

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



Zitting 2005-2006

24 januari 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de Europese ontwerp-richtlijn betreffende milieuvriendelijke bussen	1
Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van voetpaden	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het vervoer van scholieren via het openbaarvervoersnetwerk	6
Vraag om uitleg van de heer Freddy Van Gaever tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over efficiënt middelenbeheer wat de belbussen betreft en de consequenties ervan op lange termijn	8
Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over openbaar vervoer voor personen met een handicap	16

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de Europese ontwerprijtlijn betreffende milieuvriendelijke bussen

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, ik wil even in alle vriendelijkheid een opmerking maken. Volgens mij wordt hier op een vreemde manier geoordeeld over het al dan niet ontvankelijk zijn van vragen om uitleg. Met alle sympathie voor mevrouw Van den Eynde, maar deze keer gaat het om een bijzonder vreemde beoordeling. De vraag van mevrouw Van den Eynde dateert van 21 december en gaat over milieuvriendelijke bussen. Mijn collega, de heer Van den Heuvel, diende een vraag in over investeringen in milieuvriendelijke bussen, op 20 december. Die vraag werd niet ontvankelijk verklaard.

De voorzitter: Dat ligt aan de commissiesecretaris. *(Algemeen gelach/Opmerkingen)*

Ik ben niet zo onderlegd in de technische kwestie van de ontvankelijkheid. Die uitleg mag de commissiesecretaris doen, maar ik dek hem.

De heer Ludwig Caluwé: Ik begrijp uw ambitie om de voorzitter te zijn met het grootste aantal afgewezen vragen.

De voorzitter: Dat ben ik niet meer, ik ben nog maar de derde.

De heer John Vrancken: Wij zijn de fractie met de meeste afgewezen vragen.

De voorzitter: U mag zich niet geïsoleerd voelen. U beperkt zich tot een kleine area, dat is Limburg. Maar er zijn nog andere provincies.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, mag ik u vragen om de vragen met wat meer oordeelkundigheid te behandelen?

De voorzitter: Met welwillendheid, mijnheer Caluwé.

De heer Ludwig Caluwé: En niet te snel te oordelen?

De voorzitter: Snel? Ik denk er altijd een half uur over na. *(Gelach)*

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, ik stel deze vraag vanuit mijn interesse voor het leefmilieu. Mevrouw de minister, ik heb u tijdens de behandeling van uw beleidsbrief en de begrotingsbesprekingen al vragen gesteld over de milieuvriendelijkheid van ons bussempark.

De EU-commissie keurde op 21 december een ontwerprijtlijn goed om alternatieve aandrijfsystemen en brandstoffen voor bussen en vrachtwagens te stimuleren. Deze nieuwe richtlijn gaat verder dan de reeds eerder goedgekeurde Euro4- en Euro5-normen, die opleggen dat de bussen met een roetfilter moeten worden uitgerust en men op alternatieve brandstoffen zou moeten rijden. Reeds enige tijd zijn verschillende autoconstructeurs bezig met de ontwikkeling van milieuvriendelijke en alternatieve energiebronnen. De toepassing van milieuvriendelijke bussen in de praktijk blijkt niet altijd een even gemakkelijke oplossing. De VITO ziet overigens een probleem om bussen en vrachtwagens uit te rusten met bepaalde aandrijfsystemen.

Mevrouw de minister, ik heb geen zicht op de manier waarop u aan die nieuwe ontwerprijtlijn zult voldoen. In hoeverre voldoet het wagenpark van De Lijn momenteel al aan de mogelijke nieuwe richtlijn? Hoeveel percent van het wagenpark voldoet bijgevolg nog niet aan de nieuwe norm en zal moeten worden vervangen? Welk bedrag staat ingeschreven in de begroting om het wagenpark in te richten conform die nieuwe ontwerprijtlijn? Zult u samen met uw collega's inspanningen doen om ook het wagenpark van de gemeenten aan te passen aan de nieuwe ontwerprijtlijn?

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, mijn vraag

liep gedeeltelijk gelijk met die van mevrouw Van den Eynde. Ik heb nog bijkomende vragen, maar ik vrees dat de minister daar niet op voorbereid is.

Hoe staat het met de inspanningen van De Lijn in O&O-investeringen? Deze vraag heeft natuurlijk te maken met milieutechnologie. In welke mate richt De Lijn zich daar specifiek op? Zijn er budgetten voor vrijgemaakt? In welke mate kan het instrument van innovatieve aanbesteding door De Lijn worden gehanteerd om te streven naar meer milieuvriendelijke bussen?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik heb een aanvullende vraag. Kunnen de gebruikte biobrandstoffen vandaag reeds in België worden gekocht? Of moeten we een beroep doen op het buitenland?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb onlangs een vraag gesteld over het duurzaamheidsplan van de federale regering. De officiële titel is: 'Het federale overheidsplan voor duurzame ontwikkeling'. Hoe wordt dat gelinkt aan het Vlaamse beleid? Er zijn namelijk federale maatregelen nodig. Dit sluit aan bij mijn vraag over dat beroemde interministeriële comité dat zich met mobiliteit bezighoudt in het koninkrijk België. Wanneer komt dat comité samen? Wat wordt daar gezegd en/of beslist? Ik ben nog altijd in blijde verwachting van een antwoord op die vragen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, ik wil in de eerste plaats benadrukken dat het om een ontwerp van richtlijn gaat. Geloof me, het duurt een tijd voor zoiets kan worden geïmplementeerd. Het is ook mijn ervaring dat een dergelijke richtlijn er op het einde van de rit helemaal anders kan uitzien.

Ik vind dit een belangrijke richtlijn, die we ten volle moeten steunen. Dat zullen we ook doen als dit thema wordt besproken binnen de raad van ministers. Het is steeds mijn filosofie geweest dat openbaar vervoer op zich duurzaam vervoer is, en belangrijk voor het milieu, maar dat het bovendien ook een pioniersrol moet spelen in het ontwikkelen en promoten van de beste milieutechnologie.

Met betrekking tot de richtlijn staat De Lijn vandaag nog niet heel ver: welgeteld 2 van de ongeveer 2.000

bussen voldoen aan die heel strenge ontwerprichtlijn, die de NOx-uitstoot beperkt tot 2 gram per kilometer en de roetdeeltjes tot 0,02 gram. Dat zijn dus de enige twee autobussen in België die daaraan voldoen. In heel Europa voldoen minder dan honderd bussen eraan. Daarmee wil ik maar aangeven hoe ambitieus de Europese richtlijn is. Die twee bussen van De Lijn zijn, op enkele exemplaren in het Verenigd Koninkrijk na, overigens de dieselmotoren met de laagste uitstoot van heel Europa. 99,9 percent van het wagenpark voldoet vandaag niet aan die normen, en dus zullen de voertuigen moeten worden aangepast en vervangen.

