

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



Zitting 2005-2006

4 oktober 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de snelle invoering van een wegeenvignet in Wallonië en het Vlaamse antwoord hierop	
Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een wegeenvignet	1
Met redenen omklede moties	10
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van tram- en bushaltes voor mensen met een beperkte mobiliteit	10
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de dekkingsgraad van de kosten gemaakt door De Lijn	12
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het agressieve rijgedrag van bus- en trambestuurders bij De Lijn	17

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, onder-voorzitter

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de snelle invoering van een wegenvignet in Wallonië en het Vlaamse antwoord hierop

Interpellatie van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de invoering van een wegenvignet

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijn interpellatie betreft de invoering van een wegenvignet in Wallonië en het Vlaamse antwoord op dit voor-nemen. Deze interpellatie is op 13 september 2005 ingediend. Ten gevolge van de wijze waarop de werk-zaamheden in dit huis worden geregeld, wordt ze pas nu, een kleine maand later, behandeld. Ondertussen is de inhoud van de interpellatie al gedeeltelijk achterhaald.

Het wegenvignet leeft al lang in het Vlaams Parle-ment. De interpellatie van mevrouw De Ridder toont aan dat dit onderwerp ook in leven blijft. Volgens mij moeten we de minister hierover blijven ondervragen. Ik weet dat ze steeds de nodige openheid aan de dag zal leggen.

Op het ogenblik van de indiening van deze interpella-tie had de Waalse regering net een initiatief genomen dat ons allemaal enigszins had verrast. Op 12 sep-tember 2005 heeft minister Daerden aangekondigd dat de Waalse overheid op 1 januari 2006 een wege-vignet zou invoeren. Dit papieren vignet zou 21 euro kosten en zou onder meer in benzinestations en in een aantal officiële gebouwen worden verkocht.

Het verbaasde ons dat dit voornemen in Wallonië blijkbaar zeer snel kon worden uitgevoerd. Dit had allicht ook iets met het zogenaamde Marshallplan, een algemeen herstelplan voor de Waalse economie, te maken. Als onderdeel van een dergelijk herstel-plan kan een wegenvignet natuurlijk een interessant instrument vormen. Een wegenvignet zorgt er immers

voor dat ook de niet-ingezetenen van een bepaalde regio voor het aanbieden en het onderhouden van de wegeninfrastructuur in die regio moeten betalen.

We zijn het er in Vlaanderen over alle partijgren-zen heen al langer over eens dat dit denkspoor niet oninteressant is. De niet-ingezetenen van de Vlaamse regio zouden mee voor de aangeboden infrastructuur moeten betalen. We mogen overigens niet vergeten dat we in een transitland bij uitstek wonen. Over dat principe zijn we het allemaal eens. Het is trouwens ook in het Vlaams regeerakkoord opgenomen.

Tijdens het eerste debat over dit onderwerp heeft iedereen kunnen vaststellen dat we allen op dezelfde golflengte zitten. Iedereen heeft de bijkomende voor-waarde gesteld dat de invoering van een dergelijk vignet, in papieren of elektronische vorm, voor de eigen onderdanen in de reeds bestaande belastingen moet worden gecompenseerd. Dit betekent dat de reeds bestaande wegenbelastingen, zoals de inge-bruikstelling van voertuigen, zouden moeten wegval-len en door het wegenvignet zouden moeten worden vervangen. Buitenlanders zouden dan ook voor dit vignet moeten betalen. Bovendien is het denkbaar om modaliteiten in verband met de energievriende-lijkheid van een voertuig of met de fiscale draag-kracht van de eigenaar van een voertuig in te voeren. Wegenvignetten kunnen worden gemoduleerd. Tijdens ditzelfde debat is gebleken dat we het over de bestemming van de bijkomende opbrengsten niet eens zijn. Mijn fractie wil deze meeropbrengsten integraal aan de eigen wegeninfrastructuur besteden. Andere fracties zijn van mening dat deze meerop-brengsten ook andere, slechts zijdelings of helemaal niet met de wegeninfrastructuur verbonden, bestem-mingen kunnen krijgen.

Over de grote lijnen was iedereen het bij de aan-vang van de huidige legislatuur eens. Iedereen is van mening dat we een wegenvignet kunnen invoeren. Over de vorm van dit vignet valt nog te discussiëren. We kunnen voor een papieren of voor een elektro-nisch vignet kiezen. Over de bestemming zouden we nog eens een debat moeten voeren. Iedereen is het er alvast mee eens dat de invoering van een wegenvignet voor de eigen onderdanen door middel van een belas-tingvermindering moet worden gecompenseerd.

Hoewel de consensus over het wegenvignet al een hele tijd bestaat, verbaast het ons dat de Waalse regering even heeft gedreigd ons in snelheid te pakken. Deze feiten zijn ondertussen al weer achterhaald. Op 12 september waren we verbaasd dat de Waalse regering in staat bleek de koe bij de horens te vatten, terwijl dit in Vlaanderen niet bleek te kunnen. Minister Daerden heeft ondertussen bakzeil moeten halen. Hij is teruggefloten door iemand die ondertussen in andere omstandigheden op zijn beurt is teruggefloten. Op het ogenblik komt het erop neer dat in Wallonië geen wegenvignet in het vooruitzicht is gesteld. In Vlaanderen is er evenwel ook nog geen sprake van.

Wij zouden dat stilletjes aan al wel kunnen hebben, al was het maar omdat er ondertussen al, na eerdere interpellaties van ons en van andere collega's, een quickscan is uitgevoerd die ons een aantal belangrijke dingen heeft geleerd. Met de resultaten van die quickscan had al rekening kunnen worden gehouden.

Een belangrijke conclusie van zo'n quickscan is dat men niet overhaast te werk mag gaan, kijk maar naar het Duitse voorbeeld. De minister heeft daar voor 100 percent gelijk in. Men kan maar beter een wegenvignet invoeren op het ogenblik dat de technische modaliteiten daarvoor 100 percent in orde zijn, anders krijgen we wat men in Duitsland heeft meegemaakt en dat wil niemand, en zeker de consument en de kiezer niet. Een tweede conclusie van de quickscan is dat men rekening zal moeten houden met de specifieke situatie van Vlaanderen. Ons wegennet is namelijk niet te vergelijken met dat van onze buurlanden, al was het maar omwille van zijn densiteit. Verder hebben we een heel gecompliceerde staatsstructuur met een onvoltooide staatshervorming die maakt dat we, zeker bij het invoeren van een wegenvignet, altijd overleg moeten plegen met de andere deelstaten, en we moeten rekening houden met legale en fiscale beperkingen.

De resultaten van de quickscan hebben we ondertussen al een aantal maanden en nu kunnen we snel marcheren, mevrouw de minister. Dat in Wallonië het ballonnetje kon worden opgelaten en de Waalse minister van transport kon zeggen dat wat hem betreft Wallonië klaar was voor de invoering van het wegenvignet per 1 januari 2006, duidt erop dat ook wij dat zouden kunnen, zeker wanneer we rekening houden met al de kennis die u uit de quickscan hebt kunnen puren. De vraag die ik heb ingediend op 13 september zou ik willen omvormen. Mevrouw

de minister, gelet op het feit dat we al meer dan een jaar een politieke consensus over het principe van de invoering van een wegenvignet hebben en dat we al heel wat wetenschappelijk onderbouwde informatie hebben kunnen puren uit de quickscan, wanneer mogen we dan concrete resultaten in dit dossier verwachten? Wanneer zal de Vlaamse Regering zich uiteindelijk klaar achten om een wegenvignet in te voeren?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, sinds april 2005 beschikken we over een vergelijkende studie van Deloitte Business Advisory, over de mogelijkheden van tolheffing op ons wegennet. In de studie staat: 'Indien gewenst, zou men op zeer korte termijn een tolheffing kunnen implementeren die gebaseerd is op een forfaitair tijdsgebaseerd vignet. Het voorbeeld van Tsjechië toont aan dat een graduele en gefaseerde aanpak de juiste is om op korte termijn iets te realiseren.' Dat geeft al een zekere richting aan.

Naar aanleiding van de studie hebben we in de commissie vragen gesteld en heeft de VLD-fractie er bij de minister op aangedrongen dat het overleg, dat nodig is om zo'n doorgedreven systeem te kunnen realiseren, snel zou kunnen plaatsvinden zodat we op geen enkele manier het risico zouden lopen dat het Waalse Gewest Vlaanderen voor zou zijn en eenzijdig een systeem zou invoeren. Op dat moment heeft de minister heel geruststellend geantwoord. Ze heeft gezegd dat vooraleer we actie ondernemen, deze volledig moet zijn afgetoetst, en er een vergelijkende studie moet zijn gemaakt, want een dergelijk systeem mag niet overhaast worden geïmplementeerd. Ze zei ook dat ze erop zou toezien dat er onmiddellijk verkennende gesprekken zouden worden opgestart met het middenveld, dat er een werkgroep zou worden opgericht om het overleg te voeren zowel met de federale overheid als met de andere gewesten en dat er onmiddellijk een advies zou worden gevraagd van de SERV en de MiNa-Raad.

Ik heb er alle begrip voor dat alles goed wordt nagekeken vooraleer een systeem wordt ingevoerd, maar de verbazing was groot bij de Vlamingen toen we merkten dat er op 13 september niet veel overbleef van dat aangekondigde overleg. De Waalse minister Daerden kondigde plots eenzijdig een Waals wegenvignet aan waarvan de Vlaming de dupe zou zijn en als buitenlander zou worden beschouwd. De bedoeling om de Vlaming te laten meebetalen staat

haaks op de bedoeling van Vlaanderen om precies de buitenlanders te doen betalen voor ons wegen-net: het zou de Vlaming geen eurocent meer mogen kosten. De aankondiging was vrij verontrustend en u hebt terecht vanuit Vlaamse zijde gereageerd dat dit onaanvaardbaar was. Toch stel ik me een aantal vragen.

Mevrouw de minister, wat betreft uw belofte dat er onmiddellijk een overleg zou worden opgestart – de quickscan dateert toch al van april 2005 – zijn we van mening dat u zich in snelheid hebt laten pakken. In welke fase bevinden zich de gesprekken met het middenveld over de invoering van een systeem, of het nu een wegvignet is of een tolheffing? De VLD-fractie heeft in het verleden al haar voorkeur laten blijken. Wat zijn de bevindingen van die gesprekken?

In welke fase verkeert de werkgroep die belast is met de voorbereiding van een implementatie en die ook het overleg moet voeren met de andere taalgroep? Wat zijn daar de voorlopige bevindingen van?

Bent u persoonlijk door uw Waalse collega op de hoogte gesteld of was het voor u een even grote verrassing dat Wallonië volgend jaar al van start wilde gaan met een vignet? Was er binnen de bestaande werkgroep een aanwijzing hiervoor of kon men verwachten dat de Walen eenzijdig een initiatief wilden nemen?

U had aangekondigd dat u advies zou vragen aan de SERV en de MiNa-Raad. Hebt u die al?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mevrouw De Ridder zegt dat we bijna in snelheid waren gepakt door de Walen. Dat gebeurt wel eens vaker op een aantal andere terreinen. De Vlaamse Regering spreekt over alternatieve financiering en schaduwtoel. Wallonië past dit al een aantal jaren toe voor de tunnel van Cointe en op de A8 tussen Doornik en Rijsel. We kunnen daar veel van leren.

