijn telt geen ritten, maar trajecten. Iemand die 's morgens en 's avonds 2 keer overstapt, wordt geteld als 6 reizigers. De Brusselse cijfers tellen een rit van A naar B.

Een gratis abonnement voor de senioren telt op basis van het Tractebel-onderzoek voor 22 ritten per maand. Een stadsbewoner met gratis abonnement wordt geteld als een reiziger met 90 trajecten. Het is zorgelijk als we verschillende bewoordingen gebruiken. Internationaal en Europees is het beter om de logica van de ritten te hanteren. De grote paradox is dat de cijfers van De Lijn zullen verbeteren, als we nog meer overstappen.

Ik pleit voor een objectivering. De Lijn is een succesverhaal op het vlak van reizigersaantallen.

We zijn recentelijk met sommige collega's van de commissie voor Financiën bij het Rekenhof op bezoek geweest. Het Rekenhof hunkert naar doelmatigheidsonderzoek. Het zou een modernere vorm van parlementaire controle zijn, als we minder procedureel en meer doelmatigheidsonderzoek zouden laten doen. Misschien kan dat zelfs onder de supervisie van het Rekenhof gebeuren. Dan zijn we voor eens en voor altijd van die discussie af.

De voorzitter: Mijnheer Peumans, u moet geen opmerkingen maken die ik niet hoor. U moet niet mompelen tegen uw buurvrouw. Anders ga ik naar het Bureau. Nog één keer en u kunt gaan.

Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Dit is een zinvol debat, maar het is niet gemakkelijk om tot voor de hand liggende conclusies te komen. Het stoort me dat er wordt getwijfeld aan de betrouwbaarheid van de cijfers. Dat is niet het onderwerp van het debat. Het is altijd open en duidelijk geweest hoe De Lijn telt. Daar zijn foute zaken over gezegd. Voor de rest zijn alle insinuaties over betrouwbaarheid misplaatst.

Mijn doel is dat zo veel mogelijk mensen het openbaar vervoer nemen. Een van de elementen daarvoor is de eenvoudige en goedkope tariefstructuur. U kunt voor of tegen zijn, ik ben voor. Het heeft aanleiding gegeven tot veel meer abonnementen. Die zijn heel belangrijk in de bedrijfsvoering van De Lijn omdat het heel goed is voor de doorstroming. Eigenlijk zou ik willen dat er bijna 100 percent abonnementen zijn. Dat zou ons heel wat besparen op doorstroming.

De berekening van het aantal reizigers van De Lijn is geen berekende schatting, maar een combinatie van het exact aantal gekende opstappers – biljetten, kaarten en gratis abonnementen zoals de 65-plussers – en een norm voor het aantal reizigers per abonnement. De 65-plussers worden niet volgens een abonnementenstructuur of een forfait geteld, maar wel per ontwaarding. Dat is een onderschatting omdat heel wat senioren niet ontwaarden. Een abonnement voor een derde kind in een gezin is waarschijnlijk overschat. Mensen met een DIV-abonnement daarentegen gebruiken heel vaak het openbaar vervoer. We kunnen lang

Van Brempt

discussiëren over hoe we dat moeten tellen. We kunnen daar niet meteen juiste cijfers opplakken. Er zijn nuancerings aan beide kanten. Zowel de 65-plussers als de abonnementen in het kader van het derdebetalersysteem in de steden en gemeenten worden ontwaard. Dat is dus niet volgens het forfait.

De norm voor het aantal reizigers per abonnement is aangenomen door de Vlaamse overheid door de ondertekening van de beheersovereenkomst, waarin de wijze van berekening van het aantal reizigers per vervoerbewijs is opgenomen. Het forfaitair aantal reizigers per abonnement werd bij de start van De Lijn in 1991 vastgelegd in de beheersovereenkomst door de toenmalige minister. Sindsdien zijn die forfaits niet aangepast, waardoor een vergelijking van het aantal reizigers over de jaren heen mogelijk is. Ik heb een goed houvast om te rekenen. Ik blijf vasthouden aan het forfait omdat ze, los van het exacte aantal, een vergelijking over de jaren mogelijk maakt.

Feit is dat het aantal reizigers bij De Lijn enorm gestegen is en dat het aantal verkochte biljetten en abonnementen nog steeds toeneemt. Vooral het aantal abonnementen heeft de laatste jaren een spectaculaire stijging gekend. De Lijn doet marktonderzoek op een objectieve en wetenschappelijk verantwoorde wijze. Zonder de objectiviteit van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens in vraag te stellen, heeft De Lijn de nodige expertise in huis om dat onderzoek uit te voeren. Het onderzoek dat de heer Sauwens vraagt, heeft in het verleden trouwens al plaatsgevonden, zoals de heer Peumans ook al zei.

Iedereen die een abonnement had in oktober 2002, is aangeschreven, namelijk 215.728 abonnees. 77.911 abonnees hebben geantwoord, goed voor 36,59 percent. De resultaten werden op twee manieren verwerkt. Bij methode 1 is een abonnee een stadsabonnee als deze persoon in een stadszone woont. Deze methode wordt nu door De Lijn gehanteerd. Bij methode 2 is een abonnee een stadsabonnee als deze minimum één stadslijn in zijn top-3 opgegeven heeft. Dit is eigenlijk een betere benadering.

Ik geef u de cijfers voor methode 1:

methode 1	stad	streek
Antwerpen	115	57
Oost-Vlaanderen	83	45
Vlaams-Brabant	98	56
Limburg	125	50
West-Vlaanderen	121	57
gewogen gemiddelde	107	52

Methode 2, die daar een correctie op is, geeft het volgende resultaat:

methode 2	stad	Streek
Antwerpen	115	64
Oost-Vlaanderen	86	45
Vlaams-Brabant	77	58
Limburg	83	52
West-Vlaanderen	95	60
gewogen gemiddelde	90	55

Uit deze resultaten blijkt dat de huidige raming, 52 voor de streek en 90 voor de stad, niet veel afwijkt van de resultaten van deze enquête. De heer Sauwens stelt terecht dat er een welles-nietesspelletje bezig is. Ik ben me er volledig van bewust dat de resultaten van deze enquête door sommigen in twijfel zullen worden getrokken. Een nieuw onderzoek zal geen uitsluitsel geven aangezien ik wil benadrukken dat dit een wetenschappelijk verantwoorde studie is. Een nieuwe studie zal in dezelfde lijn liggen.

Er is maar één manier om deze discussie te beslechten namelijk een nieuw registratiesysteem. Een systeem dat in Nederland wordt gebruikt en waar ik een groot voorstander van ben omdat het vele bijkomende voordelen heeft, is exact registreren. De Lijn heeft in dit verband al een marktbevraging gedaan om na te gaan wat een dergelijk systeem zou kosten. Bovendien is het huidige systeem niet zo lang meer bruikbaar. Het nieuwe systeem zou 60 miljoen euro kosten. De Vlaamse Regering zal moeten beslissen of dit een politieke prioriteit is binnen het mobiliteits- en openbaarvervoerbeleid. Nogmaals: ik ben voorstander van dat systeem omdat het belangrijk is dat we juist en exact registreren.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw de minster, ik ben bijzonder ontgoocheld door uw antwoord. Ik heb duidelijk gemaakt dat de omstandigheden ten opzichte van 1991 totaal gewijzigd zijn. Mijn vraag is om het gebruik van de abonnementen reëel te onderzoeken.

U zegt dat dit is onderzocht. We geven aan de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) 630 miljoen euro, een enorm bedrag, dat is verdubbeld op vijf jaar tijd. Niet alleen stelt De Lijn zelf de beheers-overeenkomst op, maar u neemt ook klakkeloos de stellingen van De Lijn over als ik u ondervraag als lid van de Vlaamse Regering. Dat staat haaks op de praktijken van goed bestuur want die vragen een objectieve controle van de gegevens. Men kan niet tegelijkertijd rechter en partij zijn.

Als u zegt dat de cijfers betrouwbaar zijn, welk probleem is er dan om 10.000 tot 20.000 euro vrij te maken voor een degelijke doorlichting door een extern bureau en niet door De Lijn zelf? Ik verwijs naar de administratie. Over het vervoer van en naar Deurne hebt u een eigen onderzoek laten uitvoeren waarvoor u een belangrijk bedrag in de begroting hebt vrijgemaakt. Het is zeer goed mogelijk om de controle te doen. Wat me nog meer verontrust, is dat we hier al herhaaldelijk vragen hebben gesteld, maar dat de enquête, die in 2002 plaatshad, nu pas bekend wordt. Ik vraag u dat de leden van deze commissie de enquête toegezonden zouden krijgen zodat we kunnen oordelen op basis waarvan en hoe wetenschappelijk dat onderzoek is gebeurd.

Ten opzichte van 2002 is er bovendien heel wat veranderd. Het aantal abonnementen is toegenomen met 120.000, of een derde, waarvan de meeste bijna gratis ter beschikking zijn gesteld. De Omnipas is pas ingevoerd op 1 juli 2002. Dat zijn nieuwe omstandigheden die in die enquête niet aan bod zijn kunnen komen. Wat weerhoudt de regering om die objectieve toetsing te doen? Ik heb ook geen enkele verklaring gehoord over het feit dat in het stadsgebied Antwerpen door bezitters van een abonnement zoveel meer trams en bussen worden genomen dan in Brussel, in Londen of de vijftig andere Europese steden.

Minister Kathleen Van Brempt: De heer Vanackere heeft gelijk: er wordt anders gemeten en daarom zijn die cijfers anders. Telkens men op- en afstapt, wordt er gemeten. Mijnheer Sauwens, dat hebt u

nog zelf beslist in 1991. Ik borduur daarop verder.

De heer Johan Sauwens: U hebt ook niet geantwoord op de vraag waarom u voor sommige passen een veel lagere aanname neemt dan de basisregel.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is een eerste correctie. Ik ben niet afzijdig van correcties. Er zal voor sommige abonnementen te veel en voor andere te weinig worden aangerekend. Ik heb geen probleem om de cijfers wat te nuanceren.