De Lijn gaat de komende 3 tot 5 jaar de 750 autobussen die werden geleverd na 1 oktober 2001 aanpassen, zodat ze voldoen aan die normen. Het voldoen aan die zeer strenge normen is dus sowieso opgenomen in de programmering van De Lijn. Daarvoor is voorzien in een bedrag van ongeveer 9 miljoen euro. Het is niet mogelijk de oudere bussen volledig aan de vooropgestelde norm voor NOx te laten voldoen, maar wel aan de norm voor roet. Bij De Lijn loopt een programma om 765 bussen uit te rusten met een roetfilter. Hiervan zijn er bijna 500 uitgerust. Bovendien kunnen alle 104 bussen die op het einde van 2005 werden besteld, zonder veel kosten worden aangepast. In de toekomst zullen uiteraard alle bussen van De Lijn in overeenstemming worden gebracht met de EVV- of Euro-5-norm.

Jaarlijks vernieuwt De Lijn één veertiende van haar wagenpark, waardoor er voortdurend reinere bussen worden opgenomen in het wagenpark. De norm van 25 percent 'clean vehicles' die Europa zal opleggen, wordt met de aanpassingen waarin we nu al voorzien dus meer dan vlot gehaald.

Mevrouw Van den Eynde, het is onduidelijk wat u zelf verstaat onder 'het lokale wagenpark'. U vroeg welke inspanningen we zouden doen om het lokale wagenpark aan te passen. Indien u daarmee de bussen bedoelt die buiten de Vlaamse Vervoersmaatschappij worden ingezet, dan wijs ik erop dat de federale overheid bevoegd is voor het eventueel verplicht aanpassen van voertuigkarakteristieken. Ook verwijs ik naar de Vlaamse minister bevoegd voor Leefmilieu, die stimulerende maatregelen kan nemen om het buspark dat niet tot De Lijn behoort reiner te maken. Dat is meteen een gedeeltelijk antwoord op de vraag van de heer Peumans: het is dus vooral de federale overheid die haar verantwoordelijkheid moet opnemen.

Op de vraag over onderzoek en ontwikkeling kan ik niet voor de vuist weg antwoorden. Ik zal nagaan

hoe groot dit bedrag is. Wel wijs ik erop dat het niet de doelstelling van De Lijn is om zelf aan onderzoek te doen naar de beste milieutechnologie, of te zorgen voor die technologische vooruitgang, de busbouwers moeten dit doen. Dat onderscheid moet heel duidelijk worden gemaakt. Wel werken we er heel nauw mee samen. Vandaag bestaat er een heel interessant project inzake waterstoftechnologie. Dat project wordt onder meer gefinancierd door minister Moerman en wordt deels uitgevoerd door busbouwer Van Hool. We werken samen met De Lijn, omdat het erg belangrijk is om, van zodra de technologie voorhanden is, ervoor te zorgen dat dit op de markt wordt gebracht. Op dat vlak moet De Lijn een voortrekkersrol spelen. De maatschappij doet dat ook erg consequent. Door ze op de markt te brengen en te bewijzen dat ze kan werken in exploitatie, geven we die technologie een duw. Het is alleszins die rol die De Lijn moet spelen, veeleer dan zelf onderzoek te doen naar milieutechnologie.

Inzake biobrandstof heeft De Lijn twee initiatieven genomen. Vanaf het ogenblik dat de biobrandstof voorhanden zal zijn aan de pomp, zullen alle bussen van De Lijn op minstens 3 percent, maar hopelijk op tot 5 percent biobrandstof rijden. Het andere project behelst het omvormen van een zeventigtal bussen opdat ze enkel en alleen op PPO – puur plantaardige olie – zouden rijden. Wat dat betreft, zijn we nog bezig met onderhandelingen over contracten met boeren. Het is immers ook hier onze bedoeling dat De Lijn, doordat er wordt rondgereden in bussen op puur plantaardige olie, de markt voor het kweken van koolzaad een duwtje geeft. Daar zijn we volop mee bezig.

Mijnheer Peumans, als ik de data ken, zal ik ze doorgeven. Dat beloof ik u ten stelligste. Het is niet op mijn initiatief dat die werkgroep bijeenkomt. Tenzij ik dit helemaal heb gemist, is die werkgroep onder tussen nog niet bijeengekomen. Ik zal eens laten nagaan of er in de toekomst iets gepland is. Natuurlijk kan ik u geen data geven als ik ze zelf niet heb.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het gaat inderdaad nog maar om een ontwerp van richtlijn, er kan nog heel wat worden gewijzigd. Vooral de opmerkingen van de VITO deden me toch al vermoeden dat er op het terrein heel wat problemen zullen

rijzen indien de richtlijn in zijn huidige vorm wordt goedgekeurd. Daarom heb ik deze vragen gesteld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van voetpaden

De voorzitter: Minister Van Brempt antwoordt tevens in naam van minister Van Mechelen.

Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, personen met een mobiliteitsbeperking ondervinden niet enkel problemen wanneer ze zich op de autoweg willen verplaatsen. Soms vormt een verplaatsing via het voetpad van punt A naar punt B al een probleem. Veel mensen zijn zich niet bewust van het feit dat een slecht geplaatste vuilniszak, fiets of ander object voor mensen met een mobiliteitsbeperking een onoverkomelijke belemmering kan betekenen. Voor personen in een rolstoel is het niet evident even van en weer op het voetpad te springen om een obstakel te omzeilen. Dit geldt zeker niet indien de stoeprand hoog is of als vlak naast het voetpad geparkeerde auto's staan. Bovendien vergrijsst de bevolking gestaag en zal het aantal zwakke weggebruikers enkel nog toenemen.