Ik heb minister Daerden onlangs ontmoet in restaurant 'La Cucina' in Luik. De vraag is of hij toen beseftte wat hij vertelde. Het was mijns inziens eerder een stunt. Op 7 september was er overleg tussen de federale regering en de gewesten. De premier heeft toen meegedeeld dat er eventueel een wegvignet zou worden ingevoerd. Ik citeer: 'Het comité heeft akte genomen van de ter zitting gedane mededeling door de eerste minister. Bovendien stemt het comité

ermee in om de regering van het Groothertogdom Luxemburg in te lichten indien de invoering van een autowegenvignet zou worden overwogen in ons land. De gemeenschaps- en gewestregeringen zullen bij de eerstvolgende Belgisch-Luxemburgse ministeriële vergadering van 30 november 2005 worden geassocieerd.'

Op 12 september heeft minister Daerden zijn idee gelanceerd. Ik verwijs naar de uitspraken van een aantal proffen en naar het samenwerkingsakkoord van 6 februari 1997 tussen de federale overheid en de gewesten betreffende het eurovignet en de rechten voor het gebruik van het wegnnet of de retributies in verband met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden. Samenwerkingsakkoorden worden door Wallonië niet altijd nageleefd. Deze morgen bleek nog dat de verlenging van de startbaan in Bierset niet doorgaat, maar dat is iets anders. De heer Daerden is ook gebonden door het akkoord waarnaar ik heb verwezen. Is het decreet dat het samenwerkingsakkoord van 6 februari 1997 goedkeurde, ooit door de Vlaamse Regering bekrachtigd en afgekondigd? Zo neen, waarom niet? Is artikel 4 van het samenwerkingsakkoord over het wegvignet relevant? Zijn er andere samenwerkingsakkoorden die relevant kunnen zijn met betrekking tot de problematiek van het wegvignet?

Het lijkt me evident dat als Wallonië zoiets wil invoeren, het verstandig genoeg is om eerst met Vlaanderen te overleggen. Er zijn nogal wat grensovergangen in de provincies Luik en Vlaams-Brabant, waar dit erg ingewikkeld zou worden. Minister Daerden wilde dit trouwens per 1 januari 2006 invoeren, wat onmogelijk is, ook vanuit logistiek oogpunt. Hij had waarschijnlijk te diep in het glas gekeken.

Mevrouw De Ridder verwijst naar de quickscan. Daar is 72.000 euro voor betaald. Ik noem dat veiligheidshalve een internetstudie. Wie wil weten wat de resultaten van tolheffing zijn rond Oslo, neemt contact op met de instanties daar en vraagt de rapporten op. Het bureau zegt dat we voorzichtig moeten zijn met de invoering. Moeten we daar een quickscan voor laten doen? Volgens mij heeft dit weinig toegevoegde waarde.

Wat is de timing voor de invoering van het wegvignet? Ik lees tot mijn grote verbazing dat dit pas in 2009 zal zijn. Waarop is dit gebaseerd? Dat lijkt me heel lang om een simpel wegvignet in te voeren. Er is ervaring genoeg in het buitenland. Ik verwijs ook naar de met redenen omklede motie die in dit parle-

ment werd gestemd. Op welke manier zal het Vlaams Parlement worden betrokken bij de invoering?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, Groen! is voor de invoering van een algemene of slimme kilometerheffing. Dit kan eventueel op een gefaseerde manier. In een eerste fase kan het voor zware vrachtwagens, waarna het kan worden uitgebreid naar lichtere vrachtwagens. Op basis van de opgedane ervaring kan het na verloop van tijd voor alle wagens worden ingevoerd. Dit zou geen extra belastingen met zich meebrengen, maar wel een verschuiving. De bestaande belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting zouden worden vervangen.

Het grote voordeel van een kilometerheffing is de mogelijkheid om ecologisch te moduleren. Deze mogelijkheid is groter dan bij een wegvignet. Hoe minder kilometers iemand rijdt, hoe lager het toltarief kan worden ingesteld. Er kan ook met betrekking tot brandstoftechnologie en emissies worden gemoduleerd. Een kilometerheffing biedt meer mogelijkheden om ecologisch te moduleren.

Ik wil niet vooruitlopen op de behandeling van het voorstel van resolutie dat we hebben ingediend. Ik wil de minister enkel om het standpunt van de Vlaamse Regering over de invoering van een zogenaamde 'slimme' kilometerheffing vragen. Deze invoering kan eventueel gefaseerd verlopen. We zouden, bijvoorbeeld, met de vrachtwagens kunnen beginnen.

Ik sluit me tevens aan bij de vragen van de heer Peumans. We beschikken over alle informatie. We moeten niet blijven studeren. We moeten concrete maatregelen voorstellen. De Waalse regering heeft een voorzet gegeven. Ik wil me inhoudelijk niet volledig achter het Waalse voorstel scharen. Het moet ons evenwel aansporen om zelf de koe bij de horens te vatten en met een eigen voorstel naar voren te komen.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, ik heb de interpellanten aandachtig beluisterd. Ik heb de indruk dat met betrekking tot deze problematiek voor een groot gedeelte een consensus heerst. Ik ben daar blij om.

In het begin van 2002 hebben we een idee gelanceerd. Het ging toen in feite al om een oud idee. In de jaren

zeventig is hierover al gediscussieerd. Toen is dat plan evenwel blijven liggen. Met uitzondering van Nederland en Duitsland is het wegvignet in bijna alle ons omringende landen ingevoerd. Bijna overal wordt de niet-ingezetenen gevraagd een bijdrage voor het gebruik en het onderhoud van de wegen te betalen. Geconfronteerd met financiële noden hebben we voorgesteld in Vlaanderen een gelijkaardig systeem te organiseren. In eerste instantie leek het ons het eenvoudigst het Zwitserse en het Oostenrijkse voorbeeld te volgen.

We hebben steeds de voorwaarde gesteld dat dit wegvignet de Vlaming op geen enkele wijze meer mag kosten. De verkeersbelasting moet voor een even groot bedrag dalen. Deze daling moet door de verkoop van het vignet aan buitenlandse weggebruikers worden gecompenseerd.

Ik ben blij dat de andere fracties ons geleidelijk hebben gevolgd. In de loop van de vorige legislatuur hebben we in dit verband nog een voorstel van resolutie ingediend. Spijtig genoeg is dit voorstel van resolutie toen weggestemd. Uiteindelijk is ons idee in verschillende partijprogramma's en in het Vlaamse regeerakkoord opgenomen. Ik reken erop dat het in de loop van de komende periode zal worden gerealiseerd.

We moeten tevens een beslissing over mogelijke modulaties nemen. Aangezien de invoering van het wegvignet niemand meer mag kosten, moet de verkeersbelasting worden verlaagd. De verkoop van het vignet aan buitenlanders moet voor bijkomende inkomsten zorgen. We kunnen die bijkomende opbrengsten gebruiken om de verkeersbelasting voor zuinige wagens te moduleren. Dat lijkt me organisatorisch makkelijker dan het moduleren van het vignet zelf. Vooral voor de eenmalige gebruikers uit het buitenland lijkt dit laatste me organisatorisch moeilijk.

We moeten een duidelijk onderscheid maken tussen de wagens die wel en niet over een eurovignet moeten beschikken. Voor de tweede categorie lijkt het me zinvol na te gaan of het Duitse systeem het eurovignet kan vervangen. Dit systeem begint zijn kinderziektes te ontgroeien. Het kan zinvol zijn om dit systeem ook in Vlaanderen in te voeren. Veel vrachtwagenchauffeurs hebben dit kastje immers al in hun cabine staan. Ik spreek me niet uit voor of tegen een bepaald systeem. Ik vind enkel dat we dit eens moeten onderzoeken.

We kunnen ons afvragen wat minister Daerden heeft beziel bij het lanceren van zijn voorstel. Over zijn

gemoedsgesteldheid kan ik een aantal uitspraken doen, maar ik zal hiermee wachten tot de micro's eens niet aanstaan. Ik vind het alvast een goede zaak dat hij iedereen wakker heeft geschud en een schot voor de boeg heeft gegeven. Ik weet niet of het zo bedoeld was, maar nu moeten we wel snel doorwerken.

Vanuit het huidige perspectief zou het wegenvignet pas in 2009 worden ingevoerd. Ik vind niet dat we zolang mogen wachten. We moeten er alles op zetten om het systeem al in 2007 in te voeren. Dit betekent dat we in de loop van de komende winter duidelijke afspraken moeten maken. Indien we praktische problemen willen vermijden, is dit essentieel. Onze burgers zouden die praktische problemen alleszins niet appreciëren. Daarom zou ik de minister willen vragen welk exact tijdschema ze in verband met de invoering van een wegenvignet hanteert.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, alvorens ik op de vragen van de interpellanten inga, wil ik kort even de recente geschiedenis van dit dossier schetsen. Deze zaak is in uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord en van een resolutie van het Vlaams Parlement opgestart.

In eerste instantie heeft Deloitte Business Advisory de opdracht gekregen de diverse relevante tolheffingssystemen te inventariseren. Op 27 mei 2005 heeft de Vlaamse Regering kennis genomen van de resultaten van het quickscan-rapport. Vervolgens heeft de Vlaamse Regering de ministers bevoegd voor openbare werken, voor financiën en begroting en voor mobiliteit ermee belast het Vlaams Parlement van deze studie in kennis te stellen en alle stakeholders in het maatschappelijk debat te bevragen.

Ik laat de verschillende opmerkingen over de kwaliteit van de quickscan voor rekening van de interpellanten. De studie brengt alvast een aantal belangrijke conclusies naar voren. De Vlaamse Regering wil hier zeker rekening mee houden.

Zoals daarnet al is gesteld, mogen we niet overhaast te werk gaan. Vlaanderen moet zich eerst over de doelstellingen en de randvoorwaarden van het systeem uitspreken. Vooraleer een beslissing kan worden genomen, moet er een maatschappelijk draagvlak zijn. Als ik het over een maatschappelijk draagvlak

heb, reken ik het Vlaams Parlement hier ook bij. Ik verwelkom elke discussie in deze commissie.

De Vlaamse Regering is zich ontzettend bewust van de noodzakelijkheid van een breed maatschappelijk draagvlak en heeft om die reden een bevraging van het maatschappelijk middenveld opgestart. In juni 2005 hebben minister Peeters, minister Van Mechelen en ikzelf de SERV de opdracht gegeven het maatschappelijk debat over dit onderwerp te organiseren. We hebben voor een debat op ruime schaal gekozen. De SERV moet de visies en de voorstellen van alle stakeholders en sociale partners verzamelen.

Op 5 september 2005 is het debat met een gestructureerde bevraging van alle deelnemende maatschappelijke actoren van start gegaan. Hiervoor zijn een vragenlijst, een informatiebrochure en een begeleidende brief opgesteld. Tijdens drie debatconferenties – op 13 oktober 2005, op 27 oktober 2005 en op 10 november 2005 – worden de verschillende deelnemende groepen uitgenodigd om hun inbreng voor alle deelnemers aan het maatschappelijk debat toe te lichten en om met die overige deelnemers in debat te treden. In het kader van dit debat zullen experts uit de academische wereld deze inbreng aan de beschikbare gegevens en wetenschappelijke analyse toetsen.

Van dit hele proces, van de inbreng van de maatschappelijke groepen tot de wetenschappelijke toetsing, zal een objectief verslag worden gemaakt. Tijdens de slotconferentie, op 14 december 2005, zal dit verslag worden toegelicht en aan de drie bevoegde ministers worden overhandigd.