De heer Johan Sauwens: U hebt me niet kunnen overtuigen. Dat het woord 'onbetrouwbaarheid' wordt gebruikt, moet u mij niet kwalijk nemen; dat heeft te maken met de praktijken die worden toegepast.

Het is geen doelstelling op zich van het Vlaams openbaar vervoer om jaar na jaar meer reizigers te hebben, en als ze er niet zijn, zal men ervoor zorgen dat de cijfers ze toch laten blijken. Een doelstelling moet zijn om zo veel mogelijk mensen een degelijk alternatief voor het autogebruik aan te bieden en hoe we de modal split kunnen aansturen. Uit een bevraging in Leuven blijkt dat meer dan 60 percent van de bezitters van de studentenpas in Leuven voetganger of fietser was voor ze de pas hadden.

We maken veel geld vrij voor het openbaar vervoer, we willen realistische doelstellingen, maar die moeten Vlaanderen meer leefbaar en meer verkeersveilig maken. Daarvoor moeten we over de juiste cijfers kunnen beschikken. Vandaag is dat niet het geval.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van waterstof als brandstof bij De Lijn

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbroucke tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van waterstof als brandstof bij De Lijn.

Voorzitter

De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik ben blij dat de eerste vraag die ik in deze commissie mag stellen, handelt over een actueel onderwerp, namelijk het zwakke Kyoto-rapport dat Vlaanderen momenteel kan voorleggen, wat we daaraan kunnen doen en wat u als minister van Mobiliteit daar meer bepaald aan kunt doen.

Uit de cijfers van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen 2004 blijkt dat de transportsector een grote boosdoener is. De doelstelling inzake CO₂-emissies voor transport werd met 24 percent overschreden in 2003. Met een aandeel van meer dan 90 percent is het wegverkeer de voornaamste vervuiler.

Het MIRA doet een aantal suggesties om de Kyoto-doelstellingen te halen. Zo is het onder meer aangewezen om energiezuinige voertuigen, alternatieve brandstoffen en modale verschuivingen te stimuleren. Mevrouw de minister, enkele weken geleden hebt u aangekondigd dat De Lijn alvast het goede voorbeeld zal geven wat het gebruik van alternatieve brandstoffen betreft, want tegen einde 2006 zullen 2000 bussen op biodiesel en 70 bussen op koolzaadolie rijden. We vinden dat een zeer goede maatregel, want iedereen is het erover eens dat het gebruik van bio-brandstoffen een van de manieren is om de uitstoot van broeikasgassen door het wegverkeer te verminderen.

Op korte termijn is het gebruik van biodiesel en plantaardige olie inderdaad een stap vooruit, maar we moeten ook verder durven denken, en dan komen er andere opties in beeld, meer bepaald het gebruik van waterstof. Er zijn wetenschappers die beweren dat de zoektocht naar bio-brandstoffen slechts een tijdelijk en marginaal gegeven zal zijn in de ontwikkeling van alternatieve energiebronnen op lange termijn. Ook bij autoconstructeurs en andere industriële sectoren groeit de overtuiging dat waterstof de brandstof van de toekomst is.

Het grote voordeel van deze energiedrager is dat er bij verbranding geen CO₂ vrijkomt, en bovendien is waterstof onuitputtelijk beschikbaar. De dag dat er nog enkel waterdamp uit de uitlaat

van onze wagen zal komen, is nog veraf, maar het onderzoek naar waterstoftoepassingen is volop aan de gang en de technologie evolueert snel. Ook in Vlaanderen zijn onderzoeksinstituten en bedrijven erg actief op dit domein. Ik geef enkele voorbeelden. In het labo Vervoerstechniek van de Universiteit Gent wordt al meer dan tien jaar experimenteel onderzoek met waterstof en waterstofmengsels in verbrandingsmotoren verricht. Het is een technologie die wordt beschouwd als een tussenstap naar de uiteindelijke implementatie van brandstofcellen. De Karel de Grote-Hogeschool heeft een internationaal studieproject opgezet met Europese hogescholen en universiteiten die een opleiding autotechnologie aanbieden. Umicore heeft in 2004 zijn budget voor onderzoek naar brandstofcellen opgetrokken naar 10 miljoen euro per jaar en Solvay heeft sinds vorig jaar een dertigkoppig onderzoeksteam operationeel dat zich exclusief wijdt aan onderzoek en ontwikkeling inzake waterstofenergie. Er beweegt dus heel wat in Vlaanderen, maar ook in internationale context.

Het tijdsperspectief voor grootschalige introductie van waterstof als brandstof ligt momenteel in 2020 tot 2030. Dat betekent dat we inspanningen moeten blijven leveren om conventionele technologieën milieuvriendelijker te maken. Het zou echter interessant zijn om in Vlaanderen onze kennis en ervaring inzake waterstoftoepassingen verder uit te bouwen en ons internationaal te positioneren. In deze context een voorsprong nemen, biedt ook economische perspectieven en past perfect in het streven van de Vlaamse Regering om economische groei te verbinden met innovatie, creativiteit en duurzaamheid.

De Lijn wil duidelijk werk maken van milieuvriendelijk transport. Ik denk dan ook dat ze op die kar moet springen. Dat kan bijvoorbeeld door te participeren aan Europese programma's voor Research, Technological Development and Demonstration Activities, of RTD-programma's. Zo zijn er de voorbije decennia al heel wat de revue gepasseerd. Zo is er het onderzoeksprogramma CUTE, wat staat voor Clean Urban Transport for Europe, waarbij openbaarvervoerbedrijven in negen Europese steden brandstofcellen van DaimlerChrysler hebben uitgetest in de dagelijkse praktijk. De buitenlandse collega's van De Lijn doen dus mee aan internationaal onderzoek. Ondanks de kennis die we hebben op

Vandenbroucke

dat vlak in Vlaanderen, hebben we ons nog niet laten opmerken in dergelijke RTD-programma's.

Maar De Lijn kan ook kleinere Vlaamse projecten ondersteunen. Zo heeft het Instituut voor Duurzame Mobiliteit enkele maanden geleden in Plassendale een afgedankte bus van De Lijn gedemonstreerd die rijdt op een mengsel van 80 procent aardgas en 20 procent waterstof, goed voor een CO²-reductie van 17 procent. De naam van deze technologie is HydroThane. Ze werpt niet alleen vruchten af maar zou perfect toepasbaar zijn op korte termijn. Een Hydra-bus zou 240.000 euro kosten tegenover 210.000 euro voor een dieselbus en ze kan in Vlaanderen gebouwd worden. De brandstof kan perfect op locatie geproduceerd en aangeleverd worden. De minister van de Noordzee heeft bij de voorstelling van dit project verklaard dat hij het ziet zitten om waterstofprojecten te koppelen aan de bouw van windenergieparken in de Noordzee. Een suggestie voor De Lijn: misschien kan na de kusttram binnenkort uitpakkt worden met de waterstofbus aan de kust.

Een groter engagement in de ontwikkeling en toepassing van alternatieve brandstoffen is volgens mij niet alleen een kwestie van het vervullen van een voorbeeldfunctie, maar schonere bussen kunnen ook effectief een merkbare impact hebben op de algemene luchtkwaliteit, vooral in stedelijke gebieden waar er een dicht en frequent gebruikt openbaarvervoernetwerk bestaat. Precies in die bevolkte gebieden is een vermindering van de schadelijke uitstoot meer dan welkom.

Mevrouw de minister, ik wilde even aangeven dat er interessante opportuniteiten bestaan op het vlak van milieuvriendelijk transport. Ik weet dat De Lijn hiermee bezig is, maar ik wil u er toch toe aanzetten het spoor van de waterstofbus zeker niet uit te sluiten. Ik hoop dat De Lijn hier een voortrekkersrol bij wil spelen.

Betekenen de aangekondigde plannen inzake het gebruik van biodiesel en plantaardige olie, dat waterstoftoepassingen, ook in de vorm van mengsels, voor De Lijn geen optie vormen? Aan welke projecten of experimenten in verband met onderzoek naar toepassingen van waterstof als alternatieve brandstof heeft De Lijn de voorbije jaren geparticipeerd? Hoe werden deze projecten geëva-

lueerd? Zijn er concrete toepassingen uit voortgevloeid? Welke engagementen neemt De Lijn vandaag en in de toekomst in onderzoeksprojecten inzake waterstoftoepassingen?

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil even inspelen op het fameuze programma CUTE: Clean Urban Transport in Europe. Het is een programma dat stilaan op zijn einde loopt. Geen enkele Belgische stad heeft eraan deelgenomen, een stad als Amsterdam bijvoorbeeld wel. De waarheid gebiedt om te zeggen dat het handenvol geld kostte.

Terecht stelt de heer Vandenbroucke dat De Lijn ervoor zou moeten zorgen dat ze valoriseert wat vandaag al gebeurt. In het bijzonder in Brussel zijn er kansen om tussen de verschillende gewesten uitwisselingen te doen. Dat gebeurt vandaag al door ingenieurs die ermee bezig zijn, gewoon door het feit dat ze gepassioneerd zijn door dezelfde zaak. Wanneer we naar aanleiding van een volgende ronde van de Europese onderzoeksprogramma's erbij willen zijn, is een van de eerste elementen om dit te realiseren ervoor te zorgen dat we binnen de gewestelijke samenwerking erin slagen de verstandigste en meest innovatieve procédés bijeen te brengen en te vermijden dat we elk op ons eiland het warm water – of hier waterstof – uitvinden.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, het uitgangspunt van de heer Vandenbroucke is correct. Op het vlak van de Kyoto-doelstellingen zitten we nog ver van ons doel. Vooral in de sector van mobiliteit en transport is er nog weinig uitzicht op vooruitgang.