De situatie is nog erger wanneer de lokale overheid zelf geen aandacht voor de toegankelijkheid van de voetpaden heeft, obstakels als verlichtingspalen of verkeersborden plaatst of gewoonweg te smalle voetpaden laat aanleggen. Er zijn nochtans voldoende richtlijnen. Ik verwijs hier naar het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer. Op federaal vlak kan de wet van 25 februari 2003 ter bestrijding van discriminatie en tot wijziging van de wet van 15 februari 1993 tot oprichting van een Centrum voor Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding implicaties voor de fysieke toegankelijkheid hebben. Deze wet voorziet immers in de mogelijkheid om direct of indirect discriminerend gedrag tegenover onder meer personen met een handicap door middel

van burgerrechtelijke of strafrechtelijke procedures te vervolgen. Het ontbreken van ‘redelijke aanpassingen’ aan publieke plaatsen om de toegankelijkheid te waarborgen, wordt in deze wet expliciet als een mogelijke vorm van discriminatie gedefinieerd. De burger kan zich met andere woorden op deze wet beroepen om zijn rechten te laten gelden. Het is evenwel eerst en vooral de taak van de lokale en andere overheden om hun verplichtingen na te komen. Eenmaal het kwaad is geschied, is het immers bouwtechnisch niet altijd evident om de voetpaden opnieuw aan te leggen. Bovendien zal de kostprijs van dergelijke aanpassingen vele malen hoger liggen dan het onmiddellijk rekening houden met de bestaande normen ooit zou hebben gekost.

Een klacht indienen of een rechtszaak tegen de betrokken overheid beginnen, is zeker niet evident. Onlangs heeft een rolstoelgebruiker me in verband met deze problematiek een brief geschreven. Hij had de burgemeester van zijn gemeente meermaals op de bestaande problemen gewezen. De burgemeester heeft het nooit nodig gevonden hem een antwoord te sturen. Hierop heeft de rolstoelgebruiker in kwestie het Adviesbureau Toegankelijke Omgeving en de FOD Mobiliteit en Vervoer ingeschakeld. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de burgemeester schriftelijk gevraagd welke schikkingen hij zou nemen om de hindernissen op de voetpaden te laten verdwijnen. Op dit schrijven is geen enkele reactie gekomen. Optreden tegen alle burgers die hun vuilniszak of fiets onachtzaam in het midden van het voetpad plaatsen, is al helemaal onbegonnen werk. Het is dan ook zeer belangrijk dat de betrokken overheden de minima naleven.

Mevrouw de minister, acht u het nuttig om in dit verband een bewustmakingscampagne op te starten? Een dergelijke campagne zou de mensen erop kunnen wijzen dat ze de voetpaden zo veel mogelijk vrij moeten houden. In mei 2003 is in Limburg de campagne ‘Hindernissen kunnen we missen’ gevoerd. In het kader van die campagne is een materiaalkoffer met actiemateriaal en een handboek samengesteld. Voor dit handboek heeft het Adviesbureau Toegankelijke Omgeving algemene informatie over integrale toegankelijkheid en over het toegankelijkheidsbeleid op gemeentelijk niveau en concrete actietips en -voorstellen verzameld. Welke soortgelijke initiatieven zijn recent genomen of worden momenteel gepland? Acht u het opportuun om het reeds vermelde besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 1997 te verfijnen, bijvoorbeeld wat het toezicht betreft? Acht u het opportuun om die regeringsbe-

sluit door middel van een brief nogmaals onder de aandacht van de gemeentebesturen te brengen? Mij lijkt het opportuun de gemeenten erop te wijzen dat ze bij het heraanleggen van voetpaden rekening met deze normen moeten houden. Hoe wilt u dit aanpakken? Acht u het opportuun de gemeentebesturen te stimuleren om convenants met de adviesbureaus af te sluiten? Zo ja, hoe wilt u dit precies gestalte geven?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, ik zou me willen aansluiten bij deze vraag om uitleg. De toegankelijkheid vormt in heel wat gemeenten een probleem. Het gaat hier niet enkel over het verbouwen van voetpaden. Ik denk onder meer ook aan meubilair, verlichtingspalen, vuilnisbakken, zitbanken, op het voetpad achtergelaten vuilniszakken en andere hindernissen.

Het lijkt me een goede zaak hier proactief aandacht aan te schenken. Het lijkt me echter ook verstandig voor de nodige afstemming in het beleid te zorgen. Mevrouw Stevens heeft daarnet naar een project in Limburg verwezen. Gisteren hebben alle Antwerpse gemeentebesturen van hun provinciebestuur een vademecum over mobiliteit en integrale toegankelijkheid ontvangen. Dit lijvige handboek bevat richtlijnen voor de gemeenten. Indien we in de nodige afstemming kunnen voorzien, kunnen alle gemeenten misschien voldoende worden gesensibiliseerd om hier rekening mee te houden. Zeker als het gaat over nieuw aan te leggen voetpaden en vervangingsinvesteringen voor voetpaden is dat belangrijk. Op die manier kan bijvoorbeeld een minimumbreedte gegarandeerd worden.

We moeten ook aandacht vragen voor het handhavingsbeleid. Aan de politiezones moet worden gevraagd aandacht te hebben voor fietsen en vuilniszakken die op de stoep worden geplaatst, waardoor personen met een handicap zich op de openbare weg moeten begeven. Trottoirbanden en goten tussen het voetpad en de weg kunnen enkel aanleiding geven tot ongemakken en kleine ongelukken.

Mevrouw de minister, misschien is een gecoördineerde actie en afstemming tussen de verschillende bestuursniveaus noodzakelijk.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik kan enkel het belang van deze problematiek

bevestigen. Als minister van Mobiliteit en Gelijke Kansen wil ik beide aspecten linken en stappen vooruit zetten.

Mevrouw Stevens, ik wil er de aandacht op vestigen dat er vandaag al veel gebeurt. We hebben het in deze commissie al uitgebreid gehad over toegankelijkheid en de acties en investeringen die gebeuren door De Lijn.

In het kader van het Vlaams mobiliteitsbeleid verschijnt maandelijks de Mobiliteitsbrief, die aan alle lokale overheden wordt toegestuurd en ook raadpleegbaar is op het internet. In mei 2005 stond de Mobiliteitsbrief trouwens volledig in het teken van de toegankelijkheid van het openbaar domein. In deze brief kwamen een aantal interessante initiatieven inzake toegankelijkheid aan bod. Op deze manier probeer ik de aandacht van alle wegbeheerders op deze problematiek te vestigen. Daarnaast beschikt het Vlaamse Gewest over een aantal instrumenten op het vlak van communicatie en sensibilisering, om in te spelen op de problematiek van de toegankelijkheid van voetpaden.