We hebben afgesproken dat we alle leden van de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement op dit colloquium zullen uitnodigen. Het is niet de bedoeling alles in de commissie nog eens over te doen. Ik ga ervan uit dat de mensen die zich in verband met dit debat al meermaals hebben geroerd, het colloquium zullen bijwonen.

Er is me daarnet gevraagd wie namens het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in de werkgroep zetelt. Het gaat hier om de werkgroep die overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 27 mei 2005 is opgericht. Deze ambtelijke werkgroep bestaat uit afgevaardigden van de verschillende betrokken diensten en afdelingen van de Vlaamse Regering en van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het Waalse Gewest en

het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn hier niet bij betrokken. De ambtelijke werkgroep bereidt het kader voor de implementatie van een wegenvignet voor en onderzoekt de impact van succesfactoren in Vlaanderen. De werkgroep moet voorstellen met betrekking tot de randvoorwaarden formuleren en de juridische onderbouw van een Vlaams wegenvignet onderzoeken. In de eerste plaats moet deze werkgroep evenwel aan de organisatie van het maatschappelijk debat meewerken.

Het gaat hier min of meer om parallelle processen. De administratie bereidt zich terdege voor, zoekt oplossingen voor alle knelpunten die juridisch nog niet zijn opgelost en werkt het toekomstige samenwerkingsakkoord uit. Het is echter evident dat de ambtelijke werkgroep in eerste instantie het maatschappelijk debat mee organiseert en opvolgt.

Er is daarnet op de aankondiging van minister Daerden van 13 september 2005 gewezen. Minister Daerden had de ambitie om vanaf 1 januari 2006 een wegenvignet in te voeren. Voor alle duidelijkheid, ik heb dit voorstel ook in de pers moeten lezen. Ik denk trouwens dat dit duidelijk uit mijn reactie en uit de reactie van de Vlaamse Regering viel op te maken.

De Vlaamse Regering en de Waalse regering hebben elk de ambitie een wegenvignet in te voeren. Bij de aanvang van de huidige legislatuur hebben we elkaar hiervan op de hoogte gebracht. In april 2005 hebben we elkaar de stand van zaken met betrekking tot dit dossier meegedeeld. Het Waalse Gewest heeft toen het studierapport over de invoering van een wegenvignet in Wallonië voorgesteld. Dit rapport, bedoeld als een algemene studie over de invoering van een gradueel tolheffingssysteem in het Waalse Gewest, is informeel aan de Vlaamse Regering overgemaakt. Uiteraard hebben wij ook de Vlaamse quickscanstudie aan het Waalse Gewest overgemaakt. Alle betrokken partijen hebben zich toen uitgesproken voor de invoering van een enkel systeem, over de grenzen van de verschillende gewesten heen. Dit lijkt ons het meest praktische en het meest zinvolle project. De Vlaamse Regering heeft het Waalse Gewest toen meegedeeld dat we eerst een maatschappelijk debat willen voeren. Pas als we de resultaten van dat debat kennen, willen we onze positie ten aanzien van het te introduceren systeem innemen. Op de interministeriële conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie hebben we dit standpunt nog eens formeel herhaald.

De SERV organiseert het maatschappelijk debat. De resultaten van dit debat zullen bij het nemen van een

eindbeslissing mee in overweging worden genomen. Ze maken evenwel geen deel uit van een formeel advies van de SERV. De SERV en de MiNa-Raad zullen pas een formeel advies formuleren zodra de Vlaamse Regering een formeel voorstel naar voren heeft gebracht.

Blijkbaar zijn heel wat mensen van mening dat de Vlaamse Regering zich in snelheid heeft laten pakken. Aangezien ik voor een vertraging van de snelheid ben, voel ik me door die opmerking niet persoonlijk aangesproken. Ik voel het alvast zo niet aan. Iedereen heeft kunnen vaststellen dat het voorstel van het Waalse Gewest enkel een idee was. Die idee was niet voldragen. Heel wat zaken waren op dat ogenblik nog niet uitgeklaard. De Vlaamse Regering wil enkel een voldragen en volledig uitgewerkt voorstel lanceren. Pas als het volledig klaar is, zal de Vlaamse Regering haar eigen voorstel naar voren brengen.

Ik had er geen nood aan door het Waalse Gewest wakker te worden geschud. We zijn volop bezig. We zijn niet van plan onze timing naar aanleiding van het Waalse initiatief aan te passen. We gaan gewoon verder. Ik ben van mening dat we snel genoeg gaan. Een bevraging van het maatschappelijk middenveld vraagt nu eenmaal tijd. Ik ben er zeker van dat die tijdsinvestering bij de uitwerking van het concrete voorstel zal lonen.

Het tijdspad is aan de bevraging van het maatschappelijk middenveld gekoppeld. Zoals ik daarnet al heb vermeld, loopt die bevraging in december ten einde. Ik ga ervan uit dat het Vlaams Parlement hier nauw bij zal worden betrokken. In de loop van januari 2006 kan in deze commissie nog een reflectie plaatsvinden. Dit moet uiteraard in overleg met de voorzitter van de commissie worden bepaald. Na die reflectie zouden mijn twee bevoegde collega's en ikzelf snel tot het uitwerken van een formeel voorstel willen overgaan.

Wanneer dat voorstel op tafel zal liggen, is uiteraard van het uiteindelijk gekozen systeem afhankelijk. Iedereen gaat ervan uit dat dit systeem momenteel al vastligt. Dit is niet het geval. Indien we nu al een beslissing over het systeem zouden hebben genomen, zou een maatschappelijke bevraging totale onzin zijn. Ik neem die bevraging nochtans zeer ernstig.

Ik ga er eveneens van uit dat de keuze die we binnenkort zullen maken een opstap voor mogelijke keuzes binnen twee tot vijf jaar kan vormen. Die keuzes zijn onder meer afhankelijk van de technologische evolu-

tie. Op basis hiervan zullen we een tijdpad ontwikkelen.

In mijn ogen zal de invoering van het systeem tussen 1 januari 2006 en 1 januari 2009 plaatsvinden. Het tijdstip is afhankelijk van de keuzes die over het systeem zullen worden gemaakt. Bovendien kan de invoering van het systeem gefaseerd verlopen.

We moeten zo snel mogelijk een systeem invoeren. Volgens mij zal dit ten vroegste in januari 2007 kunnen gebeuren. De Duitse ervaringen leren ons dat we niet te snel te werk mogen gaan. We mogen niet kiezen voor een systeem dat geen draagvlak heeft of dat in de praktijk niet kan worden uitgevoerd.

Er is hier daarnet al over de modulering van de wegenbelasting gesproken. Over een aantal zaken bestaat reeds een consensus. Die consensus is in het Vlaams regeerakkoord en in een resolutie van het Vlaams Parlement opgenomen. Een aantal zaken zijn evenwel nog niet uitgeklaard. Ik wil me hier vandaag niet over uitspreken. We mogen de boot echter niet overladen. Ik ben voor de koppeling van het wegvignet aan een modulatie van de wegenbelasting op basis van verkeersveiligheid en van ecologische voorwaarden. We moeten echter opletten dat we de opbrengsten van het wegvignet niet tienmaal weer uitgeven. In dit verband mogen we ons niet te veel illusies maken.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik leid uit het antwoord van de minister af dat er voorlopig nog bijkomend onderzoek moet worden verricht. De minister wil eerst nagaan of iedereen achter de doelstelling staat, of er een maatschappelijk draagvlak voor de invoering van een wegvignet is en welke randvoorwaarden in dit verband moeten worden opgelegd.

Ik meen dat er een maatschappelijk draagvlak is. Het Vlaams Parlement heeft zich unaniem voor de invoering van een of andere vorm van wegvignet uitgesproken. Die unanimiteit bewijst al dat er een draagvlak is.

De minister mag het middenveld of de stakeholders natuurlijk nog bevragen. Vooral over de randvoorwaarden is nog discussie. Ik veronderstel dat die discussie nog een hele tijd zal blijven bestaan.

Ik ben echter niet van mening dat we de discussie over het maatschappelijk draagvlak of over de doelstelling moeten heropenen. Over de doelstelling

zijn we het allemaal eens. De Vlamingen wensen dat de niet-ingezetenen van ons land mee betalen voor de infrastructuur die hun in dit transitland bij uitstek wordt aangeboden. Dat is de doelstelling, en het maatschappelijk draagvlak voor die maatregel bestaat. Over de randvoorwaarden kan en moet nog verder worden gedebatteerd.

De minister heeft daarnet het tijdpad geschetst. Blijkbaar is 14 december 2005 een belangrijke datum. Op dat ogenblik zullen we weten wat de stakeholders en het middenveld over de randvoorwaarden denken. We zullen hier zeker akte van nemen en rekening mee houden. Hoewel ik bepaalde vermoedens heb over de richting waarin het debat zal evolueren, zijn we nooit te oud om te leren.

Vervolgens heeft de minister veel tijd nodig. Pakweg tussen 1 januari 2006 en 1 januari 2009 zal het wegvignet worden ingevoerd. Ik kan hier nog begrip voor opbrengen. Als politicus heb ik echter niet om het tijdpad voor de invoering gevraagd. Ik wil het tijdpad voor de beslissing kennen. Op 14 december 2005 zal de minister over de ultieme informatie beschikken. Op die dag zullen de resultaten van de quickscan, die volgens velen te duur is, bekend zijn en wordt het mogelijk om te trancheren. Ik vraag me dan ook af wanneer de minister zal trancheren. Volgens mij moet dit zeer snel kunnen gebeuren. Het moet mogelijk zijn om in de loop van januari 2006 een beslissing te nemen. Ik begrijp dat de invoering van het systeem daarna om technische redenen nog een aantal jaren op zich kan laten wachten. Dit is afhankelijk van de uiteindelijk gekozen modus.

Ik ben het volledig eens met de stelling dat de modulering op de tweede plaats komt. Op dat vlak ben ik het volledig eens met de minister. Ik wil ook moduleren met betrekking tot de milieuvriendelijkheid van voertuigen en tot de fiscale draagkracht van wagengebruikers. Volgens onze vooruitziende minister komt dit pas op de tweede plaats. Dit is een bijkomend argument om snel te trancheren. Ik hoop dat we in de loop van januari 2006 een politieke beslissing kunnen nemen. Die beslissing moet vervolgens zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Indien het technisch niet anders kan, moet de beslissing pas in 2009 worden uitgevoerd, maar we zien dat uiteraard liefst vroeger gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank de minister voor haar antwoord en voor de zeer gedetailleerde timing die ze heeft geschetst. Het is spijtig dat deze

zaak pas nu in gang is gezet. Dat had misschien al vroeger kunnen gebeuren. Het Vlaams Parlement hamert hier tenslotte al een jaar op.

Ik vraag me af in welke mate de vragenlijst voor de stakeholders en het middenveld over moduleringen en randvoorwaarden gaat. Slaan de vragen op het maatschappelijk draagvlak voor de implementatie of gaat het hier nog over de doelstellingen en over het betrekken van buitenlanders in het betalingssysteem? Gaat het over betalingseisen of zijn we het eens over de doelstelling en gaat het enkel over de echte randvoorwaarden?