Het verbeteren van de brandstoftechnologie is een middel dat zeker ten volle moet worden aangegrepen, maar daarnaast is ook het verminderen van het aantal gereden kilometers een belangrijk instrument om de doelstelling te bereiken. Het ene sluit het andere natuurlijk niet uit. Zoals het bij de opwekking van elektriciteit geldt dat de beste kilowattuur degene is die niet moet worden opgewekt, is hier de beste kilometer degene die niet wordt gereden. Het lijkt me belangrijk dat bij het ontwikkelen van een beleid terzake deze twee strategieën worden uitgewerkt.

Glorieux

Vlaanderen telt heel wat prominente onderzoeksinstellingen die ook internationaal met betrekking tot brandstoftechnologie en dergelijke een woordje kunnen meespreken. Tot voor kort was er inzake waterstof Vandenborre Hydrogen Systems uit Westerlo, dat gerenommeerd was, maar als ik goed ben ingelicht, onlangs naar de Verenigde Staten is verhuisd. Een jaar of twee geleden ben ik dat bedrijf gaan bezoeken. De bedrijfsleider, de heer Vandenborre, vertelde me dat hun probleem was dat potentiële klanten naar Stockholm moesten worden meegenomen om daar een demonstratieproject te bekijken. In eigen land was er immers geen demonstratieproject om deze technologie die we hier produceren en waarmee we op wereldvlak aan de top staan, te tonen aan de klant. Dat is jammer.

Met betrekking tot waterstof zijn er inderdaad heel wat projecten gaande, ook aan de Universiteit Gent. De Lijn kan hierbij een belangrijke rol spelen. Deze maatschappij kan een voorbeeldfunctie hebben. Maar ik denk ook aan de marktpenetratie. Mevrouw de minister, onlangs hebt u een project aangekondigd om de bussen van De Lijn op biodiesel te laten overschakelen. Dat is zeker een positieve stap. Daarbij zouden enkele percenten plantaardige olie worden vermengd met de diesel. Daarnaast zijn er heel wat andere mogelijkheden. Er is de PPO of 'pure plant oil'. Er is het mengen van CNG met waterstof. Er zijn nog andere hybride technologieën. In Rijsel rijden de bussen al jaren op gas. Dat is een technologie die zijn waarde heeft bewezen. Niet alleen heeft ze een gunstige impact op het milieu, maar ook financieel is ze voordelig; De mogelijkheden zijn er dus. Deze soorten technologie scoren op milieuvlak zeker beter dan de bestaande klassieke brandstof- en motortechnologie, maar hebben misschien her en der nog zwakke punten. De Lijn kan terzake een belangrijke rol spelen.

Mevrouw de minister, in welke mate zal De Lijn die voorbeeldrol op zich nemen? Dan heb ik het over demonstraties: voor bepaalde soorten technologie, die nog in volle ontwikkeling zijn, zouden enkele bussen kunnen worden omgeschakeld en als demonstratieproject kunnen dienen. Daarnaast is het belangrijk om al een groot aantal bussen om te schakelen naar die technologieën die al rijper zijn, zodat er een milieubijdrage kan wor-

den geleverd. Wordt er gekozen voor één specifieke technologie of gaat men het brede gamma aan bestaande mogelijkheden aanwenden?

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, eerst zou ook ik de heer Vandenbroucke willen gelukwensen met zijn eerste betoog.

Ik betwist niet wat de heer Glorieux zei. Wanneer De Lijn morgen zeventig bussen laat rijden op koolzaadolie of als er morgen tweehonderd taxi's rijden op biodiesel of methanol, dan is dat een verbetering. Dat is echter eerlijk gezegd een druppel op een hete plaat. We moeten realistisch zijn. Ik betreur het dat het voorstel van resolutie over de toekomst van de kerncentrales voor de energiebevoorrading van Vlaanderen, dat we vorige week in deze commissie hebben voorgesteld, werd verworpen.

Mijnheer Vandenbroucke, als u – net als ik en wij allen – echt bezorgd bent over de hele Kyoto-problematiek, laat ons dan een paar vervuilende centrales vervangen door veilige en reine kernreactoren. De resultaten zullen het duizendvoudige zijn dan wat die zeventig bussen op koolzaadolie of ander goedbedoeld breiwerk kunnen teweegbrengen. Ik pleit voor meer realisme en minder amateurisme en huichelarij. Indien we het Kyoto-probleem willen oplossen, dan moeten we er ernstig over denken om het kerndebat weer wat in de actualiteit te brengen, zoals minister Peeters ook al zei.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik ben het niet eens met de laatste spreker. Ik ben de eerste om de dingen te relativiseren. Het aandeel van de bussen in het hele vervoerssysteem dat Vlaanderen vandaag kent, is inderdaad niet zo groot dat we de doelstellingen van Kyoto zullen halen. Toch zal elke bus een bijdrage leveren tot die doelstelling. Ook mogen we de ambitie hebben om het openbaarvervoersmodel dat we hebben aan de top te krijgen inzake milieu en milieutechnologie. Dat is wat De Lijn doet. Dat is ook de opdracht die ze heeft gekregen van de regering.

Van Brempt

De aangekondigde plannen inzake het gebruik van biodiesel en plantaardige olie sluiten uiteraard het gebruik van waterstofmengsels niet uit, maar waterstofmengsels zijn technisch veel moeilijker in het gebruik. Bovendien zijn er geen waterstofmotoren beschikbaar op de markt, zodat het weinig waarschijnlijk is dat dit de eerstvolgende jaren op grotere schaal kan worden toegepast. De reden waarom De Lijn vandaag resoluut en ook daadwerkelijk in de dagelijkse exploitatie voor biobrandstoffen kiest, is nu eenmaal dat dit de technologie is die vandaag voorhanden en onmiddellijk implementeerbaar is. De waterstoftechnologie is wellicht de technologie van morgen. Met een omlooptijd van veertien jaar voor een bus van De Lijn is het belangrijk om ook met het huidige bussenpark milieuvriendelijker aan de slag te gaan. Dat sluit uiteraard helemaal niet uit dat, wanneer andere en betere technologieën klaar zijn voor gebruik in de dagelijkse werking van De Lijn, de aankooppolitiek daarop zal worden afgestemd.

Op biodiesel rijden kan zonder aanpassing tot 5 percent en wellicht zelfs 10 percent bijmenging. Op plantenolie rijden, vergt een kleine en vrij goedkope ombouw, van ongeveer 1.500 euro per bus, zodat het om een wel erg beschikbare technologie gaat. Nu moet er vooral worden gewerkt aan de beschikbaarheid van pure plantaardige olie.

De Lijn heeft een testrit gedaan met een autobus met een verbrandingsmotor op waterstof en werkte mee aan de ombouw van een dieselmotor naar waterstof. We zijn daar dus wel degelijk in geïnteresseerd. De vijf bussen die momenteel in Kortrijk worden ingezet op een mengsel van aardgas en waterstof komen uit een ander proefproject van De Lijn. Het zijn dezelfde bussen als die die in de periode 1990-1995 werden getest op de geschiktheid van aardgas. CNG of 'compressed natural gas' heeft enkele nadelen die ervoor hebben gezorgd dat het project toen niet werd voortgezet. Concreet ging het over 25 percent meerverbruik tegenover een klassieke dieselmotor, dus ook over 25 percent meer CO₂-uitstoot, over een nadelige emissie van het broeikasgas methaan en over het feit dat het opslaan van het gas onder zeer hoge druk in tanks op het dak van de bus – met een gewicht van 1.500 kilogram – niet optimaal was voor de stabiliteit van de bussen. De

dakconstructies waren daar immers niet echt op voorzien. Een aantal van deze nadelen zou je ook kunnen verwachten bij de huidige test van CNG gemengd met waterstof.

Het project met de waterstofmotor toonde aan dat het wel mogelijk is op waterstof te rijden. De bus reed comfortabel en had voldoende acceleratievermogen. Technisch waren er geen problemen. De waterstof werd wel vanuit Duitsland in een speciale tankwagen geleverd, zodat deze exploitatievorm voor de nabije toekomst niet echt realistisch is. Voor zover bekend gebeurt er in de industrie geen onderzoek in deze richting. Er werd geen verder praktisch gevolg gegeven aan deze proef. Er is vandaag voor wat de experimenten met waterstof betreft nog geen concreet resultaat gegroeid in de gewone exploitatie van De Lijn. De technologie is immers haar experimentele fase nog niet helemaal ontgroeid. Het is ook belangrijk om steeds naar de volledige milieubalans te kijken. Men zou kunnen zeggen dat het zonde is om waterstof, waarvan de productie best wel wat energie vergt, simpelweg op te branden in een klassieke verbrandingsmotor. Waterstof als energiebron in een brandstofcel is energetisch dan weer een stap dichterbij naar de ultieme milieuvriendelijke technologie, de zogenaamde 'zero emission'.

Vandaag zoekt bussenbouwer Van Hool naar partners in een project om te komen tot een bus op brandstofcellen. Er is hierover overleg geweest tussen de verschillende kabinetten. Indien dit tot de concrete bouw van een voertuig leidt, wat ik ten zeerste hoop, zal De Lijn haar praktische medewerking verlenen om de bus te testen en in een gewone dienst te gebruiken. Een vertegenwoordiger van mijn kabinet was ook aanwezig bij de presentatie van het project waarover u het had, namelijk dat van het Instituut Duurzame Mobiliteit in samenwerking met de Universiteit Gent. Over een eventuele participatie aan dat specifieke project werd nog geen beslissing genomen.