Ik wil in het bijzonder module 15 van het mobiliteitsconvenantenbeleid vermelden. Deze module bundelt een aantal flankerende maatregelen die een duurzaam mobiliteitsbeleid mee gestalte kunnen geven. Binnen deze module worden de flankerende maatregelen gegroepeerd in vijf werkvelden: publieke betrokkenheid, parkeerbeleid, verplaatsingsgedrag, planmatige aanpak van mobiliteitseffecten en leefmilieu.

De gemeente kan van het Vlaamse Gewest een subsidie tot 33 percent van de reële kostprijs van het project ontvangen. Voor grootstedelijke gebieden bedraagt deze subsidie maximaal 50.000 euro, voor regionaalstedelijke gebieden 25.000 euro en voor de andere gemeenten maximaal 12.500 euro. In het recente verleden ontvingen heel wat gemeenten subsidies in het kader van module 15. Per jaar kan één aanvraag ingediend worden.

Het is dus perfect mogelijk dat een gemeente in het kader van module 15 een subsidie van het Vlaamse Gewest kan ontvangen, wanneer ze een project wil opstarten rond de toegankelijkheid van voetpaden, bijvoorbeeld door het informeren en sensibiliseren van de bevolking.

Met het decreet betreffende de erkenning en subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojec-

ten maakt het Vlaamse Gewest het voor verenigingen mogelijk subsidies aan te vragen voor het uitvoeren van specifieke mobiliteitsprojecten. Indien een bepaalde vereniging zou willen werken rond de problematiek van de toegankelijkheid van voetpaden, kan ze hiervoor een subsidieaanvraag indienen.

Mevrouw Stevens, daarnaast wil ik erop wijzen dat de voorbije jaren twee vademecums werden opgesteld die betrekking hebben op de problematiek. Het vademecum 'Naar een integraal toegankelijk openbaar domein' spitst zich toe op de toegankelijkheid voor mindervaliden. Dat is een goed instrument om ervoor te zorgen dat overal hetzelfde gebeurt. Het vademecum 'Voetgangersvoorzieningen' behandelt de voorzieningen voor alle voetgangers. Beide vademecums zijn op ruime schaal verspreid, onder meer naar gemeenten en openbare bibliotheken. Ik heb ook het initiatief van de provincie Antwerpen ontvangen. Ik heb het nog niet nagekeken, maar ik ga ervan uit dat het een uitwerking is van de vademecums.

Volledigheidshalve kan ook aangegeven worden dat het Vlaamse Gewest de afgelopen jaren heel wat middelen heeft vrijgemaakt in het kader van de Week van de Zachte Weggebruiker en de Week van Vervoering. Bij de sensibiliseringscampagnes tijdens deze weken komt ook de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen vaak aan bod. Uit deze gegevens blijkt dat al heel wat campagnes werden opgezet en initiatieven worden genomen.

Mevrouw Stevens, het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 1997 valt volledig onder de bevoegdheid van minister Van Mechelen. Ik stel voor dat u deze vraag zeker ook aan hem stelt. Dit besluit is opgenomen in het vademecum. Aangezien het een besluit is binnen de algemene bouwverordening, is opnieuw de minister van Ruimtelijke Ordening bevoegd.

Gemeenten kunnen van module 15 gebruik maken om subsidies te krijgen. Op die manier kunnen zij ook overeenkomsten afsluiten met adviesbureaus.

De middelen zijn dus voorhanden. Het is vooral aan de lokale overheden om in te spelen op de subsidies en initiatieven die er vandaag zijn. Ik zal niet nalaten om de initiatieven verder te promoten en ze mee te nemen bij de herziening van het convenantenbeleid.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik zal de vragen die u zelf niet hebt kunnen beantwoorden omdat ze niet tot uw bevoegdheid behoren, aan minister Van Mechelen voorleggen.

Er is een subsidieregeling waarmee gemeenten moeten worden gestimuleerd om het openbaar domein toegankelijker te maken. Wordt achteraf ook gecontroleerd of die subsidies goed worden gebruikt? Een gemeente kan bijvoorbeeld een aanvraag indienen, maar niet de juiste aanpassingen doorvoeren. Is voor dergelijke gevallen voorzien in sancties?

Minister Kathleen Van Brempt: De administratie oefent controle uit op de uitvoering van het convenantenbeleid. Het gaat hier over een contract dat elke gemeente moet naleven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het vervoer van scholieren via het openbaarvervoersnetwerk

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het scholierenvervoer via het netwerk van het openbaar vervoer is vooral voor 12-plussers een onmiskenbaar belangrijke verkeersmodus. Het hoeft ons dan ook niet te verbazen dat het scholierenvervoer een zeer groot aandeel uitmaakt van het gebruikerspotentieel van De Lijn.

Het grote aantal scholieren dat van het regulier openbaar vervoer gebruik maakt, zorgt dan ook voor een groot aantal piekmomenten. Dit kan eventueel een nadelig effect hebben voor andere reizigers die door de piekmomenten op een minder comfortabele manier gebruik moeten maken van het openbaar vervoer. Vooral 's morgens, bij aanvang van de scholen en 's avonds zijn er piekmomenten. Jongeren zijn niet altijd de meest rustige reizigers, en hun aanwezigheid kan door andere reizigers dan ook als storend worden ervaren.

Onlangs gaf een antropologe van de KUL naar aanleiding van een plaatsonderzoek een boek uit met tips

om het openbaar vervoer beter te regelen. Zo spoort zij scholen aan om de lestijden op lichtjes gewijzigde tijdstippen te laten aanvangen en eindigen. Zij formuleerde deze aanbeveling naar aanleiding van haar waarnemingen op tramlijn 12 in Antwerpen. Zij meent dat vooral op deze tramlijn het gedrag van scholieren als storend wordt ervaren. Mevrouw de minister, in uw antwoord op een schriftelijke vraag betreffende de agressie op de tramlijn zegt u dat het net op tramlijn 12 is dat ongeregelheden worden vastgesteld.

Mevrouw de minister, zult u ingaan op de aanbevelingen van de antropologe om de scholen op te roepen het tijdstip van aanvang en beëindiging van de schooltijden te wijzigen, omwille van ongeregelheden en overlast op de tramlijn? Is het probleem dat op tramlijn 12 wordt vastgesteld, een gevolg van het hoge aantal reizigers, of is het louter te wijten aan scholieren die zich luidruchtig en storend opstellen? Volgens de antropologe uiten senioren en bejaarden zich in het openbaar vervoer als een groep van onverdraagzame mensen. Bent u ook die mening toegedaan?