De timing van de minister is ruim bemeten. Ik neem dat de minister niet kwalijk. Ze kan moeilijk in een glazen bol kijken en voorspellen wanneer het systeem in de praktijk zal worden gebracht. We zullen er alleszins op toezien dat de implementatie vlot verloopt en dat de buitenlanders zo snel mogelijk zullen moeten betalen. Dit mag in geen geval een lastenverhoging voor de Vlamingen met zich meebrengen.

Ik zou het spijtig vinden dit systeem de facto van de modulering van de verkeersbelasting los te koppelen. Voor ons is het duidelijk dat de invoering van dit systeem misschien in een lastenverlaging voor de Vlamingen kan resulteren. Indien iemand milieuvriendelijk rijdt, zou die korting vervolgens nog kunnen worden uitgebreid. De VLD vindt het belangrijk dat binnen de verkeersbelasting aan die incentives wordt gewerkt. Het huidige tarief zou een plafond moeten vormen. Wie milieuvriendelijk rijdt of andere inspanningen levert, zou bijkomende kortingen moeten krijgen. Ik zou dat de facto niet loskoppelen. We zullen dit in de toekomst nauwgezet in het oog houden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik heb in de ernstige dagbladen evenwel gelezen dat er nog meningsverschillen over de samenwerkingsakkoorden zijn. Ik zou wel eens willen weten wat die samenwerkingsakkoorden tussen Vlaanderen en Wallonië over de invoering van een wegenvignet precies inhouden.

Op 14 december 2005 zullen we er spijtig genoeg niet bij zijn. Aangezien dat een woensdag is, hebben we hier plenaire vergadering. Als ik het goed heb begrepen, heeft de minister daarnet al toegezegd de resultaten in januari hier te komen toelichten. Ik zou best eens willen weten wat uit die brede maatschappelijke

discussie zal blijken. Ik zou trouwens ook graag een afschrift van de vragenlijst krijgen.

Tot slot wil ik hier nog even naar de door het Vlaams Parlement aanvaarde met redenen omklede motie hebben. Iedereen mag over die studie denken wat hij wil. In de met redenen omklede motie vraagt het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering echter om het overleg met de andere gewesten op te starten.

We hebben wel gehoord dat er een informele informatie-uitwisseling is van minister Daerden, die u de quickscan van Wallonië heeft gegeven inzake de invoering van het wegenvignet aldaar. Ik heb het echter over het overleg zelf. Het is een zeer belangrijk spoor, zowel ten aanzien van Brussel, denk maar aan de uitspraken van minister Smet, als ten aanzien van Wallonië.

Hoe wordt de rest van wat we aan de Vlaamse Regering hebben gevraagd, ingevuld? De quickscan gaat over het operationele aspect, maar geeft bijvoorbeeld geen antwoord op een aantal juridische, fiscale en financiële aspecten. Wie zal ons daar advies in geven en wanneer zullen we dat krijgen? De enige datum die ik heb gehoord, is 14 december. Dan zullen we horen wat het breed maatschappelijk draagvlak erover denkt, maar er zijn ook nog andere aspecten.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik blijf wel wat in de kou staan. Ik heb begrepen dat op 14 december een slotconferentie plaatsvindt en dat dan nog niet vastligt welk systeem uit de bus zal komen – anders heeft het geen zin het middenveld te consulteren. Ik had nog even de hoop dat het systeem van de slimme kilometerheffing tot de mogelijkheden zou behoren, maar u zei dat u de boot niet wilde overladen door ook nog eens te gaan moduleren naar verkeersveiligheid en ecologie. Dat soort van modulering komt dus voor u op de tweede plaats. Dat vind ik jammer, want dit is een ideale gelegenheid om ook in het mobiliteitsbeleid een aantal sturende maatregelen te nemen in de strijd tegen de klimaatbedreiging. Die gelegenheid gaan we nu blijkbaar missen. Ik vind dat heel jammer. Groen! kondigt ook een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in deze discussie valt

me een ding op. De heer Caluwé zegt dat het hoofdzakelijk gaat over de groep van minder dan 12 ton. De minister zegt dat het systeem in Duitsland niet goed functioneert en dat het heeft moeten afrekenen met een aantal kinderziekten. Het systeem van Duitsland is echter voor vervoer van meer dan 12 ton. Men heeft het hier over alle wegen, terwijl in Duitsland louter een snelwegenregistratie gebeurt. Het tarief voor een Euro 3-vrachtwagen is 0,12 euro per kilometer, en dat wil al wel wat zeggen. We mogen ook niet vergeten dat op dit moment voor de vrachtwagens een overeenkomst uit 1994 bestaat tussen een aantal landen, namelijk aanvankelijk de Benelux, Denemarken en Duitsland. Duitsland is eruit gestapt, want anders kon het geen tolsysteem invoeren, en Zweden is erbij gekomen. In dat systeem betalen alle vervoerders 1.250 euro voor een Euro 3-motor, en dat moet worden gecompenseerd.

Daarom stel ik me de vraag of we bij de invoering van een dergelijk systeem geen opsplitsing moeten maken in twee verschillende categorieën, namelijk personenwagens en vrachtwagens. Ik kan me immers moeilijk voorstellen dat elke personenwagen ook nog eens een kastje in zijn wagen zal hangen, tenminste voor wat de buitenlandse wagens betreft. Iemand die bijvoorbeeld in Nederland of Denemarken woont en eens een keer naar Frankrijk trekt, zou speciaal een kastje moeten hebben voor België, dat is nonsens. Het systeem van een jaarvignet dat voor personenwagens bestaat in Oostenrijk en Zwitserland is heel eenvoudig. Voor 40 Zwitserse frank kan je een heel jaar lang rondrijden in Zwitserland, ook al kom je er alleen tijdens de vakantie.

Vooraleer we een wegenvignet kunnen invoeren voor vrachtwagens, moet er een opzeg gebeuren op Belgisch niveau van het eurovignetakkoord. Men moet hier minstens negen maanden zijn uitgetreden vooraleer een eigen systeem kan worden ingevoerd.

We moeten eens naar de ons omringende landen kijken. In Frankrijk bestaan autowegentaksen, alsook in Duitsland en Oostenrijk, en Zwitserland heeft ook een systeem. Het is zeker en vast belangrijk dat we in België één systeem invoeren, maar zou het niet verstandig zijn om in de kleine Benelux, kleiner dan de ons omringende landen, een gelijkaardig systeem te hebben en niet alleen met de drie gewesten te overleggen maar ook met Luxemburg en Nederland? Misschien kan dit worden overwogen want de Benelux is heel klein in verhouding tot de rest van Europa.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord

Minister Kathleen Van Brempt: De laatste opmerking schetst hoe complex dit verhaal is. Het is ook de reden waarom ik meen dat we dit goed moeten overwegen. U hebt gelijk: misschien is het de verdienste van minister Daerden geweest om het debat te verengen tot één soort systeem. Zijn voorstel ging alleen maar over personenwagens op de Waalse wegen. Wij bekijken alles.

Ik geef aan de commissiesecretaris de vragenlijsten en de brochure om aan u over te maken. Ik denk nu veeleer aan een systeem voor personenwagens en een opstap naar een systeem voor vrachtvervoer, maar dan moet het een beter systeem zijn dan het huidige eurovignetsysteem. Duitsland beschikt over een goed systeem dat te bestuderen valt. De enige reden waarom ik het aanhaalde, was dat het in het begin zeer moeilijk ging en het de Duitse staat ongelooflijk veel geld heeft gekost door de minderopbrengsten bij de invoering. Ik ben me ervan bewust dat het voorstel van minister Daerden daar zelfs niets mee te maken heeft. Dit illustreert wel zeer goed de complexiteit van het debat.

Mijnheer Glorieux, ik ben wel voorstander van modulering, maar dan in het globale mobiliteitsdebat. Misschien moeten we moduleren tussen personenvervoer en vrachtvervoer. Ik wil waarschuwen voor het koppelen van het wegennet aan de hele discussie omtrent de wegenbelasting. Het simpele systeem zou erin bestaan dat een wegenvignet wordt ingevoerd voor het personenvervoer en dat zou worden afgetrokken van de wegenbelasting. Dat was eigenlijk het voorstel van mijn Waalse collega, en we moeten dit onderzoeken. Sommigen zeggen nu dat de discussie over het moduleren van de wegenbelasting naar milieuvriendelijke wagens daaraan moet worden gekoppeld. Mevrouw De Ridder heeft gezegd dat dit een lastenverlaging betekent voor de mensen die vandaag met een wagen rijden. Laat ons dit debat eens voeren. Als de opbrengst van de wegenbelasting moet gaan naar de lastenverlaging van personenwagens, denk ik niet dat we een duurzaam debat over mobiliteit aan het voeren zijn. Als we dit alles aan elkaar beginnen te koppelen, zal een snelle invoering, die u wenst, niet mogelijk zijn. Het debat is open, het is een belangrijk maatschappelijk debat, maar ik geef de moeilijkheden ervan aan.

De suggestie over de Benelux neem ik ter harte. Mijnheer Peumans, ik ga ervan uit dat dit door de Vlaamse Regering zal worden bekrachtigd, bij dit soort zaken is dat altijd zo. Los daarvan is het voor mij geen vodge papier. Als we het wegenvignet op een

goede manier willen invoeren, ondanks het feit dat de invoering van een wegenvignet onze autonome bevoegdheid is, moeten er afspraken worden gemaakt over controle, de invoering en de grensovergangen in een nieuw samenwerkingsakkoord.

14 december is een woensdag en dat ligt inderdaad moeilijk. Maar het debat wordt door de SERV georganiseerd en die heeft de data vastgelegd. Het is een zinvolle suggestie om in januari uitgebreid te discussiëren over de resultaten. Wat mij betreft, kunnen we vrij snel overgaan tot een beslissing in de Vlaamse Regering, gegeven het feit dat de discussies dan kunnen worden afgerond.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Alle onzekerheden die u naar voren brengt, mevrouw de minister, staan allemaal in het rapport. Politiek gezien zult u op een bepaald moment een keuze moeten maken, al dan niet met een breed maatschappelijk draagvlak. Wat de heer Van Aperen zegt, wordt met een mooi woord 'interoperabiliteit' genoemd, maar de mensen uit het buitenland hebben dat allemaal al geconcludeerd. U hebt de ideale Ausgangssituation om te zeggen waar we naartoe moeten, alleen zullen op 14 december de knopen niet kunnen worden doorgesneden.

Minister Kathleen Van Brempt: Neen, die zullen we zelf moeten doorhakken.

De heer Jan Peumans: Alle knopen die moeten worden doorgesneden, staan nu in het rapport. Er staat bijvoorbeeld dat de dienstverlening voor occasionele gebruikers grondig in overweging moet worden genomen. Alles moet in overweging worden genomen, maar de politieke keuze zult u moeten maken, samen met uw collega's.

Minister Kathleen Van Brempt: Natuurlijk, maar ik sta erop alle maatschappelijke actoren in dit debat te betrekken.

De heer Jan Peumans: Als ze nu eens allemaal zeggen dat er geen wegenvignet moet komen, voert u het dan niet in?

Minister Kathleen Van Brempt: Wie weet.