De Lijn werkt dus optimaal mee aan dergelijke projecten, maar ontwikkelt zelf geen technologie. Dat lijkt me ook niet de kerntaak van een openbare vervoersmaatschappij. Wel belangrijk is dat de knowhow van De Lijn kan worden ingezet om de doorbraak van de experimentele fase naar de dagelijkse praktijk mee te forceren. Ook uit de voorbeelden die hier eerder in de commissie aan

Van Brempt

bod kwamen, blijkt duidelijk dat De Lijn daar geen verantwoordelijkheden uit de weg gaat en een echte voortrekkersrol op zich neemt en moet nemen. Vandaag doen we de overschakeling naar de biobrandstof, daar die technologie aanwezig is. De Lijn moet echter ook beschikbaar zijn om experimenten uit te voeren met nieuwe milieutechnologie.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. U stelde dat er vandaag nog technologische problemen zijn. Dat zei ik ook al. Die problemen zijn er natuurlijk om overwonnen te worden. Heel wat instituten en wetenschappers hier zijn daarmee bezig. Ik kan hun mededelen dat De Lijn graag ter beschikking zal staan om hen te ondersteunen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, tot de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, en tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de mededeling van De Lijn om geen leerlingenvervoer naar zwembad en/of sporthal meer te doen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Roegiers tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, tot de heer Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, en tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, over de mededeling van De Lijn om geen leerlingenvervoer naar zwembad en/of sporthal meer te doen.

Minister Van Brempt antwoordt tevens in naam van de ministers Vandenbroucke en Anciaux.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, in een aantal Oost-Vlaamse scholen is nogal wat deining ontstaan bij kinderen en ouders, wat ondertussen resulteerde in een aantal ludieke acties van kinderen. De aanleiding is een brief van De Lijn waarin ze stelt vanaf 1 september e.k. het vervoer naar het zwembad te zullen stopzetten. De reden voor het afschaffen van deze bijzondere vorm van geregeld vervoer geeft aanleiding tot nogal wat bedenkingen, zeker ook bij mij. Ik citeer uit de brief: 'Het spreekt voor zich dat onze chauffeurs zich steeds aan de verkeerswetgeving moeten houden. Mee door de invoering van de zone 30 en de gewijzigde snelheidsbeperkingen is het niet meer mogelijk om alle voorziene ritten op onze reguliere lijnen binnen de huidige rittijden uit te voeren. Een aantal hiervan hebben onvoldoende rittijd en moeten dus aangepast worden.'

Hiermee insinueert De Lijn eigenlijk dat het invoeren van de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur een reden is en dat men maar moet gaan protesteren bij de politici die dat hebben ingevoerd. Naar mijn inschatting gebruikt De Lijn het invoeren van de zone 30 als een schaamlapje om de scholen van zich af te schudden. Ik heb hierover een twintigtal scholen gemaild. Ze antwoordden me dat ze ondertussen al wel contact hebben opgenomen met privé-ondernemingen, maar dat de prijzen daar 60 tot 70 percent hoger liggen dan wat ze nu moeten betalen. Bovendien zeggen de privé-maatschappijen ook letterlijk helemaal niet geïnteresseerd te zijn in deze voor hen economisch onrendabele ritten.

Uit diezelfde rondvraag blijkt dat heel wat scholen problemen krijgen om het schoolzwemmen in optimale omstandigheden te organiseren. Een aantal scholen meldden me dat ze vanaf nu zullen trachten te voet het zwembad te bereiken. Andere scholen zullen proberen met de reguliere lijnen het zwembad te bereiken. De algemene teneur is echter dat heel wat scholen zich afvragen wat het nettoresultaat nog zal zijn als men 2 uur onderweg is om de kinderen 20 minuutjes in het zwembad te laten ploeteren, of hun het zwemmen aan te leren. Dat lijkt me in strijd met het Vlaamse regeerakkoord. Ik citeer eruit: 'Met het oog op het stimuleren van creativiteit en sociale vaardigheden ondersteunen we het concept van de brede school.'

Roegiers

Sport, cultuur en andere vormen van leren via een praktijkgerichte ervaring krijgen een belangrijkere plaats en worden ingevuld via een sterkere samenwerking tussen de school en de samenleving.' Vervolgens wordt er dan verwezen naar cultuur- en sportdiensten.

Mevrouw de minister, is dit een landelijke maatregel, of is het alleen De Lijn Oost-Vlaanderen die dit heeft beslist? Als dat laatste het geval is, is dat een voorbode van wat er in de andere provincies gaat gebeuren? Hoeveel scholen maakten tot nu toe gebruik van deze regeling? Bent u allen op de hoogte van de voornoemde mededeling? Ik stel deze vragen immers ook aan de ministers Vandenbroucke en Anciaux. Wat vinden u en de andere ministers van deze gang van zaken? Gaat u akkoord met de door De Lijn aangehaalde argumentatie van de zone 30? Valt het vervoer van schoolkinderen naar het zwembad onder de regeling inzake het geregeld vervoer? Welke concrete maatregelen bent u bereid te nemen om De Lijn op andere gedachten te brengen? Wat gaat u De Lijn precies meedelen en wanneer? Wordt er door de overheid gecommuniceerd met de getroffen scholen? Zo ja, wat wordt hun meegedeeld? Zo neen, waarom niet? Welke initiatieven gaat u nemen indien na grondig onderzoek inderdaad zou blijken dat het sop van de verplaatsing de kool van het schoolzwemmen niet meer waard is?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me volledig aan bij de heer Roegiers. Dit probleem is niet nieuw. Het is al een tijdje gaande in Oost-Vlaanderen. In maart stelde ik u er nog een vraag over. Toen had De Lijn Oost-Vlaanderen beslist zich niet meer bezig te houden met evenementenvervoer, wat als resultaat had dat scholen verplicht waren een beroep te doen op privé-vervoersmaatschappijen. Dat bracht heel wat bijkomende kosten met zich mee, die worden doorgerekend aan de ouders.

Ik heb u toen gevraagd of De Lijn Oost-Vlaanderen zomaar het uitvoeren van dat evenementenvervoer kon weigeren. U hebt toen geantwoord dat dit kon. Het staat De Lijn vrij daar al dan niet op in te gaan. Wel hebt u aangekondigd een

werkgroep te zullen oprichten, om na te gaan hoe hierop een antwoord kan worden gegeven.

Ondertussen is er nog een stap bij gekomen. Scholen in Oost-Vlaanderen worden geconfronteerd met die nieuwe beslissing van De Lijn om nog langer het geregeld vervoer te verzorgen. Bij de redenen daarvoor heb ik grote vragen. De Lijn zegt dit niet meer aan te kunnen, daar er overal sprake is van zone 30. Die trajecten worden echter afgelegd buiten de piekuren, tussen negen uur en kwart voor twaalf en tussen twee en vier uur, terwijl het grootste aantal bussen slechts moet worden ingezet tijdens de piekuren. Ik vind die formulering dus onzin.

Is de door u begin maart aangekondigde werkgroep al bijeengekomen? Zijn er al resultaten voortgevloeid uit die werkzaamheden?

De voorzitter: De heer Philtjens heeft het woord.

De heer Hugo Philtjens: Mijnheer de voorzitter, ik kan me moeilijk voorstellen dat De Lijn omwille van die zone 30 straks niet meer operationeel zou zijn. Toch moeten we even stilstaan bij de vraag of het hier gaat over geregeld vervoer, bijzonder geregeld vervoer of ongeregeld vervoer. We moeten immers ook rekening houden met de concurrentie. Het is gemakkelijk om te stellen dat privé-maatschappijen 60 à 70 percent duurder zijn. We moeten ook bekijken welke reglementering de privé-maatschappijen moeten hanteren, zeker wanneer het gaat over ongeregeld vervoer. De Lijn moet dat minder doen. We moeten daar ook rekening mee houden. We moeten bekijken hoe we voor dat privé-vervoer ook een inspanning kunnen doen. Het kan immers niet dat de kinderen binnenkort een halfuur te voet naar het zwembad moeten gaan. We moeten dan ook een oplossing vinden voor dit probleem. Zullen de scholen in de overige provincies dezelfde mededeling ontvangen?

De heer Jos De Meyer: Ik ben verrast door dit nieuws maar niet door de communicatie van De Lijn. Zo verspreidde De Lijn enkele maanden geleden bordjes waarop stond dat ze tijdens drukke periodes niet kan garanderen dat de bussen naar het koopcentrum Waasland rijden.

Toen ik schooldirecteur was, waren de scholen verplicht gebruik te maken van de bussen van De

De Meyer

Lijn indien het zwembad op het traject van De Lijn lag. Het was verboden om privé-bussen te gebruiken. Hoewel De Lijn meer middelen heeft dan 10 à 15 jaren geleden, dreigt de maatschappelijke dienstverlening erop achteruit te gaan. Wat het argument van de zone 30 betreft, vraag ik me af of de bussen van De Lijn de verkeerswetgeving respecteren wanneer ze door zo'n zone rijden of dat dit voor hen ook een probleem is. Ik vind dat noch de communicatie, noch de beslissing zelf van De Lijn door de beugel kan.

Minister Kathleen Van Brempt: De Lijn Oost-Vlaanderen verzorgt op dit moment voor 36 scholen het leerlingenvervoer naar zwembad of sporthal. Dertien van deze scholen ontvingen een brief met de mededeling dat dit vervoer vanaf volgend schooljaar wordt stopgezet. De Lijn zal deze vorm van vervoer ook niet meer aannemen voor nieuwe scholen. Dit initiatief van De Lijn Oost-Vlaanderen is vanuit operationele overwegingen genomen. Ik was daar niet van op de hoogte.

Het vervoer van schoolkinderen naar het zwembad en de sporthal is een bijzondere vorm van geregeld vervoer, dat door De Lijn aan kostprijs mag worden uitgevoerd. Het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij biedt aan De Lijn de mogelijkheid om bijzondere vormen van geregeld vervoer te exploiteren, maar legt De Lijn hiertoe geen verplichting op. De Lijn sluit terzake, zoals de wetgeving het vereist, overeenkomsten af met de betrokken scholen, zoals ook een privé-exploitant dat kan doen.