Hoe wilt u een oplossing zoeken voor storende scholieren op tramlijnen en hen aanmanen tot kalmte? Wordt er op de betrokken tramlijnen dan onvoldoende toezicht gehouden door lijnspotters?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik sluit me aan bij deze vraag, al was het maar om te protesteren tegen de teneur ervan. Uit de schriftelijke versie van de vraag van mevrouw Van den Eynde zouden we kunnen concluderen dat er een onderzoek zou zijn gebeurd naar de manier waarop het openbaar vervoer moet worden geregeld, maar dat is niet het geval. Het onderzoek gaat over de aspecten die de sociale cohesie in een stad positief beïnvloeden. Het openbaar vervoer speelt daar een rol in.

Ik heb er ook een probleem mee dat er wordt van uitgegaan dat jongeren rumoerige reizigers zijn die overlast veroorzaken op de tram of op de bus. Dat is de subjectieve perceptie van andere reizigers die met vooroordelen kampen ten opzichte van jongeren.

De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat vluchtig sociaal contact tussen verschillende groepen de beste manier is om vooroordelen en onverdraagzaamheid tussen deze groepen tegen te gaan. Het is

net het openbaar vervoer dat daar een belangrijke rol in speelt. Als er onbegrip is tussen verschillende groepen van reizigers, moeten we er niet naar streven die van elkaar te scheiden. Misschien is er gewoon een capaciteitsprobleem op deze tramlijn en moet dus dat probleem worden opgelost.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik sluit me aan bij de heer Vandenbroucke. De antropologe waarvan sprake heeft nog een aantal andere belangrijke vaststellingen gedaan die niet zijn opgenomen in de vraag van mevrouw Van den Eynde. Een daarvan is dat kinderen en hondjes op een tram voor mensen een aanleiding zijn om contact op te nemen met andere mensen. Dat is duidelijk een positieve vaststelling.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het gaat om een onderzoek dat niet in opdracht van De Lijn is uitgevoerd. Het is ook niet de bedoeling de exploitatie van De Lijn aan te passen. Het is wel een interessant onderzoek, en ik raad iedereen aan het te lezen.

Om redenen van efficiëntie en exploitatie leeft de vraag over het begin en het einde van de schooltijden al lang bij De Lijn. Vanuit de filosofie van het openbaar vervoer is dat evident: hoe meer spreiding, hoe beter voor de exploitatie. Om andere, evidente redenen die wortelen in de onderwijsfilosofie staan scholen daar niet voor te springen. We hebben die vraag al een tijdje geleden gesteld, en De Lijn stelt ze steeds opnieuw. We onderhandelen daarover met de scholen. Soms gaan de scholen deels op de vraag in. Het probleem komt in het onderzoek terug naar boven, maar bestaat dus al lang.

Ik heb in de onderzoeksresultaten niet de stelling teruggevonden dat scholieren zich luidruchtig en storend opstellen. Ik heb evenmin gelezen dat ouderen onverdraagzaam zijn: ik kom daar nog op terug.

Zoals alle tram- en buslijnen vervoert lijn 12 veel scholieren bij het begin en het einde van de schooluren. Dat leidt tot een grote bezetting op het nu reeds ruime aanbod. Dat is de reden waarom de tramstellen op lijn 12 in de spitsuren altijd gekoppeld rijden, en met een hoge frequentie. De hoge bezettingsgraad tijdens de spitsuren en de aanwezigheid van een grote verscheidenheid aan reizigers, ook qua leeftijd – van scholieren tot ouderen – kan zoals elders aanleiding

geven tot irritatie over het gebruik van zitplaatsen, een minder vlotte in- en uitstap, enzovoort.

Ik ken lijn 12 goed, want ik gebruik die tramlijn geregeld. Vanaf 4 maart wordt het tramnet in Antwerpen herschikt en verbeterd. De nieuwe premetrolijn 5 zal zeker bijdragen tot een nog betere mobiliteit in de wijken die nu alleen door lijn 12 worden bediend. Ik wil de aandacht op die innovatie vestigen, want het is ondertussen meer dan 50 jaar geleden dat er nog een nieuwe tramlijn is geopend. De nieuwe lijn zal het probleem dus gedeeltelijk oplossen.

Als tramgebruiker ervaar ik niet dat senioren en bejaarden zich onverdraagzaam opstellen op openbaarvervoersdiensten. Ook de onderzoekster ziet het anders. Ik wil hier even uit de onderzoeksresultaten citeren: ‘Ouderen vormen een zeer specifieke en vooral grote groep op de tram die zich onverdraagzaam kunnen uiten. Maar het wordt hen tegelijkertijd door bepaalde groepen niet gemakkelijk gemaakt om hun vooroordelen overboord te gooien. Helder communiceren over het feit dat men overal kan instappen en niet meer zoals vroeger vooraan bij de chauffeur moet passeren, is voor deze groep van tramgebruikers van belang.’

Ik hoor ouderen vaak klagen over het feit dat jongeren niet zouden betalen. Veel ouderen weten echter niet dat de meeste jongeren een abonnement hebben. Op de bus stapt men vooraan op, maar op de tram kan dat via elke deur. Tramgebruikers tonen dus niet langer hun abonnement. Het zou de doorstroming niet ten goede komen als iedereen vooraan zou moeten opstappen. We moeten alle gebruikers dus duidelijk maken dat de meeste gebruikers een abonnement hebben en dat men overal en niet enkel vooraan mag opstappen. Zo zouden we veel ergernis kunnen wegnemen. Verder is het nodig om vaak controles te organiseren. Dat laatste gebeurt echt wel in Antwerpen.

Uit het onderzoek blijkt ook dat ouderen, precies omdat ze denken dat ze nooit worden geholpen, zich ook niet gemakkelijk laten helpen. Zo staan jongeren vaak hun zitplaats af aan een oudere, maar dat wordt hen niet altijd in dank afgenomen. We moeten eens nadenken over manieren om dat met gerichte communicatie aan te pakken. In elk geval blijkt uit het onderzoek niet dat ouderen onverdraagzaam zijn.