De heer Jan Peumans: Dan hebt u de studie voor niets laten maken.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, nog dit: de ambtelijke werkgroep is de juridische

vraagstukken nu al aan het onderzoeken, we wachten niet tot het debat is afgerond.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris, door de heer Glorieux en door mevrouw De Ridder werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van tram- en bushaltes voor mensen met een beperkte mobiliteit

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, lagevloertrams van het type Cityrunner, die begin september 2005 aan de MIVB werden geleverd, bieden in het fraaie interieur plaats aan twee rolstoelen. Ik ontken niet dat het stads- en streekvervoer de jongste jaren fors heeft geïnvesteerd in trams en bussen met een lage opstap, maar uiteraard zijn alle problemen nog lang niet weggewerkt. Buschauffeurs van De Lijn signaleren mij dat een groot gedeelte van de bussen zelfs problemen heeft om een kinderwagen toe te laten omdat de breedte van de deuropeningen onvoldoende is. Dat neemt niet weg dat de reeds gedane aanpassingen een goede zaak zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Het grote probleem blijkt in de praktijk te zijn dat de meeste tram- en bushaltes voor rolstoelgebruikers niet of nauwelijks toegankelijk zijn. Hetzelfde geldt ook bij de spoorwegen, maar daarvoor is het Vlaams Parlement spijtig genoeg nog altijd niet bevoegd.

Aan bus- en tramchauffeurs wordt nu uitdrukkelijk gevraagd om rolstoelgebruikers in en uit de bus of tram te helpen. In de praktijk helpen de meeste chauffeurs in de mate van het mogelijke, maar dit lost echter het probleem van de toegankelijkheid van de haltes niet op. Mevrouw de minister, welke initiatieven werden reeds genomen om de tram- en bushaltes aan te passen aan rolstoelgebruikers? Wat is

hiervan het kostenplaatje? Tegen welke termijn kunnen tram- en bushaltes toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een beperkte mobiliteit?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De Lijn garandeert op dit moment reeds een toegankelijke service op bepaalde lijnen in de toegankelijke stadsnetten Hasselt, Genk, Sint-Truiden, Tongeren, Diest, Turnhout, Wetteren en Knokke-Heist. Een toegankelijke rit betekent dat er plaats is op de bus voor één rolstoelgebruiker per rit. Een toegankelijke bus is uitgerust met een oprijdplatform en een lage vloer. De bussen van De Lijn zijn voorzien van een grote oprijplaat. Door de lengte van 1,1 meter en de knielfunctie is het voor sommige rolstoelgebruikers mogelijk om zonder de aanwezigheid van een verhoogd perron gebruik te maken van de bus. Om de toegankelijkheid verder uit te breiden, zal De Lijn haar perrons natuurlijk verder aanpassen.

Bij een toegankelijke opstap- en afstaphalte is de perronhoogte tussen de 15 en 18 centimeter. De perronbreedte moet minstens 2,5 meter breed zijn om vlot in en uit het voertuig te kunnen. De rolstoelgebruiker moet op het perron geraken: de hellende vlakken moeten voldoende laag zijn, liefst met een helling van 4 percent, en van maximum 7 percent. Ten slotte mogen er geen hindernissen op het perron of de stoep zijn. Zo mag bijvoorbeeld het fietspad niet tussen het perron en de busstopplaats liggen en moet er over de hele af te leggen weg minimum 1,5 meter vrije ruimte zijn. Pas als aan deze drie voorwaarden voldaan is, kan De Lijn een toegankelijke rit garanderen.

Aangezien vandaag het voertuigenpark en de haltes nog niet allemaal toegankelijk zijn, heeft De Lijn toegankelijke stadsnetten opgezet. Dit systeem laat toe, mits reservatie, een toegankelijke service aan te bieden in een omgeving die nog niet 100 percent toegankelijk is. De rolstoelgebruiker reserveert zijn rit bij de belbuscentrale. Als bij aanvraag blijkt dat een van de voorwaarden niet vervuld is, stelt de belbusoperator een alternatief voor. Als er bijvoorbeeld al een rolstoelgebruiker me rijdt op de gevraagde rit, dan stelt hij voor een rit later of vroeger te nemen. Als de gevraagde halte niet toegankelijk is, kan er misschien dichtbij wel een toegankelijke halte zijn. Als er geen alternatief is, dan stuurt De Lijn een speciaal busje met lift.

De chauffeurs die ingezet worden in deze toegankelijke stadsnetten krijgen een speciale opleiding die niet alleen de technische aspecten, zoals de oprijplaat, belicht, maar ook aandacht schenkt aan attitude training.

Voor de premetro te Antwerpen werden recent twee stations toegankelijk gemaakt, namelijk een centrumstation, het station Meir, en een randstation, het station Sport. Hier werd er een geleidings- en beveiligingssysteem geïmplementeerd voor personen met een visuele beperking, alsook automatische vouwdeuren aan de inkomssassen, visuele strips op de vaste trappen, gebruiksvriendelijk aangepaste leuningen en buitenroosters met kleine maasopeningen ter vervanging van ontoegankelijke en zware sasdeuren. Er werden bovendien voor de eerste maal ook liften geïnstalleerd, waardoor ook rolstoelgebruikers toegang krijgen tot de stations en het openbaar vervoer. Voor de volgende jaren staan er nog een aantal premetrostations te wachten op aanpassing, zo onder meer station Diamant, Plantijn en Opera.

De kosten van de hierboven vermelde aanpassingen van de twee stations, exclusief de liften zelf, bedragen in totaal 840.000 euro. Er zijn bovendien ongeveer 36.000 opstapplaatsen in Vlaanderen. Eén opstapplaats volgens de regels van goed vakmanschap aanpassen, kost gemiddeld 980 euro. Het totaalbudget dat we nodig zouden hebben om heel Vlaanderen toegankelijk te maken, bedraagt dus 35.280.000 euro. U begrijpt dat we deze operatie doordacht en zeer gefaseerd moeten uitvoeren, wat we ook doen. De beleidslijn is dat alle nieuwe bussen, trams, wegen en perrons volledig moeten voldoen aan de voorwaarden. Daarnaast werken we op twee sporen: toegankelijke netten uitbouwen en systematisch perrons en bussen aanpakken.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Er hangt een fenomenale kostprijs aan, maar laten we hopen dat in de toekomst de gebruikers zich zo veel mogelijk zelfstandig kunnen behelpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de dekkingsgraad van de kosten gemaakt door De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in de pers en de communicatie over het succesverhaal van De Lijn lezen we dat er de afgelopen jaren een stijging van het aantal passagiers is van maar liefst 85 percent. Die toename is voor een groot deel te danken aan de uitvoering van wegenwerken, de doorgedreven communicatie over De Lijn en het openbaar vervoer, goedkope tickets, het proberen via gratis tickets bepaalde doelgroepen te bereiken om de overstap te maken naar het openbaar vervoer, enzovoort.

Er is echter ook een keerzijde aan het verhaal, namelijk de zorgwekkende kostenontwikkeling bij de VVM De Lijn. De kostendekkingsgraad, namelijk de verhouding tussen de eigen inkomsten en de werkelijke operationele en financiële kosten, is, naargelang de bron, gedaald tot 18 percent of tot 16,2 percent. Dat betekent dat 80 percent van alle kosten van De Lijn wordt betaald door de Vlaamse overheid of de belastingbetalers.

Tegelijk merken we een exponentiële stijging van de beleidskredieten van 1999 tot 2005 met maar liefst 200 percent en is er de aanhoudende daling van de eigen netto inkomsten, wat resulteert in een lagere kostendekkingsgraad.

In het laatste OESO-rapport stond hierover een kritische opmerking. Het zegt dat België daar dringend iets aan moet doen, want de kostendekkingsgraad is bij de laagste in heel Europa en de uitgave per capita bij de hoogste.

De MIVB, die instaat voor het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, heeft een heel andere kostendekkingsgraad met percentages van 44 tot 45 percent. De inkomsten zijn daar ook gestegen met 11 percent tot 123 miljoen euro.

Mevrouw de minister, ik heb in de eerste plaats een vraag vanuit beleidsoogpunt. Bent u het met mij eens dat de kostendekkingsgraad dringend moet stijgen? Ik ben van oordeel dat de kostendekkingsgraad omhoog moet om in de toekomst het openbaar vervoer financieel gezond en dragend te kunnen hou-

den. Indien u deze mening bent toegedaan, is er dan al overleg gepleegd met De Lijn zelf, en wat zijn de eventuele resultaten daarvan?

Hoe staat u tegenover alternatieve financiering? Er zijn in het verleden reeds vragen gesteld over de reclamevoering in metro en bus, een verdere verkoop van publiciteitsruimte, een uitbesteding van buslijnen aan privé-maatschappijen, de inschakeling van taxisectoren in de realisatie van de basismobiliteit en dergelijke. Hoe staat u tegenover alternatieve financiering en alternatieve invulling van de basismobiliteit om de kostendekkingsgraad in de hoogte te krijgen?

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, meten is weten en een vergelijking maken is het begin van de wijsheid. Bij het maken van vergelijkingen moeten we toch de Franse spreuk 'comparaison n'est pas raison' in de gaten houden. Bij vergelijkingen moeten we dingen vergelijken die vergelijkbaar zijn.

Hier wordt gesproken over de situatie in Brussel die ik een beetje ken. Bij een vergelijking moeten we in acht nemen dat het Brusselse net ook over een metro beschikt. Het is erg lastig om netwerken van bus en tram te vergelijken met netwerken waar er ook met de metro wordt gereden. Steden in Spanje halen met hun metro dekkingsgraden van 80 tot 90 percent om de eenvoudige reden dat de infrastructuur van de metro wordt betaald door de overheid. Er zijn dus veel minder investeringskosten. Uiteraard blijft er een belangrijk stuk exploitatiekosten. In een netwerk waar er een metro is, wordt de dekkingsgraad opgetrokken. We moeten daar eerlijk in zijn.

De dekkingsgraad van de MIVB houdt ook rekening met de tussenkomsten voor derde betalers. Telkens als er ontvangsten zijn die kunnen worden beschouwd als betalingen in de plaats van WIGW's, dan rekent de MIVB dit aan als een indirecte verkeersontvangst. Dat is een juiste benadering. Bij De Lijn is dat veel minder duidelijk. Uit de jaarrekeningen van De Lijn moet iets nauwkeuriger blijken wat verkeersontvangsten zijn en welk bedrag de overheid stort als compensatie voor gratis openbaar vervoer. Wie daar nu een duidelijk inzicht in wil krijgen, moet goed zoeken. Ik pleit voor meer transparantie.

In Brussel is er een dekkingsgraad van 45 percent tegenover minder dan 20 percent bij De Lijn in Vlaanderen. We moeten er dus rekening mee houden dat er enkele percenten af moeten om op dezelfde

basis te kunnen vergelijken. Ik antwoord nu misschien in de plaats van de minister, maar dit lijkt me een nuttige opmerking.

Dan wil ik het hebben over vergelijkbare netten. In Frankrijk bijvoorbeeld zijn er ook veel bussen en trams en weinig metrolijnen. Daar tendeert de dekkingsgraad naar 50 percent. Brussel wordt als voorbeeld naar voren geschoven, maar de stad is eigenlijk aan een inhaaloperatie bezig om de onvoldoende dekkingsgraad in Europees opzicht weg te werken.