De situatie op het terrein toont aan waar beleidsmatig een aantal antwoorden moeten worden geformuleerd. Het vervoer van schoolkinderen naar zwembad of sporthal behoort niet tot de kernopdracht van De Lijn. De Lijn zal ritten aanbieden op plaatsen waar er bussen en personeel voorhanden zijn. Die marge wordt steeds kleiner omdat er steeds meer exploitatie is en omdat het verkeer veel drukker is geworden. Door de wisselende snelheden en de slechte doorstroming moet er extra exploitatie komen. Er moeten dus extra bussen en extra chauffeurs worden ingezet. Ik geef De Lijn ook niet de toelating om extra bussen aan te kopen en extra personeel aan te werven om het vervoer van de school te organiseren omdat daar-

voor niet voldoende budgetten beschikbaar zijn. Anderzijds is er de terechte vraag van de scholen naar goedkoop vervoer naar het zwembad en de sporthal. Noch de minister van Onderwijs, noch de minister van Sport zal betwisten dat dit heel belangrijk is.

Het kan echter niet dat die kostprijs wordt gedragen door De Lijn zonder dat daar iets tegenover staat. Met die situatie worden we vandaag geconfronteerd. De Lijn zal nog schoolvervoer organiseren waar dat mogelijk is. Het gaat echter om een vorm van vervoer die steeds meer onder druk komt te staan. Ik geef een voorbeeld. In Gent worden heel wat scholen extra bediend sinds tramlijn 1 is verlengd. Heel wat piekurbussen moeten dus niet meer worden ingelegd, waardoor er ook minder buschauffeurs beschikbaar zijn voor het vervoer naar zwembad of sporthal.

Ik vermoed dat ook de andere provincies met deze situatie zullen worden geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mevrouw de minister, ik had gehoopt dat u iets meer hoop kon geven. Die dertien scholen zijn nu het slachtoffer van deze regeling. Vaak speelt ook de concurrentie. De ene school kan tegen een redelijke prijs zwemvervoer aanbieden, de andere school valt buiten die regeling. Het stoort me ook dat heel wat steden en gemeenten veel betalen aan De Lijn om kinderen jonger dan 12 jaar een schoolabonnement aan te bieden. Die kinderen maken allemaal gebruik van dat busvervoer maar moeten tijdens de schooluren hun plan trekken. Mevrouw Schauvliege heeft ook terecht gezegd dat die drukke momenten zich vooral voordoen tussen 7.30 uur en 8.30 uur en tussen 15.30 uur en 17 uur. Ik vind het dan ook niet correct van De Lijn dat ze die dertien scholen tijdens de rustigere momenten van de dag in de kou laat staan omdat ze het niet meer zou kunnen bolwerken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mevrouw de minister, is die werkgroep al bijeengekomen?

Minister Kathleen Van Brempt: De situatie is nu anders dan toen u me in maart die vraag hebt

Van Brempt

gesteld. Het ging toen over een incident dat had plaatsgevonden tijdens een controle van de FOD Mobiliteit.

Mevrouw Joke Schauvliege: Het ging inderdaad over het evenementenvervoer waarbij zich een incident had voorgedaan. De Lijn Oost-Vlaanderen heeft toen gezegd dat ze daar niet langer op wilde ingaan. Hier gaat het inderdaad over het geregeld vervoer.

Minister Kathleen Van Brempt: Het betreft een andere problematiek. Het zou dan ook niet zinvol zijn om die werkgroep daarop in te zetten. Voor het evenementenvervoer zijn de privé-exploitanten geïnteresseerd en dan hoeft de Lijn zich daar niet mee bezig te houden. Het probleem vandaag is echter dat de privé-exploitanten niet geïnteresseerd zijn in het vervoer van en naar het zwembad.

De heer Jan Roegiers: Die scholen hebben me zwart op wit gemaild dat de prijzen 60 tot 70 percent hoger liggen en dat die maatschappijen gewoon niet geïnteresseerd zijn.

De voorzitter: De heer Philtjens heeft het woord.

De heer Hugo Philtjens: Er heeft een bevraging plaatsgevonden van negentien firma's en daaruit blijkt dat ze wel degelijk geïnteresseerd zijn. Ik heb de indruk dat er een spel van opbod wordt gespeeld tussen De Lijn en de privé-exploitanten. De privé-maatschappijen zijn meestal duurder omdat De Lijn met een bus kan rijden voor negentig kinderen terwijl een privé-maatschappij vervoer voor vijftig kinderen aanbiedt. De prijs per rit is voor beide identiek dezelfde. De scholen moeten duidelijkheid krijgen. Er heerst nu vooral verwarring door de prijsvorming. Er moet dan ook een overeenkomst worden gesloten waar de openbare busmaatschappijen meer bij worden betrokken.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, denkt u dat de situatie enkel geldt voor Oost-Vlaanderen of ook voor andere provincies? Indien u deze vraag nu niet kunt beantwoorden, kan het antwoord aan het verslag worden toegevoegd.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal dit onderzoeken en ik zal het antwoord bezorgen aan het commissiesecretariaat.

Ik wil afsluiten met een positieve noot. Het gaat hier om een belangrijk maatschappelijk probleem dat niet enkel mag worden bekeken vanuit het standpunt van De Lijn. We moeten het ook benaderen vanuit Onderwijs. Onderwijs en Mobiliteit werken samen voor het leerlingenvervoer. Dit debat hoort daarin thuis. Het is geen recht van elke school tegen een redelijke prijs een beroep te kunnen doen op De Lijn voor het leerlingenvervoer naar het zwembad. Dat is niet rechtvaardig. We moeten nagaan wat er eventueel ook vanuit het onderwijsbeleid kan gebeuren. Ik wil me daar dan ook niet alleen over uitspreken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over gsm-masten van telecomoperatoren langs gewestwegen en gewestconstructies

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over gsm-masten van telecomoperatoren langs gewestwegen en gewestconstructies.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, via een schriftelijke vraag heb ik een overzicht gekregen van de gsm-masten langs gewestwegen en op gewestconstructies. De vraag was welke vergunningsregeling daarvoor bestaat en welke vergoedingen de verschillende administraties die onder uw bevoegdheid vallen, hiervoor vragen. Uit uw antwoord bleek dat naargelang het beheer van de administratie – Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeewezen of Waterwegen en Zeekanaal NV – een verschillende vergunningsregeling wordt gehanteerd.

Er bestaat dus een enorme diversiteit voor wat de vergunningsregeling en de vergoedingen betreft. Ik geef een voorbeeld. De AWV vraagt jaarlijks

Decaluwe

2.500 euro als concessievergoeding. Het district Haven van Antwerpen vraagt 560 euro. Voor de vuurtoren van Oostende wordt meer dan 2.500 euro gevraagd, voor het loodswezengebouw in Nieuwpoort wordt 7.700 euro gevraagd en voor eenzelfde loodswezengebouw in Antwerpen 6.500 euro. De vergoeding voor Waterwegen en Zeekanaal NV bedraagt 34.000 euro per mast.

Ongeveer 3 weken geleden heeft de Vlaamse Regering toestemming gegeven voor de plaatsing van gsm-masten rond al haar overheidsgebouwen. Dat is ook zo voor de sociale bouwmaatschappijen.

Wat de vergoedingen betreft, bestaat er blijkbaar geen uniformiteit tussen de verschillende diensten. Mijnheer de minister, waarom worden voor de vergunningsbepalingen en vergoedingen geen uniforme regels gehanteerd? Hebt u een zicht op de situatie bij de administraties die onder de bevoegdheid vallen van uw collega's uit de Vlaamse Regering? Is het niet opportuun om hierover uniforme regels op te stellen? Zo ja, welke initiatieven kunt u daartoe nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: We moeten in eerste instantie een onderscheid maken tussen het openbaar domein en het privé-domein. Wat het openbaar domein betreft, vindt u in artikel 31 en in bijlage f van het besluit van 29 maart 2002 de tarifiering inzake de gsm-masten. Op het privé-domein is het Retributiebesluit niet van toepassing. Daar is dus enige marktwerking aanwezig, wat de verschillende prijzen kan verantwoorden. Er wordt onder meer rekening gehouden met de waarde van de locatie, de infrastructuur waarop de installatie kan worden geplaatst.

Voor de inwerkingtreding van het Retributiebesluit in 2002 werden drie kaderovereenkomsten afgesloten, met name met Belgacom Mobile NV, Mobistar NV en KPN Orange Belgium NV. In uitvoering van deze kaderovereenkomst kan het Vlaamse Gewest aan een operator een concessierecht geven. De vergoeding die de concessiehouder jaarlijks is verschuldigd aan het Vlaamse Gewest, per toegestane concessie tot optrekking van de basisstations, bedraagt 2.450 euro, exclusief BTW.

Mijnheer Decaluwe, door het onderscheid tussen openbaar en privé-domein hebben we verschillende tarieven en bedragen. Voor het openbaar domein is het Retributiebesluit voor iedereen van toepassing, en iedereen moet zich daaraan houden.

Mijnheer Decaluwe, een uniforme regeling is inderdaad gewenst. Op één voorwaarde: er kan geen afbreuk worden gedaan aan de responsabilisering van de diverse entiteiten, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met het streven naar een dienstverlening aan marktconforme prijzen.

Ik zal verdere initiatieven nemen om meer lijn te brengen in de bedragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie en het behoud van de minder-hindermaatregelen in Antwerpen

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie en het behoud van de minder-hindermaatregelen in Antwerpen.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 21 juni 2004 startte de heraanleg van de Antwerpse ring. Deze herstellingswerken zijn absoluut noodzakelijk, maar ze kunnen in het Antwerpse tevens de grootste verkeershinder ooit veroorzaken.

Daarom besliste de Vlaamse overheid om de hinder van de werken zo veel mogelijk te beperken door een heleboel minder-hindermaatregelen uit te werken, zoals het aanleggen van park and rides, het herorganiseren van het openbaar vervoer, het overbruggen van de Singel, enzovoort. Voor elke euro die naar de heraanleg gaat, wordt een euro

Van den Eynde

geïnvesteed in de realisatie van de minder-hindermaatregelen.