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik het niet eens ben met de veralgemeningen dat jongeren ‘storend’

en ouderen ‘onverdraagzaam’ zouden zijn. Dat neemt niet weg dat we erkennen dat er wat spanningen bestaan, onder meer op lijn 12. Op dit ogenblik loopt er een erg interessant Antwerps scholenproject dat de goede verstandhouding tussen jongeren enerzijds en andere categorieën van reizigers en het personeel van De Lijn anderzijds wil bevorderen. In het kader van dit project geven jongerenbegeleiders, bijgestaan door chauffeurs van De Lijn, in de scholen toelichtingen over de werking van De Lijn, de job van trambestuurder, enzovoort. De jongeren bezoeken in groep een stelplaats en de centrale dispatching. Dit pilootproject moet leiden tot de redactie van een draaiboek dat in alle entiteiten van De Lijn kan worden toegepast.

Lijnspotters zijn op lijn 12 bij het begin en het einde van de schooltijden constant aanwezig. Dit is trouwens ook het geval op andere tram- en buslijnen, zoals op de lijnen 2, 3, 10, 41, enzovoort.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Vooraf wil ik zeggen dat men niet moet lezen wat er niet staat. Ik heb op geen enkel ogenblik een stelling verdedigd. Ik stel me wel vragen. Ik vraag me gewoon af of u de stellingen van de antropologe deelt. Blijkbaar interpreteert u de onderzoeksresultaten anders dan ik. Dat mag natuurlijk.

Het staat vast dat er problemen zijn op tramlijn 12. Ik heb gevraagd of er meer zal worden gecontroleerd om de gemoederen te bedaren. Ik hoop alleszins dat de herschikking van het tramlijnnet tot oplossingen zal leiden. Verder hoop ik dat de lijnspotters zullen kunnen voortwerken. Afgezien van wat de antropologe heeft geschreven, denk ik dat het een goede zaak zou zijn als de scholen de uren zouden kunnen spreiden. Dat zou tot minder overlast en minder piekmomenten leiden. Iedereen zou daarmee gebaat zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Freddy Van Gaever tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over efficiënt middelenbeheer wat de belbussen betreft en de consequenties ervan op lange termijn

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb het genoeg reeds meer dan een jaar in deze commissie te zetelen, maar het is de eerste keer dat ik u een vraag stel. Dat is niet uit een gebrek aan interesse, maar uit respect voor de regering. Ik meen dat de ministers die miljarden belastinggeld beheren, wat anders te doen hebben dan hier gedurende uren vragen te moeten beantwoorden.

Ik behelp me al meer dan een jaar door mijn vragen rechtstreeks aan de administratie te stellen. Dat lukt wel, behalve bij De Lijn. Enkele weken geleden liet ik mijn medewerker aan De Lijn vragen wat de belbussen kosten. Ik werd gedurende weken van het kastje naar de muur gestuurd. Uiteindelijk kreeg ik als antwoord dat indien ik vragen had over De Lijn, er drie mogelijkheden waren. De eerste mogelijkheid is het jaarverslag van De Lijn lezen, de tweede is de website bekijken. Als er dan nog onduidelijkheden zouden zijn, moet ik dat in de commissie aan de minister vragen. Daarom wil ik u vandaag enkele zeer eenvoudige vragen stellen.

Ik ben heel toevallig te weten gekomen hoe een belbus werkt, in Zeebrugge. Ik stond er verweesd aan het station toen ik voor een keer eens de trein had genomen. Ik moest naar de haven, maar er was geen taxi en geen bus. Dat werd me bevestigd door een voorbijgangster. Ik wilde net een taxi opbellen toen er een mooie bus kwam aangereden waar ‘belbus’ op stond. Ik vroeg aan de chauffeur of hij in de richting van de haven reed, en hij bevestigde dat. Ik vroeg hem hoeveel ik moest betalen, maar de chauffeur zei dat hij me niet kon meenemen. Hij vroeg mijn naam, en zei toen dat hij wachtte op mevrouw Dobbelaere. Het was nochtans een grote bus.

Mevrouw de minister, tot vandaag is het me nog altijd onduidelijk in welk apenland wij leven: er staat een bus, die rijdt in de juiste richting, ik wil betalen, maar de chauffeur zegt dat hij me niet mag meenemen, want ik heb niet vooraf gebeld. Hij heeft me

een folder gegeven waarop een nummer stond. Ik moest 2 uur op voorhand bellen. De chauffeur zei me: als u nu belt, zullen we u binnen 2 uur komen halen. Ik heb nog steeds niet begrepen hoe dat in elkaar zit. Toen ik terug in Antwerpen kwam, heb ik de folder eens goed bekeken en heb nagegaan wat die belbus precies is.

Mevrouw de minister, wat heeft het systeem van de belbus tot vandaag reeds gekost? Wat is de gemiddelde kostprijs per passagier voor een retourrit? Vreest u niet, indien u het systeem niet snel wijzigt, dat we over 1 of 2 jaar met De Lijn in een soort Sabenascenario zullen belanden waarbij we het niet meer zullen kunnen betalen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het niet helemaal eens met de uiteenzetting van de heer Van Gaever. In een aantal streken van Vlaanderen zijn er een aantal buslijnen afgeschaft. Het goede daarvan is dat er in de plaats een belbus is gekomen.

De heer Van Gaever geeft het voorbeeld van Zeebrugge. Mijns inziens bestaan er zeer goede en zeer slechte voorbeelden van de belbus. Het goede aan de vraag van de heer Van Gaever is dat we eindelijk eens zullen weten wat de opbrengst en het gebruik van die belbussen is.

Als we belbussen hebben ingezet, gebeurde dat dan in het kader van de basismobiliteit of in het kader van het afschaffen van andere lijnen op het grondgebied van een gemeente? Dat is voor mij een heel groot verschil.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken van alles wat te maken heeft met taxi's, wat u in uw beleidsbrief openbaarvervoerauto's hebt genoemd? Is de taxi daarvoor in de plaats gekomen? Is de taxi veel goedkoper? Wat is de prijszetting van die taxi? Ik herinner me dat er tijdens een discussie ooit is gezegd dat de taxichauffeur van 's morgens tot 's avonds beschikbaar moet zijn met zijn wagen en daar moet voor worden betaald. De taxi moet ook toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Welke ervaring heeft men met de taxi? Is die als exploitatievorm goedkoper dan een belbus? Als dat zo is, moeten we niet langer wachten om dat systeem toe te passen.

Mevrouw de minister, we moeten eens een goede evaluatie krijgen van de basismobiliteit. Het fenomeen

dat de heer Van Gaever in het kader van de belbus aanhaalt, zien we op andere plaatsen ook opduiken onder de vorm van bussen die leeg rondrijden. Dit is de discussie over een model voor vraag en aanbod. Wanneer zullen we een goed debat en goed inzicht krijgen met alle elementen erbij?