Belangrijker is te kijken naar de trend en ontwikkeling. We hebben die discussie ook gehad bij de telling van het aantal reizigers. We waren het er toen samen over eens dat het niet zo belangrijk is om te weten om hoeveel reizigers het nu precies gaat, maar wel wat de trend is. Er bestaat geen discussie over dat de reizigersaantallen van De Lijn de voorbije jaren fenomenaal zijn gestegen. We kunnen ook niet ontkennen dat de dekkingsgraad van De Lijn tijdens de afgelopen jaren gevoelig is gedaald. Deze trend is strijdig met wat in Europa aan de gang is. We gaan tegen de stroom in. In Europa is door het hof van justitie het zogenaamde Altmarkarrest gevelde. Dat duwt overheidsbedrijven voor openbaar vervoer in de richting van een hogere dekkingsgraad. In Brussel staat niet in de beheersovereenkomst die is gesloten tussen het gewest en de MIVB, hoe hoog de dekkingsgraad moet zijn, maar wel dat de dekkingsgraad elk jaar opnieuw minstens even hoog moet zijn als het jaar ervoor. Op die manier kan het tempo waarin men vooruitgaat, zelf worden bepaald zonder dat de dekkingsgraad achteruit mag gaan. Het is erg belangrijk om de dekkingsgraad te doen stijgen, al was het maar om in Europees opzicht te bewijzen dat ons openbaarvervoersbedrijf in staat is om correct te functioneren.

Ik wijs er tot slot op dat de Vlaamse begroting gevolgen ondervindt van de dekkingsgraad. Tot voor kort was het zo dat de schulden van een openbaarvervoersbedrijf niet werden geïntegreerd in de schulden van de overheid die het bedrijf financiert. Tot voor kort maakten de schulden van De Lijn, de MIVB en de TEC dus geen deel uit van de consolidatiekring waarbinnen de schulden van een overheid worden beoordeeld. Vanaf dit jaar is door het Instituut voor de Nationale Rekeningen bepaald dat de schuld van de openbaarvervoersbedrijven moet worden geïntegreerd in de schuld van de overheid. Dit wordt dus een aangelegenheid die het Vlaams Parlement goed in de gaten moet houden omdat onze beleids marge

in het geding komt. De koerswijziging is er gekomen omdat de dekkingsgraad van De Lijn heel erg is gedaald. De Lijn was een boekhoudkundig autonoom bedrijf dat zelf zijn rekeningen kon afhandelen. Nu is De Lijn op budgettair vlak vergelijkbaar met een regie of administratie waarvan de uitgaven moeten worden geconsolideerd met de overheidsbegroting.

Het onderwerp dat mevrouw De Ridder heeft aangehaald, heeft grote invloed op de begroting en ons schuldenniveau.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, of de kostendekkingsgraad 16 of 18 percent is, doet er op zich niet toe. Hij is laag en daarover moet worden nagedacht. Ik wil echter niet meegaan in de heksenjacht van de heer Dedecker – en in zijn voetsporen mevrouw De Ridder – van de voorbije weken tegenover het openbaar vervoer in het algemeen en De Lijn in het bijzonder. In allerlei debatten op televisie horen we boutades waarin automobilisten als melk-koe worden omschreven. Er wordt gezegd dat het openbaar vervoer en De Lijn al het geld opsouperen om lucht te vervoeren. Als we foto's zouden nemen van auto's 's morgens in de Wetstraat en de bezettingsgraad zouden controleren, dan zouden we ook bepaalde conclusies kunnen trekken. De bijdrage van de automobilist aan het openbaar vervoer bedraagt slechts een derde van de werkelijke algemene kostprijs van het autovervoer.

Ik ga wel akkoord met uw opmerking over de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. We moeten dan ook het taboe durven doorbreken om de kostendekkingsgraad van het autovervoer onder de loep te nemen. We stappen echter niet mee in het VLD-discours om het openbaar vervoer te diaboliseren en om vanuit het idee 'vrijheid-blijheid' allemaal in de auto in de file te gaan staan.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Het is heel erg moeilijk of zelfs onmogelijk om De Lijn te vergelijken met de MIVB om de eenvoudige reden dat de MIVB een grootstedelijk gebied bedient.

Ik heb vorige week een artikel gelezen over een studie van de VUB waaruit blijkt dat het aanbieden van gratis openbaar vervoer eigenlijk geen geld kost.

Het bleek zelfs dat op jaarbasis 700.000 euro werd terugverdiend door het niet-gebruiken van andere vervoersmiddelen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, de vraag is wat de kostendekkingsgraad is van De Lijn. Er is een vergelijking gemaakt met de MIVB. De heer Vanackere zegt dat de MIVB performanter is omdat ze over een interessantere kostenstructuur beschikt. De metrovoorzieningen worden door andere overheden gefinancierd. Dat is maar een stuk van het verhaal. De MIVB is performanter omdat de frequentie van het aanbod van de MIVB heel betrouwbaar is. De uurregeling wordt over het algemeen gerespecteerd en dat kan van De Lijn niet altijd worden gezegd. De veiligheid en properheid zijn vergelijkbaar met die van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Dat is ook een element dat mensen ertoe kan aanzetten om al dan niet voor het openbaar vervoer te kiezen. Zeker het reiscomfort is in het Brusselse dikwijls hoger dan dat op sommige lijnen van De Lijn. We moeten het aanbod mee in overweging nemen.

Mijnheer Glorieux, wanneer zal iemand zijn wagen aan de kant laten staan om over te schakelen op het openbaar vervoer? Dat heeft weinig te maken met de kost, maar wel met betrouwbaarheid, frequentie, veiligheid, netheid en reiscomfort. Als we daar iets aan kunnen doen, kunnen we mensen overhalen om hun wagen aan de kant te laten staan. In Londen is dat al het geval. Daar kost een busticket 2 pond of 3 euro. Dat is driemaal zoveel als in Vlaanderen en dubbel zoveel als in Brussel. De prijs speelt echter minder een rol dan de andere elementen die ik heb aangehaald. Een minister van Openbaar Vervoer zou daar in de eerste plaats oog voor moeten hebben, maar ik denk dat deze minister dat heeft.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb met interesse geluisterd naar de tussenkomsten, en het is niet de eerste keer dat we hierover debatteren. We moeten wel weten waarover we het hebben. De initiële vraag ging over de kostendekkingsgraad en niet over de dekkingsgraad. Daar is een groot verschil tussen. Eigenlijk is de kostendekkingsgraad niets meer of minder dan de opdeling tussen wat de overheid betaalt en wat de klant betaalt. Het heeft niets te maken met de efficiëntie van het openbaar vervoer, noch met de kwaliteit ervan. Daar zijn andere parameters voor.

Als de politieke doelstelling zou zijn om de kostendekkingsgraad te verhogen, dan zijn er een aantal opties. Ofwel kunnen de kosten worden verlaagd, ofwel kunnen de inkomsten worden verhoogd. We kunnen de inkomsten verhogen op twee manieren. De eerste is het aantrekken van meer betalende reizigers, wat een doelstelling is van mezelf en de openbaarvervoersmaatschappij. Daar doen we alles aan. Ik heb al gezegd dat wie voorstander is van het afschaffen van gratis openbaar vervoer, dat moet zeggen.

De tweede manier om de inkomsten te verhogen, is het duurder maken van het openbaar vervoer. Dat is niet mijn optie. Een groot deel van de verklaring van de kostendekkingsgraad ligt enerzijds bij het gratis aanbieden van openbaar vervoer via al dan niet het derdebetalersysteem en anderzijds bij de uniforme en goedkope tarieven. Vooral de abonnementen zijn goedkoop, zoals de Buzzy Pazz en de Omnipas.

Ik heb een nota klaar over mijn visie op openbaar vervoer voor de komende vier jaar. Ik heb een duidelijke stelling ingenomen over de tarieven. Ik heb met de commissievoorzitter afgesproken dat we die nota in deze commissie zullen bespreken. Ik heb geen dogma over het aanpassen van de tarieven aan de levensduurte – als dat maar geen automatisme wordt. Dit zou namelijk betekenen dat stijgende olieprijs zomaar worden doorgerekend. In tijden van dure brandstofprijzen wil ik met goedkoop openbaar vervoer een alternatief bieden. Ik wil het openbaar vervoer in Vlaanderen dus niet drastisch duurder maken.

Een andere optie om de kostendekkingsgraad te doen toenemen, is het afschaffen van lijnen of het verder inperken van de exploitatie. In Nederland wilde men de kostendekkingsgraad ook verhogen en heeft men ervoor gekozen om lijnen af te schaffen en het vervoer duurder te maken. Een Buzzy Pazz kost daar twaalf keer meer dan in Vlaanderen. Het heeft er vooral toe geleid dat het openbaar vervoer aan succes heeft ingeboet en vooral aan aantal reizigers. Dat is niet mijn optie.

Er is een vergelijking gemaakt tussen de MIVB en De Lijn. Het is inderdaad zo dat de twee niet te vergelijken zijn. Er is een groot verschil tussen een landelijke en stedelijke bediening. Er is ook een groot verschil tussen de exploitatie van een tram-, metro-, of busverbinding. Er zijn heel grote investeringskosten bij de metro. Ook tramverlengingen kosten De Lijn veel aan investeringen, maar in exploitatie is dat een erg interessante formule.

Mijnheer Vanackere, ik ben het niet eens met uw opmerking betreffende de consolidatie. U weet toch dat de MIVB geconsolideerd is? Het feit dat De Lijn niet was geconsolideerd, was een vergissing en heeft niets te maken met de kostendekkingsgraad. U kunt die vraag stellen aan de minister van Begroting, die dit zal bevestigen.

De heer Steven Vanackere: Mevrouw de minister, er is een oplossing gezocht die gelijk is voor heel België, wat nogal wiedes is. De argumentatie van Eurostat en voor het Nationaal Instituut voor de Rekeningen was dat in de drie gewesten de dekkingsgraad van de openbaarvervoersmaatschappijen ver onder 50 percent lag. De mening was dan ook dat de sector met de overheden moest worden geconsolideerd. De dag dat de MIVB op een dekkingsgraad van 60 percent zit, zal er nog altijd een consolidatie gebeuren. De drie gewesten ondergaan de gevolgen van elkaars politiek. Mocht de dekkingsgraad van de maatschappijen dichterbij 50 percent hebben gelegen, dan zou de consolidatieoefening niet zijn gebeurd.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat zullen we niet halen in deze legislatuur, en zeker niet met mijn beleidsopties. De volgens jullie succesvolle kostendekkingsgraad van de MIVB is voor Eurostat nog onvoldoende om niet te worden geconsolideerd.

Het is dus erg moeilijk om cijfers van vervoersmaatschappijen in dit land met elkaar te vergelijken. Er wordt vaak verwezen naar de exponentiële groei van de dotatie aan De Lijn. Het is dan ook interessant om te zien wat een inwoner in Wallonië, Vlaanderen en Brussel betaalt aan openbaar vervoer. In Wallonië besteedt men 110 euro per inwoner, in Brussel 400 euro per inwoner en in Vlaanderen 95 euro per inwoner. Ik kan dus iedereen geruststellen: we hebben nog wat marge om aan te pikken bij de andere delen van het land. Zoals u weet, zullen de dotaties aan De Lijn fors stijgen omwille van de beleidsoptie om meer te investeren in openbaar vervoer.

Mevrouw De Ridder, in het tarievenbesluit van de Vlaamse Regering wordt een fifty-fiftyverhouding nagestreefd tussen het eigen beheer van De Lijn en de busexploitatie door derden. We zitten vandaag op 48 percent. De Lijn doet het dus goed. Ik ben er wel geen voorstander van om de Nederlandse situatie opnieuw te volgen en te gaan naar een volledige aanbesteding. Dat heeft vooral geleid tot een daling van het aantal reizigers en een slechter aanbod. De Lijn moet de regie en het management van het openbaar vervoer in eigen handen houden.