Ondertussen is de tweede fase van de werken volop bezig, en kunnen we stilaan dromen van het volledig herstellen van de R1 en het einde van de werken.

In de praktijk blijken de minder-hindermaatregelen hun doel niet te missen. Een aantal park and rides waren bijzonder nuttig, terwijl andere zinloos waren. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke bijdrage geleverd, maar ook de bruggen over de Singel waren en zijn bijzonder gunstig om een vlotte doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen.

Mijnheer de minister, op een eerdere vraag om uitleg antwoordde u dat een evaluatie van de park and rides nog zou worden gemaakt, want op dat moment waren de gegevens nog niet beschikbaar. Alle genomen minder-hindermaatregelen zouden eveneens kwalitatief en kwantitatief worden beoordeeld.

Het is nu reeds duidelijk dat er heel wat voorstanders zijn van het behoud van de minder-hindermaatregelen. Mijnheer de minister, ik ben van mening dat u hier nog steeds zeer vaag over blijft. Als de werken binnen een drietal maanden voltooid zijn, zullen knopen doorgehakt moeten worden over de verkeersdoorstroming in Antwerpen.

Mijnheer de minister, beschikt u inmiddels over een evaluatie van de park and rides? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Werd een bevraging georganiseerd over alle minder-hindermaatregelen? Zo ja, zijn de resultaten hiervan reeds bekend? Zo nee, wanneer zal de bevraging worden georganiseerd?

De economische organisaties en een aantal beleidsvoerders binnen het Antwerpse stadsbestuur zijn voorstanders van het behoud van de bruggen over de Singel. Mijnheer de minister, bent u bereid naar oplossingen te zoeken om de verkeersdoorstroming op de Singel te kunnen blijven garanderen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, op 28 april heb ik een schriftelijke vraag gesteld over deze materie. Ik heb er ook een antwoord op gekregen.

Mijn schriftelijke vraag was geïnspireerd op een vraag van mevrouw Van den Eynde van 26 oktober 2004. Mijnheer de minister, u zei toen dat u zou ingaan op mijn suggestie om na te kijken op basis van welke criteria park and rides worden aangelegd. Er zou ook, zowel kwalitatief als kwantitatief, worden beoordeeld wat de resultaten zijn van de tot nu toe genomen minder-hindermaatregelen.

Mijnheer de minister, ik ben benieuwd naar uw antwoord op deze vraag van mevrouw Van den Eynde. Dan kan ik dat toetsen aan uw antwoord op mijn schriftelijke vraag, want dat was zeer teleurstellend, in het licht van wat op 26 oktober 2004 werd gezegd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik probeer altijd te antwoorden met de elementen die ik op dat moment heb.

Mevrouw Van den Eynde, ik beschik over een ruimere evaluatie dan alleen de park and rides, maar aangezien uw vraag specifiek daarover gaat, geef ik een aantal cijfers over de bezettingsgraad.

Voor de park and rides kan worden gesteld dat het rendement zeer verschillend is. Parkings die al goed rendeerden, bleven goed scoren. Er is een gemiddelde bezetting van 25 percent op de parking langs de E34 in Zoersel en 45 percent op de parking langs de E34 in Beerse. Er is een gemiddelde bezetting van 59 percent op de parking langs de E34 te Lille, 16 percent op de parking langs de A12 te Stabroek, 16 percent op de parking langs de E19 te Sint-Job en 31 percent op de parking Zuid-Kontich langs de E19.

De randparkings Rozemaai te Ekeren, Boniverlei te Kontich en aan de R11 te Wilrijk scoren opvallend minder goed. Van de eerste twee parkings maakt slechts een zeer gering aantal voertuigen gebruik. De derde scoort gemiddeld 20 percent.

Het is de bedoeling dat na de tweede fase van de werken werk wordt gemaakt van een volledige en

Peeters

grondige evaluatie van de minder-hindermaatregelen. Het is de bedoeling dat tegen eind 2005 af te ronden.

Mijnheer Peumans, de informatie die ik heb, geef ik als ernaar wordt gevraagd.

Mevrouw Van den Eynde, over uw tweede vraag over de noodbruggen handelt straks ook nog een voorstel van resolutie ingediend door uw fractie. Mijnheer de voorzitter, ik weet niet wat de gebruikelijke gang van zaken is hieromtrent.

De voorzitter: Ik zou wachten om daarop te antwoorden.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Van den Eynde, ik zal straks antwoorden op uw vraag over de noodbruggen.

De tabel over de park and rides geeft informatie waar al lang naar wordt gevraagd. Ik zal deze tabel hier laten verspreiden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de minister, het is duidelijk dat een aantal park and rides zeer goed functioneren en een aantal andere in hun oorspronkelijke staat hersteld moeten worden. Een aantal park and rides renderen niet, en kunnen voor de omgeving een zekere hinder veroorzaken.

Mijnheer de voorzitter, ik vind het wel jammer dat mijn laatste vraag niet kan worden beantwoord. Mijn vraag dateert van 2 juni. Is mijn vraag ingehaald door de actualiteit, of is ze 2 weken te lang blijven liggen?

De voorzitter: Het voorstel van resolutie over datzelfde onderwerp is ingediend door mensen van uw eigen fractie.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ja, maar ik had mijn vraag om uitleg eerst ingediend.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, uw vraag om uitleg handelde niet over de noodbruggen, maar alleen over de park and rides.

De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik stel vast dat voor het aanleggen van park and rides de administratie Wegen en Verkeer nog altijd niet weet welke criteria gehanteerd moeten worden.

Uit de bezettingscijfers blijkt dat een aantal park and rides gewoon verkeer ingeplant worden. Het is te betreuren dat veel kosten worden gedaan, maar dat het succes – met een bezettingsgraad van 16 percent – omgekeerd evenredig is.

Op Linkeroever zijn er succesvolle park and rides aan de Katwilgweg en in Melsele, omdat er een heel hoge frequentie is van het openbaar vervoer.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Peumans, het is natuurlijk uw beoordeling dat mijn antwoord teleurstellend was.

Voor de aanvang van de werken werd een selectie gemaakt van de park and rides. Alles is in overleg gebeurd. Met de cijfers in de hand kunnen we nu bekijken welke goede beslissingen we moeten aanhouden. Parkings met een lage score zullen worden geschrapt. Zo eenvoudig is het.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van een verplichte waarborg voor woonbooteigenaars

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Dua tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de invoering van een verplichte waarborg voor woonbooteigenaars.

Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil eerst een algemene situering geven van mijn vraag.

Het gaat over een administratieve regeling die door de betrokkenen wordt betwist, maar eigen-

Dua

lijk is de vraag ook wat de visie is van de Vlaamse Regering over een nieuw fenomeen, namelijk de toenemende interesse voor een specifieke woonvorm, het wonen op boten. Ik zal me vooral concentreren op woonboten in een stedelijke omgeving.

Men kan zeggen dat het een tijdelijk verschijnsel is, een soort revival, maar we kunnen ook zeggen dat het een experimentele woonvorm is, waaraan we waarde moeten hechten bij het opwaarderen van de stedelijke omgeving. Het is duur om in de stad te wonen. Een aantal mensen zoekt daarom naar alternatieven, zoals het wonen op een boot.

Het is de vraag of het Vlaamse Gewest het wonen op woonboten in de stad aantrekkelijk wil maken of juist wil ontmoedigen. Er zijn ook nog andere manieren van wonen, zoals kangoeroewonen en wonen in fabriekspanden. We moeten dus zeer creatief zijn en experimenteren, als we de steden ontwikkelingskansen willen geven.

Er is een nieuwe regeling bekendgemaakt aan de woonbooteigenaars, waardoor ze verplicht worden bij de aanvraag van een ligvergunning een waarborg van 5.000 euro te betalen.

Deze vraag kwam blijkbaar van de administratie Waterwegen en Zeewezen, met als argument dat de som dient als compensatie voor eventuele schade die de boten kunnen veroorzaken. Er wordt dan gedacht aan schade aan de oevers van een waterweg of aan bergingskosten als het schip zinkt.

Blijkbaar gaat men voorbij aan het feit dat deze eigenaars allemaal reeds een vrij zware verzekering hebben afgesloten voor hun boot. Zij betwisten dus de bijkomende financiële last, omdat ze sowieso al veel geld moeten neertellen om zich te verzekeren – zoals dat ook het geval is voor een gewone woning. De woonbooteigenaars zijn meestal verzekerd voor een bedrag dat veel hoger is dan de als waarborg gevraagde 5.000 euro.

De verzekeringsmaatschappijen geven aan dat alle risico's wel degelijk gedekt zijn door de verzekeringspolissen, inclusief eventuele bergingskosten. Mijnheer de minister, er is blijkbaar een gespecialiseerde verzekeringsmaatschappij die hopeloos

probeert met u contact op te nemen, om uit te leggen wat de situatie is.

Blijkbaar is er een afspraak tussen de Vlaamse, Waalse en Brusselse waterbeheerders om dat te doen. Als iemand verzekerd is voor een berging, als het schip zinkt, daarnaast een waarborg moet betalen, dan vermoed ik dat binnenkort federaal staatssecretaris Van Quickenborne zal zeggen dat dit Kafka in Vlaanderen is. Misschien is het goed om dit op voorhand te vermijden. Dit gaat ook voorbij aan het feit dat het renoveren van een boot heel veel geld kost. De bijkomende financiële verplichting van 5.000 euro is toch niet weinig.

Per jaar wordt al veel liggeld betaald per aantal ingenomen meters. Daar schijnt nu zelfs 21 percent BTW bij te komen. Dat komt door de omschakeling naar een EVA. Dat alles brengt mee dat het wonen op een boot erg duur wordt. Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat u op zoek bent naar extra inkomsten en dat u daarvoor een groep mensen hebt gevonden, waarvan u denkt dat ze weinig weerwerk zullen bieden. Misschien vergist u zich daarin.