Ik heb daar een schriftelijke vraag over gesteld. In het antwoord wordt verwezen naar de website van de Vlaamse overheid, maar daar krijg ik alleen een overzichtskaart van waar er basismobiliteit is ingevoerd. Ik zou graag een paar kwalitatieve argumenten willen horen om te weten of die belbussen zinvol zijn en waarom dat zo is. Is het de bedoeling om beperkte vervoersstromen te organiseren? Ik meen dat we in de loop van de komende maanden nog op deze aspecten zullen terugkomen.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, ik wilde eveneens de vraag stellen in welke mate de taxi kan worden ingeschakeld als een alternatief, eventueel met ondersteuning vanuit de lokale overheden.

Als ik het vanuit mijn achtertuin bekijk, is het belbussysteem heel succesvol. Het is in de plaats gekomen van een aantal buslijnen in samenhang met het voorzien in voldoende basismobiliteit. Dat is ook verlopen in overleg met de lokale besturen.

Ik pleit er trouwens voor om het invoeren van belbuslijnen zo veel mogelijk in samenspraak met de lokale besturen te laten gebeuren. Zij zijn immers heel goed geplaatst om te oordelen en kunnen ook een bijdrage leveren. Nu wordt er enkel gewerkt via een derdebetalersysteem, maar misschien moet worden bekeken in welke mate andere financieringsstromen mogelijk zijn. De inbreng vanuit de lokale besturen kan op die manier nog vergroot worden.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Ik heb over het probleem waarmee de heer Van Gaever wordt geconfronteerd, namelijk of een belbus al dan niet een reiziger kan meenemen die niet tijdig heeft getelefoneerd, om de agenda van de commissie niet te overladen, een schriftelijke vraag gesteld. De heer Van Gaever heeft die vermoedelijk in het Bulletin kunnen lezen. Het antwoord van de minister luidde dat de onderrichtingen inderdaad wat onduidelijk zijn, maar dat het kan

om een reiziger in dat geval mee te nemen, mits de chauffeur de centrale verwittigt en het geen problemen veroorzaakt voor de reeds gemaakte afspraken voor de belbus.

Lokaal stel ik vast dat wanneer het systeem met enige soepelheid wordt toegepast, men er op een flexibele manier op kan inspelen. Ik constateer dat men vrij tevreden is over de belbus. Dat staat in contrast met de vrij grote ontevredenheid over de lege lijnbussen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, omdat hier wordt gehamerd op de bezettingsgraad van de diverse modi en meer bepaald op die van de belbussen, wil ik de vraag wat verbreden. Hoe ver staat u met het registratiesysteem? Dat systeem zal straks wellicht ook aan bod komen tijdens de gedachtewisseling over het Pendelplan.

Hebt u al overleg gepleegd met de diverse partners? U zei eerder dat u geen registratiesysteem wou installeren voor VVM De Lijn zonder daarbij de link te leggen naar andere vormen van openbaar vervoer zoals de NMBS. Het systeem is cruciaal bij het beantwoorden van de vragen waar we belbussen inschakelen, waar we opteren voor openbaarvervoerauto's en waar we de basismobiliteit bijsturen. De vragen van de collega's komen immers neer op één kernvraag: hoe kunnen we vraag en aanbod meten en op elkaar afstemmen?

Mevrouw de minister, werkt u nog aan het registratiesysteem? Hoe ver staan de besprekingen of het overleg?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, u stelde veel vragen. Ik zal ze allemaal beantwoorden, maar veel is terug te vinden in de visie op openbaar vervoer in mijn beleidsnota.

Mijnheer Van Gaever, u stelde vragen over de opbrengst en de kostprijs. In samenspraak met de Inspectie van Financiën werd voor de belbusprojecten het percentage uitgevoerde ritten als een representatief evaluatiecriterium vooropgesteld. Dat is heel erg belangrijk. Een belbusproject wordt ontwikkeld en de behoeften worden onderzocht.

Alles wordt trouwens besproken in een openbaarvervoercommissie waarbij ook de lokale besturen

worden betrokken. Ik ben van plan om die betrokkenheid nog veel meer te versterken bij het nieuw te ontwikkelen beleid inzake netmanagement. We zullen daarbij werken met convenants en dus een soort van contract opstellen met de lokale overheid voor de verdere invulling ervan. We zullen dat doen als we aan 90 percent basismobiliteit zitten. Dat moet het geval zijn in 2007. In 50 gemeenten worden nu, in 2006-2007, de laatste projecten opgestart voor basismobiliteit. Het project-basismobiliteit wordt dus ontwikkeld na onderzoek en wordt in nauwe betrokkenheid met de lokale besturen ontwikkeld. In landelijk gebied gaat het daarbij in veel gevallen om een belbus in plaats van een gewone bus.

Het aantal ritten van een belbus wordt becijferd. Het percentage van het aantal ritten dat effectief gereden wordt, is voor ons het evaluatiecriterium om te bepalen of een belbus al dan niet succesvol is. We hebben daar lijsten van. Als een belbus niet succesvol is, dan continueren we het project niet. Ik kom daar straks op terug.

Het kostendekkingspercentage is daarentegen geen afdoend evaluatiecriterium om de doelgerichtheid van de projecten en de realisatie van de normen voor basismobiliteit te meten. Het percentage uitgevoerde ritten is een belangrijke indicator bij de jaarlijkse evaluatie van de projecten basismobiliteit en de convenants. Rekening houdend met dit evaluatiecriterium realiseert De Lijn, met het advies de openbaarvervoercommissie, de exploitatieprojecten met de meest efficiënte exploitatievorm. Over de uitgevoerde ritten wordt jaarlijks gerapporteerd overeenkomstig de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg. We hebben die cijfers. Ze geven weer welke projecten vooropgesteld worden en hoeveel er worden gerealiseerd. Als ze boven 50 percent zitten, worden ze als goede belbusprojecten beschouwd, zoals bijvoorbeeld in Zeebrugge.

In het kader van de vertrouwelijkheid van de bedrijfsgegevens in een concurrentiële marktomgeving – want een overgroot deel van de belbusprojecten wordt uitgevoerd door exploitanten –, worden per project geen gedetailleerde kosten gepubliceerd. De meerderheid van de belbusprojecten wordt door De Lijn op de privé-markt aanbesteed en in haar opdracht uitgevoerd door privé-busondernemingen. Bij de opbrengst en registratie wordt geen onderscheid gemaakt tussen een belbusreiziger en een reiziger op vaste lijnen. In beide gevallen kan het bijvoorbeeld gaan om reizigers met een jaarabonne-

ment die volgens hun wens en behoefte gebruik kunnen maken van beide vormen van openbaar vervoer.