Wat betreft de publiciteitsruimte zullen we in de komende maanden nog een aantal belangrijke beleidsbeslissingen moeten nemen. Ik wil daar vandaag dan ook niet op vooruitlopen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, uw antwoord geeft me geen voldaan gevoel. U bent ervan overtuigd dat door de gratis-politiek meer autogebruikers zullen overstappen naar het openbaar vervoer. U was aanwezig op de voorstelling van de studie van professor Macharis in Brussel vorige week, waaruit duidelijk bleek dat er een verschil is in het ten laste nemen van de kosten van vervoersbewijzen. Enerzijds zijn er in Brussel Nederlandstalige studenten die gratis gebruik maken van het openbaar vervoer, terwijl anderzijds de Franstalige studenten wel betalen. Er is een hallucinant verschil in het gebruik van het openbaar vervoer. Franstaligen maken voor 65 percent gebruik van het openbaar vervoer tegenover amper 20 percent van de Vlamingen. Ik wil uw bewering dan ook nuanceren.

Ik blijf ook op mijn honger zitten omtrent uw bereidheid om alternatieven te onderzoeken die de kostendekkingsgraad omhoog kunnen krijgen. U zegt dat u het zeer voordelige tarief wilt behouden. Ik wil nagaan in welke mate er kleinere of meer voordelige vervoersmodi kunnen worden ingezet op lijnen die totaal onderbezet en onderbenut zijn. Dat debat gaat u inhoudelijk uit de weg. Ik heb het niet over de fifty-fiftyverhouding naar derden, maar wel over het inschakelen van bijvoorbeeld de taxisector en vervoersmodi die vier tot acht personen kunnen vervoeren op lijnen die per dag of om de twee dagen maar een of twee keer worden gebruikt. In Haacht, Boortmeerbeek en Kampenhout hebt u belbussen ingeschakeld. Uit de cijfers van de evaluatie die de belbusexploitant aan de gemeenten heeft overgemaakt, blijkt dat de belbussen op bepaalde trajecten maar eens om de twee dagen worden gebeld. In die situatie volstaat de overschakeling van lijnbussen op belbussen niet. Daar moeten we zoeken naar alternatieve vervoersmodi, zoals het inzetten van personenwagens.

Indien De Lijn bereid is om dit te onderzoeken, zou direct een einde aan bepaalde verlieslatende of inefficiënte bestedingen van overheidsmiddelen kunnen worden gesteld. Het betreft hier tenslotte belastinggeld. Het gaat me hier niet louter en alleen om de kostendekkingsgraad of over de discussie welke tarieven de gebruikers worden aangerekend. We

moeten de basismobiliteit op een efficiënte manier implementeren.

De minister gaat deze discussie uit de weg. Ik vind dit eigenaardig. Twee jaar geleden heeft minister Anciaux, toen op het federale niveau bevoegd voor de mobiliteit, verklaard dat hij dit een valabel denkspoor vindt. De heer Stevaert heeft destijds de piramide van de basismobiliteit uitgetekend. Zijn piramide omvat lijnbussen, belbussen en de taxi-sector. Ik vind het enigszins onbevredigend dat de minister hier niet op wil ingaan. Dit denkspoor zou ons in staat kunnen stellen om iets te doen aan kosten die momenteel de pan uitswingen. We moeten onze middelen efficiënt besteden.

Ik wil de gewone mensen hun bussen niet afnemen. Het is niet mijn bedoeling, zoals de minister me vorige zondag op de ATV in de mond heeft gelegd, het gratis openbaar vervoer voor alle 65-plussers af te schaffen. Ik wil een bepaalde verkwistende aanwending van belastinggeld een halt toeroepen. We moeten dit op een veel efficiëntere manier aanpakken. Ik hoop dat de minister wil deelnemen aan dit inhoudelijk debat, in plaats van het constant uit de weg te gaan.

De voorzitter: De heer Vanackere heeft het woord.

De heer Steven Vanackere: Ik ben van mening dat een hogere efficiëntie een manier is om tot een hogere kostendeckingsgraad te komen. Volgens de minister hebben de dekkingsgraad en efficiëntie niets met elkaar te maken. Dat klopt niet helemaal. Indien een gelijkblijvend aanbod efficiënter wordt, dalen de kosten. Dit betekent dat de dekkingsgraad stijgt. Er is wel degelijk een verband.

De heer Koninckx heeft daarnet naar de studie van de VUB verwezen. Uit die studie blijkt dat er een rendement is. De studie gaat er evenwel van uit dat er geen nood aan bijkomend materieel is. Op die manier is het gemakkelijk. Overal waar nog lege plaatsen zijn, kunnen voor hetzelfde geld meer mensen worden meegenomen. Dat is ook het geval indien ik naar de Ardennen rijd. Indien ik nog een passagier meeneem, rijdt er iemand mee. Succes wijst echter op een stijging van het aantal reizigers. Dat is de bedoeling. Het is niet de bedoeling hiervoor geen bijkomend materieel nodig te hebben. De studie van de VUB snijdt de bocht wat te kort af.

Ik dank de minister van harte omdat ze mijn Brusselse hart plezier heeft gedaan. De Brusselse belas-

tingbetaler geeft gemiddeld viermaal zoveel als de Vlaamse of de Waalse belastingbetaler aan het openbaar vervoer uit. Daar waar de Vlaming gemiddeld 110 euro en de Waal gemiddeld 95 euro betaalt, geeft de Brusselaar 400 euro uit. Dit is het beste bewijs dat de Brusselse belastingbetaler een bijzonder grote bijdrage aan het openbaar vervoer levert. Dit openbaar vervoer staat ook ten dienste van de pendelaars. Misschien moeten we de financiering van het openbaar vervoer in dit land anders organiseren.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De laatste opmerking van de heer Vanackere zou tot een zeer interessant debat kunnen leiden. Ik wil het echter niet wagen dat debat nu te lanceren.

Ik zal de vele felicitaties aan het adres van de MIVB aan minister Smet overmaken. Hij zal dit zeker graag horen.

Mevrouw De Ridder en ik blijken op een of andere manier naast elkaar te praten. Over de beleidsintenties ben ik nochtans altijd zeer duidelijk geweest. Ik heb een visienota over het openbaar vervoer geschreven. Die nota is voor iedereen toegankelijk en bevat een aantal duidelijke beleidsopties. Ze is nog niet zo lang geleden uitgebreid in deze commissie besproken. In de evaluatie van de basismobiliteit zijn tien punten opgenomen. De bezettingsgraad van alle lijnen zal, nog meer dan vroeger, systematisch worden gescreend. De screeningscriteria staan duidelijk vermeld. Het aantal reizigers is uiteraard het belangrijkste criterium.

Indien uit een screening blijkt dat de bezetting niet aan de vooropgestelde normen beantwoordt, zal op een lagere exploitatievorm worden overgeschakeld. Vaak betekent dit dat de gewone dienstverlening door een belbus wordt vervangen.

Een ander punt in de evaluatie vermeldt het onderzoek naar de mogelijkheid om het openbaar vervoer met auto's organiseren. Eigenlijk gaat het hier om taxi's. We omschrijven die auto's als openbaarvervoerwagens. Het is immers niet de bedoeling om taxiriten met Vlaams belastinggeld te subsidiëren. Een taxirit vertrekt aan de eigen woning en stopt bij de bestemming. De Lijn zal steeds van halte tot halte blijven rijden. Dit geldt ook voor de belbussen en voor de openbaarvervoerwagens.

Momenteel lopen in Limburg verschillende projecten. Op basis van die projecten zullen we op de inge-

slagen weg voortgaan. Wat me hier wordt gevraagd, doen we eigenlijk al enige tijd. Ik weet niet wat ik hieraan nog kan toevoegen.

Daarnaast zou ik mevrouw De Ridder willen vragen om zich duidelijk voor of tegen het gratis-beleid uit te spreken. Wie tegen het beleid is, vindt het niet zinvol om 65-plussers gratis te vervoeren. Ik wil hier benadrukken dat dit de enige Vlaamse maatregel is. Alle andere systemen worden door de lokale overheden gesubsidieerd. Een op drie Vlaamse gemeenten beschikt reeds over een derdebetalersysteem. Dit toont aan hoe belangrijk de gemeenten het vinden om zelf gratis of goedkoop openbaar vervoer te subsidiëren.

Tot slot zou ik mevrouw De Ridder ook willen vragen welke lijnen ze zou willen afschaffen. Mevrouw De Ridder doet heel de tijd alsof we het geld langs ramen en deuren naar buiten gooien. Ik vind dit niet netjes. Hoewel zij hier over een inefficiënt openbaar vervoer spreekt, zijn er weinig maatschappijen in dit land die zichzelf zo grondig screenen als De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik zal u geruststellen. Ik heb uw visienota meermaals gelezen. Ik verneem nu voor het eerst dat u de mogelijkheid om openbaarvervoerswagens te gebruiken, wilt uitbreiden. U wilt hiervoor misschien het Limburgs systeem overnemen en van de omschakeling van lijnbussen naar belbussen afstappen. U wilt nagaan in welke mate het mogelijk is openbaarvervoerswagens in te schakelen. Het gaat hier om taxi's. We moeten soms een lagere vervoersmodus inschakelen. We moeten niet bij de omschakeling naar belbussen halt houden. Hoewel we hierover al herhaaldelijk in discussie zijn getreden, is dit de eerste keer dat ik u dit hoor zeggen. Ik ben blij dit standpunt te horen.

Over het afschaffen van bus- en tramlijnen wil ik niet oppervlakkig doen. We zijn hiermee bezig. Op de website www.legebussen.be zijn momenteel al 1.200 meldingen binnengelopen. Ik wil niet enkel nagaan welke lijnen ook buiten de dode momenten leeg blijven. Ik wil ook zien waar er te weinig capaciteit is. Ik wil niet het verwijt krijgen dat ik een eenzijdig verhaal vertel. Het mes snijdt langs twee kanten. Op bepaalde ogenblikken zit tram 3 in Antwerpen overvol en moet de bestuurder reizigers weigeren. Dit kan in mijn ogen ook niet.

Mevrouw de minister, te gelegener tijd zullen we u de verwerking van de 1.200 meldingen in de vorm van een document overhandigen. U kunt hiermee dan doen wat u wilt. U kunt dat aan De Lijn doorgeven. U kunt dat verder onderzoeken. Ik zal u melden waar er een over- en een ondercapaciteit aan bussen en aan trams is. Op bepaalde plaatsen moet het aanbod worden uitgebreid. We zijn hiermee bezig.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het agressieve rijgedrag van bus- en trambestuurders bij De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, in de loop van de zomer hebben een aantal bestuurders van De Lijn uitspraken gedaan die tot nadenken stemmen. Ik zou die uitspraken kunnen citeren. Het gaat om chauffeurs die het niet zo nauw met de verkeerswetgeving nemen en die zich beklagen over de hoeveelheid processen-verbaal die ze van de politiek krijgen. In het noorden van Antwerpen heeft een bestuurder van De Lijn in dit verband zelfs met een stakingsaanzegging gedreigd.

Ik geef enkele voorbeelden. Chauffeurs van lijn 650 zeggen: 'We worden gevisieerd door één agent. Die man ligt op de loer om bij de minste overtreding die we begaan een PV op te stellen. Dergelijke pesterijen moeten onmiddellijk ophouden of we leggen de boel plat.' Er zijn ook veel meer snelheidsovertredingen: in juli dit jaar zat men al aan het aantal van wat men vroeger op een volledig jaar had. De reactie van De Lijn daarop is dat er veel meer snelheidscontroles zijn, er meer kilometers werden gereden en dergelijke meer. Desalniettemin gaat het over overtredingen.