Het kan toch niet de bedoeling zijn om woonboten uit te drijven. Sommigen bestempelen die mensen als waterzigeuners. Dat is helemaal niet waar. Ik ken vele van die mensen. Ze willen alleen op een andere manier wonen. We moeten die met veel plezier ontvangen. Mijnheer de minister, we moeten een goede reglementering hebben en in de stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke planning rekening houden met die nieuwe woonvorm. De overheid neemt daarin echter haar verantwoordelijkheid niet. Hoe moeten die mensen worden aangesloten op het rioleringsnet, moeten de ligplaatsten niet beter worden ingericht? Het is de taak van de overheid om extra inspanningen te doen.

Mijnheer de minister, vindt u het niet onbillijk dat die mensen twee keer moeten betalen, een waarborg en een verzekeringspolis? Hebt al gedacht aan sociale begeleidingsmaatregelen voor mensen die de extra kosten niet kunnen betalen? Er is een groot gamma van mensen dat daar woont. Ik nodig u uit om die mensen eens te bezoeken. Is er geen nood aan een ruimere sociale en ruimtelijke omkadering van die mensen in plaats van ze weg te pesten met nieuwe lasten? Moeten we dit niet juist stimuleren om het stedelijk woonweefsel

Dua

te versterken en op een aangename manier uit te breiden?

Het is nodig om op een structurele manier overleg te plegen met mensen die op een dergelijke manier wonen, met de AWZ en met de stedelijke of gemeentelijke overheden om tot een redelijke oplossing te komen.

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Ik sluit me niet aan bij de concrete vragen van mevrouw Dua, maar het valt wel op dat er enorm wordt gewerkt aan ligplaatsen langs kanalen voor de pleziervaart. Waar ligt het onderscheid tussen pleziervaart en een woonvorm? Gemeenten hebben daarvoor niet altijd een eenduidig reglement. Vaak liggen daar boten gedurende 4 tot 5 maanden, die soms verhuizen. Er moeten dan voorzieningen komen zoals water, elektriciteit, riolering, enzovoort. Maar we durven niet spreken over woonboten als een vorm van wonen. Mevrouw Dua spreekt alleen over de stedelijke gebieden. Er zijn ook kleinstedelijke gebieden, en andere gebieden langs waterwegen, waar een evolutie aan de gang is.

Ik pleit om het debat te openen over woonboten als woonvorm. Die woonvorm bestaat, en er wordt vandaag heel beperkend tegen opgetreden. In Nederland liggen op de kleinste binnenvaart tal van woonboten. Die bewoners begrijpen niet dat dat in Vlaanderen voor zoveel problemen zorgt.

Ik ga niet zover om te zeggen dat een stedelijk of kleinstedelijk gebied de ruimte moet geven aan woonboten om het tekort aan woonruimte in te vullen. Alleen is die woonvorm bij ons onbekend en wordt het in ieder geval ondergewaardeerd.

Mijnheer de minister, hoe gaat u daarmee om? De AWV doet daar vandaag heel moeilijk over. Ze verbiedt het, hoewel sommige gemeenten pleziervaartuigen wel toelaten. Als ze echter de indruk hebben dat het om een woonboot gaat, treden ze op.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Ik ben verheugd met deze vraag. Het geeft me de gelegenheid om een aan-

tal krantenberichten recht te zetten. Mevrouw Dua, u hebt gezegd dat het te gemakkelijk is dat de waterbeheerders nieuwe inkomsten proberen te halen op kosten van de woonbooteigenaars.

Het is te betreuren dat zulke onjuistheden de krant halen en in uw mond worden gelegd. Bovendien zegt u dat Gent wordt geconfronteerd met de aanwezigheid van een groot aantal langdurig aanmerende, verwaarloosde woonboten. Voor Gent zijn er dat een 170-tal. Van een niet onaanzienlijk gedeelte van die woonboten kan de vaarwaardigheid in vraag worden gesteld. Dit wordt op het terrein bewezen door het recentelijk zinken van een verwaarloosd schip in het Handelsdok en een verwaarloosd pleziervaartuig in de Voorhaven. Die verwaarloosde boten zijn een bron van ergernis en hinder voor de aanpalende bewoners. Sommige zijn echte wrakken en stapelplaatsen van allerlei soorten afval.

De steden willen samen met de waterwegbeheerder een ordening en sanering van die bestendige of langdurig aanmerende boten op hun grondgebied. Daarom werd in overleg met de grote steden een aanmeerplan uitgewerkt. Voor de stad Gent is dat aanmeerplan af. Het wordt onder de vorm van een brochure aan het publiek ter kennis gebracht. Ook met de waterwegbeheerder in Brussel en het Waalse Gewest is er overleg geweest.

Mevrouw Dua, een en ander moet toch worden gesaneerd. Ik ga er vanuit dat u even bezorgd bent als ik over de aanwezigheid van een gesloten systeem voor vloeibaar afval van toiletten, afwaswater, enzovoort. U zegt dat de verzekering de complementariteit al dekt. Maar als zo'n woonboot onbeheerd wordt achtergelaten, en de verzekeringspolis werd niet betaald, dan zal de verzekering natuurlijk niet tussenkomen. Vandaar dat er een complementariteit bestaat tussen de verzekering die de woonbooteigenaars afsluiten en de waarborgregeling waarbij een bedrag moet worden gestort.

Men heeft hiervoor de keuze tussen een bankwaarborg of het storten van de som bij de Deposito- en Consignatiekas. Het gaat niet over bijkomende inkomsten, zoals u ten onrechte in de pers hebt gelanceerd, maar wel over een waarborg. Wanneer de verzekering dit niet dekt of wanneer men niet heeft betaald, wat zeker voor zo'n verwaarloosde boten het geval is, kan er toch een

Peeters

oplossing gegeven worden en kan het vaartuig verwijderd worden.

We moeten eens in ruimer verband nadenken over de terechte principiële vraag over de visie van Vlaanderen op deze nieuwe trend. Op dit moment zegt de administratie dat er vijf basisfuncties zijn voor de waterwegen: transport, waterafvoer, recreatie, natuur en landschappelijke functie. De woonfunctie an sich is onvoldoende of niet uitgewerkt en zit niet in de basisfuncties. Buiten de sanering in Gent, rijst de vraag hoe we in de Vlaamse steden en op de kanalen de woonfunctie kunnen invullen zonder de vijf basisfuncties in gevaar te brengen. Daar is niet alleen mijn bevoegdheid in betrokken maar ook die van minister Keulen. Het is een waardevolle suggestie dit eens te bekijken.

Wat het sociaal, maatschappelijk, ecologisch en ruimtelijk draagvlak betreft, moeten we het debat verder voeren. Ik betreur uw negatieve benadering van wat een positieve actie is om dingen te saneren en schrijnende toestanden recht te zetten. Er is in overleg met de steden beslist om een waarborgregeling in te voeren en er is duidelijk gemaakt dat toestanden zoals in Gent niet langer kunnen worden getolereerd. Met de waarborgregeling is een duidelijk afsprakkader gemaakt. Ik zie niet in hoe er een zoektocht is georganiseerd naar extra inkomsten. Hier is terecht geprobeerd een situatie te saneren. Vanuit de optiek van het leefmilieu zou u daar heel veel begrip voor moeten hebben, want er wordt voorkomen dat de boten liggen te roesten en dat ze zouden zinken.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, misschien zou u eens samen met mij de woonboten in Gent kunnen bezoeken. U hebt honderd procent gelijk dat er een probleem is met een relatief groot aantal boten, maar dan moet deze situatie gesaneerd worden. Voor een boot wordt een ligvergunning afgeleverd waarin de verplichting voor een verzekering staat. Op het ogenblik dat er een schroothoop ligt, moet de vergunning worden ingetrokken en moet de toestand gesaneerd worden. Mensen echter die alles doen wat ze kunnen om in orde te zijn en op goede boten te wonen, die zwaar investeren om er een goede woning van te maken, worden nu door u gestraft omwille van

het feit dat naast hen een boot ligt die niet in orde is.

Minister Kris Peeters: Men kan de waarborg terugkrijgen.

Mevrouw Vera Dua: Dit kan je vergelijken met, wanneer je een auto koopt, je nog eens zoveel duizend euro moet storten voor het geval je ooit een ongeval hebt en de auto moet worden weggesleept. Daar komt het op neer. We moeten inderdaad de slechten eruit halen, de situatie mag niet verworden tot een hoop drijvende barakken; daarover ben ik het met u eens. Maar zoek dan naar een systeem waarbij de mensen die het goed menen, niet mee gestraft worden omdat de achterliggende agenda is om degenen die geen geld hebben en foefelen, buiten te krijgen.

U zegt dat het een positieve actie is. Ik kan me indenken dat ze is gebeurd vanuit een positieve bezorgdheid, maar er is op geen enkel moment overleg geweest met de eigenaars van de boten. Het eerste wat ze horen of zien, is een brief in hun bus waarin staat dat ze 5.000 euro moeten betalen. Voor u is dat misschien niet zo, maar voor velen is dat een enorm bedrag. Ze vragen al heel lang om eens rond de tafel te zitten om de zaak op te lossen. Er wordt niet ingegaan op hun vraag. Ze zijn aan het proberen een vzw te stichten om op zijn minst een contactpunt te hebben om met de overheid te communiceren. In de brief van uw administratie staat dat zodra de statuten van de vzw gepubliceerd zijn in het Staatsblad, deze bereid is om een gesprek te hebben. Dat is toch geen vriendelijke manier om deze mensen te benaderen.

Ik doe een warme oproep aan u, die voorstander van dialoog bent, ook in dialoog te treden met de eigenaars van de woonboten. Misschien kunnen we er samen voor zorgen dat deze zaak op een positieve manier evolueert zodat Gent er iets goeds bij krijgt en de situatie op een positieve manier gesaneerd kan worden. Ik neem aan dat dat uw bedoeling is, want het gaat om een woonvorm die in de toekomst in Vlaanderen steeds meer aan belang zal winnen.