Andere feiten zijn het blokkeren van kruispunten, overdreven snelheid aan scholen, waar de zone 30 niet alleen voor autobestuurders maar ook voor busbestuurders geldt, claxonneren omdat autobestuurders een busstrook gebruiken om rechts af te slaan, wat nochtans is toegestaan, het laten takelen van correct geparkeerde wagens onder het mom dat ze de doorgang blokkeren of bemoeilijken terwijl

ze regulier zijn geparkeerd en dergelijke meer. Wanneer autobestuurders zich aan dergelijke praktijken bezondigen, agressief gedrag vertonen, worden ze daar terecht op gewezen en beboet of moeten ze voor een rechtbank verschijnen. Dat is allemaal niet meer dan terecht.

Nu er steeds meer meldingen komen van agressief gedrag van bestuurders van De Lijn, had ik een aantal vragen. Ik heb deze informatie uit krantenartikels, maar ik weet niet in welke mate er op beleidsniveau melding wordt gemaakt van een stijging van het aantal overtredingen door de chauffeurs van De Lijn.

Mevrouw de minister, in welke mate valt er een stijging te noteren van het aantal gevallen van misbruik van bestuurders tijdens de dienst? Wordt het aantal gevallen bijgehouden? Als dat niet het geval is, zal dat in de toekomst gebeuren? Aan welke criteria zal die registratie moeten beantwoorden?

In welke mate is het aantal gemelde gevallen van agressie een afspiegeling van de werkelijkheid of is het maar het topje van de ijsberg? Wat zijn de gevolgen voor de bestuurders die betrapt worden op overtredingen? Als er meldingen binnenkomen via de infolijn, wordt daar dan op gereageerd?

Welk bedrag werd er in 2004 en 2005 gereserveerd voor de betaling van bekeuringen die het gevolg zijn van overtredingen door chauffeurs in dienst? Wordt dat doorgerekend aan de chauffeurs of wordt dat ten laste genomen door De Lijn?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik betreur ten zeerste dat mevrouw De Ridder minstens de indruk wekt dat alle chauffeurs van De Lijn een agressief rijgedrag vertonen. Het is niet omdat een enkeling over de schreef gaat, dat men alle chauffeurs over dezelfde kam moet scheren. Ikzelf en mijn fractie distantiëren ons volledig van de teneur van deze vraag.

Wanneer mevrouw De Ridder met een beschuldigende vinger wijst naar de chauffeurs van De Lijn, vergeet ze te zeggen – of misschien is ze daarvan niet op de hoogte – dat de tijdsdruk van de ritorders de chauffeurs als het ware verplicht te snel te rijden. Mevrouw De Ridder vergeet eveneens te zeggen dat er diensten zijn waarbij de chauffeurs 8 uur onafgebroken aan het stuur zitten, of anders moet ze maar

eens met de chauffeurs gaan praten. Eet- en plaspauzes zijn zo goed als onmogelijk.

Mevrouw de minister, De Lijn heeft al een afwijkend rij- en rusttijdenreglement en dat wordt dan nog eens in de praktijk vaak met voeten getreden. Ik stel dan ook voor dat u er bij De Lijn op aandringt dat de ritorders dermate worden opgesteld dat de chauffeurs van De Lijn zich kunnen houden aan de verkeerswetgeving

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik had het daarstraks even over een heksenjacht tegenover De Lijn en ik denk dat deze vraag nog erger is dan een karikatuur. Ik lees in de tekst van mevrouw De Ridder: 'de totale monopolisering van de openbare weg door De Lijn'. Mevrouw De Ridder, hebt u het dan over die sporadische vrije bus- en trambanen? Ik vind dit grof.

Dit neemt niet weg dat als er dingen gebeuren die niet door de beugel kunnen, deze bestraft moeten worden. Het is evident dat de chauffeurs van De Lijn hoffelijk moeten zijn tegenover autobestuurders, net zoals autobestuurders hoffelijk moeten zijn tegenover fietsers en voetgangers. Ik maak bijna wekelijks mee dat ik van mijn fiets moet stappen omdat een chauffeur die een brood gaat kopen, zijn auto gewoon op het fietspad parkeert. Al meer dan 20 jaar maak ik gebruik van De Lijn, en het gebeurt nu en dan eens dat de chauffeur wat over de schreef gaat. Mijn algemene ervaring is dat de chauffeurs zich correct gedragen, zowel tegenover de reizigers als tegenover de andere weggebruikers. De teneur alsof elke chauffeur van De Lijn een hulk is, vind ik bij de haren getrokken. Mevrouw De Ridder, u gaat hier toch wel wat over de schreef.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Het zal me niet alle dagen gebeuren dat ik het eens ben met het Vlaams Belang, maar ook ik heb de meeste moeite met de teneur van de vraagstelling. Ik sluit me aan bij de heer Glorieux. Als ik die bewoordingen hoor, is het alsof elke buschauffeur van De Lijn een verkeersscrimineel is.

Mevrouw de minister, ik denk dat de bus, en zeker de bus van De Lijn, een van de meest veilige transportmiddelen is, veel veiliger dan de auto. Om de hatelijke teneur van deze vraag te ontcrachten wil ik u vragen eens een vergelijking te vragen bij De Lijn over het aantal ongevallen waarbij bussen van De

Lijn betrokken zijn per miljoen verreden kilometers. Dat is de enige correcte basis van vergelijking. Daarbij moet ook vermeld worden of de chauffeur van De Lijn wel degelijk verantwoordelijk was voor het ongeval of niet. Dit is een correcte beoordelingsbasis voor het al dan niet veilig rijgedrag van de chauffeurs van De Lijn.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Men kan onmogelijk stellen dat elke verkeersinbreuk een geval is van zich misdragen in het verkeer en verband houdt met de agressie waarop mevrouw De Ridder doelt. De vastgestelde gevallen waarbij chauffeurs zich pertinent misdragen in het verkeer tijdens hun dienst, zijn op de totaliteit van het personeelsbestand en over de jaren heen eigenlijk heel uitzonderlijk.

Bij de aanwerving van chauffeurs wordt extra aandacht besteed aan de attitude ten aanzien van klanten evenals aan de stressbestendigheid. De Lijn besteedt in de opleiding en de opvolging van de chauffeurs bijzondere aandacht aan de verkeerswetgeving, aan klantenzorg en aan defensief rijden. Dit zijn essentiële elementen van het beroep van chauffeur bij De Lijn.

De veiligheid van het openbaar vervoer evenals de algemene houding van de chauffeurs worden over het algemeen door de klanten als positief ervaren, zoals blijkt uit de klantentevredenheidsmetingen.

De Lijn is niet uit op de monopolisering van de openbare weg maar wenst enkel de taak die de Vlaamse Regering haar oplegt naar behoren uit te voeren en met het oog op een duurzaam beleid en het zo efficiënt mogelijk inzetten van gemeenschapsmiddelen. Daarom voert De Lijn een beleid om agressie in het verkeer zo veel mogelijk te voorkomen.

Gezien het uiterst occasioneel karakter van het zich misdragen in het verkeer, is een systematische registratie niet aan de orde. Klantenreacties worden wel systematisch bijgehouden in een uitgebreide database. Klantenreacties omvatten niet alleen klachten, maar ook opmerkingen, vragen, felicitaties, suggesties, en dergelijke meer. De Lijn rapporteert jaarlijks de gegevens van de klantenreacties aan de Vlaamse Ombudsdienst.

De klantenreacties worden onderverdeeld in categorieën. Ten aanzien van de service van de chauffeurs

zijn dit: klantvriendelijkheid, halte voorbijgereden, conflicten met andere weggebruikers, rit niet gereden, rijgedrag en het niet halen van de voorziene aansluiting.

In vergelijking met 2003 zijn de klantenreacties bij De Lijn in 2004 met ongeveer 65 percent gestegen. Dit is hoofdzakelijk een gevolg van de verhoogde toegankelijkheid via brieven, fax, telefoon en vooral e-mail van de diensten Klantenreacties en ook door het volledig operationeel worden van het contactcenter van De Lijn. In 2003 was dit er enkel voor Vlaams-Brabant en Limburg.

Een melding van agressie geeft slechts de subjectieve perceptie weer van het slachtoffer. Zowel klantenreacties als verkeersboetes kunnen aanleiding geven tot een vraag om uitleg aan de chauffeur en een eventuele sanctie. Door deze onderzoeken behoudt De Lijn dus een goed zicht op de werkelijkheid. Het blijft echter een feit dat pertinente gevallen van het zich misdragen in het verkeer over de jaren heen een uitzondering zijn.

Bestuurders die op agressie worden betrapt en waarvan de feiten onweerlegbaar en duidelijk zijn, zullen worden bestraft overeenkomstig de sanctiemogelijkheden waarin is voorzien bij De Lijn. Dit kan gaan tot de zwaarste sanctie, namelijk ontslag om dringende redenen.

In 2004 werd voor 43.819 euro aan penale boetes betaald die het gevolg waren van verkeersovertredingen begaan door chauffeurs in dienst van de VVM De Lijn. Dit bedrag moet steeds in relatie worden gezien met het aantal chauffeurs, namelijk 5000 personeelsleden, het aantal voertuigen, namelijk 2172 autobussen en 328 andere voertuigen, én de totaliteit van het aantal gereden kilometers in regie, namelijk 120.955.593 kilometer. Uitgaande van het gemiddelde bedrag van de opgelegde boetes betekent dit dat aan de chauffeurs van De Lijn eenmaal om de ruim 800.000 kilometer een verkeersboete wordt opgelegd.

Ook ik betreur de teneur van de vraag. De rij- en rusttijden zijn ook mijn bekommernis. Ik ben me ervan bewust dat de ritorders niet altijd zijn aangepast aan de huidige situatie, zoals de zone 30 en de toenemende verkeerscongestie. Om dat te verhelpen, is bij de CAO-onderhandelingen in een bedrag van 9,8 miljoen euro voorzien, dat vooral zal worden ingezet om in verhoogde capaciteit te voorzien en

ritorders aan te passen. Het feit dat ritorders niet zijn aangepast, is evenwel geen reden om te tolereren dat er verkeersovertredingen gebeuren. Ik heb dat ook aan De Lijn laten weten. Ik heb liever dat een chauffeur te laat is dan dat hij een overtreding maakt. Er is ook nog eens 8 miljoen euro vrijgemaakt voor doorstroming. Ook dit moet aanleiding geven tot een oplossing van de problemen.

Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Koninckx. Ik heb de cijfers niet bij me, maar we weten dat het openbaar vervoer veel veiliger is dan het personenvervoer en dat er minder ongelukken mee gebeuren. Ik neem de vraag mee en zal laten onderzoeken hoe dit zich verhoudt tot het aantal kilometers.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik baseer mijn betoog op letterlijke citaten van niet één, maar meerdere chauffeurs die zeggen dat de ‘pesterijen moeten ophouden of dat ze de boel plat zullen leggen’. Ik heb de minister gevraagd of er gegevens bekend zijn en of ze op de hoogte is van herhaaldelijke klachten. Dat is de teneur van mijn vraag. Het antwoord voldoet me, omdat dit zeer uitzonderlijk voorkomt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