Minister Kris Peeters: Ik sta altijd open voor overleg. Als de administratie inderdaad op die manier heeft geantwoord, vind ik dat een ongelukkig antwoord waar ik me van distantieer. Ik ga er ook van uit, mevrouw Dua, dat u ook uw licht hebt

Peeters

opgestoken bij de stad Gent, die bij deze regeling betrokken is, en ook daar de nodige vragen heb gesteld. Dat neemt niet weg dat de betrokkenen welkom zijn op mijn kabinet om een en ander te bekijken. Als ik dat mag, raad ik u toch aan bij de stad Gent uw licht op te steken om te kijken hoe men daar tegenover die problematiek staan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de vliegtuigmaatschappij Ryanair op de luchthaven van Oostende

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verstreken tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot de heer Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de vliegtuigmaatschappij Ryanair op de luchthaven van Oostende.

Minister Peeters antwoordt tevens in naam van minister Bourgeois.

De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in gesprekken die de vliegtuigmaatschappij Ryanair voerde met de luchthaven van Brugge-Oostende, gaf Ryanair te kennen niet meer vanuit de Oostendse luchthaven te willen vliegen. De besprekingen over Oostende werden verschoven naar april 2006. Met het einde van de gesprekken wil de luchthaven van Brugge-Oostende ook een gerechtelijke procedure starten, want Ryanair laat op Ostend Airport 250.000 euro schulden na door onbetaalde landingsrechten en door contractbreuk. De luchthaven wil dit geld recupereren, goedschiks of kwaadschiks. Als de firma niet spontaan betaalt, zullen de advocaten van de Vlaamse overheid de opdracht krijgen om de firma te dagvaarden, zo las ik in een krant.

De manager van de luchthaven verklaarde geen energie meer te willen steken in gesprekken met Ryanair. Ryanair blijkt dus voorgoed weg te blijven uit de luchthaven van Brugge-Oostende en misschien wel uit alle Vlaamse luchthavens. Hierdoor dreigen er ook steeds minder passagiersvluchten te komen op de luchthaven.

In de beleidsnota Openbare Werken pleit de minister voor een toename van de luchthavenactiviteit van de luchthaven Brugge-Oostende om de financiële situatie van de luchthaven te verbeteren, de rol van de luchthaven in het economische weefsel te versterken en de directe en de indirecte werkgelegenheid te vergroten. In het weekend hoorde ik op de radio dat federaal minister Reynders ervoor pleit om een tweede nationale luchthaven in het leven te roepen. RTBf meldde dat Oostende in aanmerking komt en van Antwerpen was er geen sprake. Minister Reynders voegde eraan toe dat, omdat Zaventem op Vlaams grondgebied ligt, de tweede nationale luchthaven in Wallonië zou moeten liggen. Ik geef dat terloops even ter overweging.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de gerechtelijke procedure? Kloppen de zaken die ik heb aangehaald? Hoe reëel is de kans dat Ryanair terugkeert? Wordt er wel of geen schadeclaim gevraagd aan Ryanair? Wordt er voort onderhandeld? Gebeurt dat op een diplomatische wijze, of zal dat op een andere wijze gebeuren, al dan niet met grof geschut? Wat is uw visie op passagiersvluchten vanuit de luchthaven van Brugge-Oostende?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, wanneer gaat die luchthavencommissie worden opgericht? Ik dacht dat u die in uw beleidsnota had aangekondigd. Het lijkt me goed te weten wat de ontwikkelingen zijn, niet alleen aan Vlaamse kant, met betrekking tot Antwerpen en Oostende, maar ook met betrekking tot Bierset. Het probleem van die luchthaven ligt me zeer na aan het hart. Bierset zou eventueel in aanmerking komen, zo horen we. Welke politiek gaat u terzake volgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, het gaat dan over de Vlaamse luchthavencommissie.

Peeters

sie die binnen de SERV zal worden opgericht. Wat mij betreft, moet dat gebeuren nog voor het zomerreces van de Vlaamse Regering. Alles is terzake afgerond. Ik moet daar samen met minister Moerman nog een vergadering over hebben. Die luchthavencommissie is heel belangrijk. Ze heeft immers als opdracht het uitwerken van een visie, niet alleen voor Oostende, maar ook voor Deurne, Bissegem en Zaventem.

Mijnheer Verstreken, ik zal uw eerste twee vragen samen beantwoorden. De overeenkomst voor het opstarten op 1 mei 2003 van de route Oostende-Londen door Ryanair werd aangegaan voor een periode van vijf jaar. De overeenkomst voorzag in de verplichting om binnen het jaar na stopzetting een nieuwe lijn op te starten, wat Ryanair heeft nagelaten. Na de stopzetting van de lijndienst Oostende-Londen begin 2004, had de luchthavendirectie meerdere gesprekken met de lagekostenmaatschappij met het oog op het heropstarten van deze lijn of de opening van een nieuwe route. Deze onderhandelingen hebben jammer genoeg niet tot nieuwe concrete plannen geleid. De overeenkomst met Ryanair bepaalde dat elk geschil dat niet in onderling overleg kan worden opgelost, het voorwerp dient uit te maken van een arbitrageprocedure. De afdeling Juridische Dienstverlening van het departement kreeg opdracht om deze procedure effectief op te starten.

De openstaande schuld van Ryanair bedraagt 246.667,63 euro, natuurlijk te vermeerderen met de intresten. De schuld bestaat uit onbetaalde landings- en opstijgingsvergoedingen, passagierstaksen en een terugbetaling van de route development fee. Uiteraard blijft voor Ryanair de mogelijkheid bestaan om aan de luchthaven een nieuw voorstel te doen. We zitten dus nu in een arbitrageproces. Het dossier wordt heel goed en met kennis van zaken voorbereid. Ik laat het aan uw beoordeling over of men dit kan beschouwen als de zaken hard spelen of niet.

Het passagiersverkeer kan ook voor de luchthaven van Oostende verder een interessante meerwaarde bieden. De infrastructuur van de luchthaven is geschikt om passagiersvervoer te verwerken. Ook zouden de inwoners van West-Vlaanderen en een deel van Oost-Vlaanderen, die in de invloedssfeer van de luchthaven wonen, het op prijs stellen om

voor hun vakantie of voor een zakenreis vanuit de luchthaven Oostende te kunnen vertrekken, omwille van de nabijheid, de vlotte bereikbaarheid en de lagere luchthavenkosten. Ik ga ervan uit dat men dit ook kan zeggen over Deurne, mijnheer de voorzitter.

Strategisch gezien heeft de luchthaven ook belang bij een diversificatie van haar activiteiten. Door ook passagiersvervoer te verzorgen, is de luchthaven minder afhankelijk van de conjunctuur of de wisselvalligheden in de luchtvracht. In ieder geval is deze diversificatie van de luchthavenactiviteiten slechts mogelijk mits eerbiediging van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning. Dat is evident.

Momenteel wordt de luchthaven van Oostende benut door de grote touroperators, die uit commerciële overwegingen hun aanbod spreiden over de luchthavens Brussel-Nationaal, Luik-Bierset en Oostende. Dit charterverkeer is momenteel groeiende, dankzij de opname van nieuwe bestemmingen. Het opstarten van lijnvluchten vanuit Oostende is echter minder evident, omwille van het eerder beperkte hinterland en de neiging van de luchtvaartmaatschappijen om hun lijndiensten te concentreren op de luchthaven Brussel-Nationaal. Daarnaast is de low-costpositie thans ingenomen door de luchthaven van Charleroi. Het passagiersvervoer bestaat trouwens niet alleen uit lijndiensten en charters. De luchthaven van Oostende heeft ook een toekomst wanneer het gaat over de zakenluchtvaart, de pilootopleiding en de kleine luchtvaart in het algemeen.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, ik dank u voor de klare taal. Heel wat touroperators, zoals Jetair, de TUI-groep, Neckermann, Sunsnacks en anderen, organiseren daar met toenemend succes passagiersvluchten. De mensen blijven komen eens ze de weg hebben gevonden. Ik weet dat de cijfers van vorig jaar minimaal waren, maar uit een recente navraag bij de diverse touroperators blijkt dat er nu wel een veel hogere bezettingsgraad is dan vroeger. Het gaat niet alleen over mensen uit West-Vlaanderen en een deel van Oost-Vlaanderen die daarheen gaan. Ik ken gevallen van mensen uit Antwerpen, Vlaams-Brabant en Brussel die er speciaal heen gaan omwille van de snelle service die ze daar krijgen

Verstreken

en de gemakkelijke toegankelijkheid. Ook een voordeel, gezien de signalen die er soms zijn in die regio inzake milieuhinder, is dat die passagiersvluchten geen geur- of lawaaihinder genereren en ook niet rakelings over de daken scheren

Hebt u weet of er ook wordt onderhandeld met nog andere touroperators en andere spelers uit de luchtvaartsector behalve Ryanair? Dan denk ik aan easyJet, Virgin en andere maatschappijen. Dergelijke initiatieven zijn erg belangrijk vanuit toeristisch oogpunt. Ik heb dit al opgemerkt in de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme, ten overstaan van minister Bourgeois. Die passagiersvluchten zorgen immers voor ‘incoming’ toerisme, wat onschatbaar is voor de lokale economie. Deze luchthaven kan in de toekomst zeker een luchthaven voor citytrips worden. Nu gaan er van hieruit heel veel toeristen naar andere landen, maar de omgekeerde beweging lijkt me nog veel meer potentieel te hebben.

Ik neem er akte van dat passagiersvervoer een interessante meerwaarde brengt, maar dat er in de toekomst ook nog andere mogelijkheden zijn, zoals die van zakenluchthaven.

Minister Kris Peeters: Wat die bijkomende vraag betreft, heb ik geen bijkomende informatie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.37 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