Belbusprojecten vormen een integraal onderdeel van de invoering van de basismobiliteit volgens het daarover in 2001 door het Vlaams Parlement goedgekeurde decreet en volgens het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de basismobiliteit. Overeenkomstig de bepalingen van het regeerakkoord worden deze projecten op de efficiënte inzet van de middelen getoetst zowel door De Lijn zelf als door de provinciale openbaarvervoercommissies.

De invoering van de basismobiliteit is gebeurd binnen het vooropgestelde budget. Het meerjarenprogramma basismobiliteit zal eind 2006, begin 2007 zelfs worden afgesloten aan een exploitatiekost die recurrent 20 miljoen euro lager is dan oorspronkelijk begroot in de beheersovereenkomst 2003-2009. Met andere woorden, door de besparingen zullen we het project basismobiliteit realiseren met 20 miljoen euro minder dan vooropgesteld. De invoering van de basismobiliteit vormt overigens een onderdeel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat op middellange termijn zowel de bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, milieuvriendelijkheid als leefbaarheid van de mobiliteit in Vlaanderen moet garanderen.

Neen, ik vrees absoluut niet voor een Sabenascenario. In de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn zijn afspraken gemaakt over de wederzijdse financiële engagements. Een van de engagements van De Lijn luidt dat zij haar exploitatierekening minimaal in evenwicht moet afsluiten. Sinds haar oprichting is De Lijn daar tot nu toe elk jaar in geslaagd.

In verband met de schuldpositie van De Lijn bepaalt bijlage 9 bij de beheersovereenkomst 2003-2009: 'Ten einde een gezonde schuldpositie te behouden kan de maatschappij niet afwijken van het volgende principe. De uitstaande langetermijnschuld met betrekking tot leningen is altijd kleiner dan de economische restwaarde van de activa die niet via kapitaalsubsidies gefinancierd zijn. De economische restwaarde van deze activa is gelijk aan de boekwaarde op basis van de toepassing van de waarderingsregels van de maatschappij.'

Er zijn meer dan genoeg garanties ingebouwd om een budgettaire ontsporing te voorkomen. Ik kijk daar zelf – net als het management van De Lijn – nauwlettend op toe.

Zoals u weet, lopen er vandaag twee pilootprojecten met de openbaarvervoerauto in Limburg. De openbaarvervoerauto is gewoon een lagere, kleinere vorm van de belbus. Deze projecten moeten worden geëvalueerd. Ik heb dit experiment 'openbaarvervoerauto' genoemd in plaats van taxi. Het blijft – net als met het hele belbusconcept – ontzettend belangrijk om dat onderscheid met taxi's te maken. De taxi komt bij iemand thuis en brengt hem naar de plaats die hij vraagt. Zowel de belbus als de toekomstige openbaarvervoerauto rijden enkel van halte tot halte en stoppen enkel en alleen bij een vooraf bepaalde halte. We willen daar flexibel in zijn. In het kader van de toegankelijkheid kunnen we bijvoorbeeld zelfs een halte creëren voor iemands huis, maar de stopplaats blijft steeds een halte.

Op de vraag of een openbaarvervoerauto of de inschakeling van taxi's in het project basismobiliteit goedkoper is dan een belbus, kan ik vandaag geen antwoord geven. Tot hier toe geven de onderhandelingen met de taxisector geen aanwijzing dat ze goedkoper zouden zijn. Als we dezelfde kostprijs moeten betalen voor een belbuschauffeur als voor een chauffeur van een openbaarvervoerauto, dan is er geen kostprijsvermindering, tenzij door het verschil in de prijs van de brandstof. Het gaat nu eenmaal om een minder zware wagen. We willen tot een akkoord komen met de taxisector. Waar belbussen niet succesvol zijn, willen we ze vervangen door openbaarvervoerauto's, als en alleen als dat goedkoper uitvalt. Zo ver zijn we nog niet met die onderhandelingen.

Ik wil de inspraak van de lokale besturen in de toekomst zeker versterken. De verdere uitwerking van de basismobiliteit – die laatste 10 percent – en de behoeftes op lokaal niveau om belbus- of andere openbaarvervoerprojecten in te richten, zullen we verwerken in het convenantenbeleid. Daar zal wat meer tegenover moeten staan. Ik vind dat Vlaanderen dat mag vragen. We moeten niet altijd via het derdebetalerssysteem de exploitatie mee ondersteunen. Ook andere aspecten, zoals betere informatie aan de bevolking, zouden daar deel van kunnen uitmaken.

Mijnheer Van Gaever, er zijn duidelijke afspraken en regels over de werking van de belbus. De heer Caluwe heeft daar een vraag over gesteld en hopelijk een duidelijk antwoord gekregen. De belbus kan u alleen meenemen als er nog plaatsen beschikbaar zijn. De chauffeur moet dat navragen bij de dispatching. Als klant hebt u daar geen zicht op. De belbus rijdt rond op aanvraag. Het is goed mogelijk dat er bij uw halte

nog vrije plaatsen zijn, maar dat die gereserveerd zijn door iemand bij een volgende halte. Misschien had de chauffeur u dat moeten uitleggen. Als zich dergelijke onduidelijke situaties voordoen, moeten we dat communiceren aan de belbuscentrales.

Ik herhaal nog eens wat ik hier al vaker heb gezegd over de evaluatie van de basismobiliteit. Elk jaar worden de lopende projecten geëvalueerd. De gewone lijnen die niet succesvol zijn, worden vervangen door belbussen. Waar dat zinvol lijkt, zal de openbaarvervoerwagen in de toekomst worden ingezet.

Wat de vraag over het registratiesysteem betreft, het zogenaamde Retibo-project van De Lijn, heb ik er hier al meermaals op gewezen dat het invoeren ervan vandaag 60 miljoen euro kost. Vandaag is niet in de financiële middelen voorzien binnen De Lijn om dat systeem op poten te zetten. Dat is de eerste reden waarom dit vandaag niet wordt ontwikkeld. De tweede reden is dat ik vind dat dit te ontwikkelen systeem compatibel moet zijn met alle andere openbaarvervoermaatschappijen in dit land. Die gesprekken zijn volop gaande.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, regelmatig hoor ik dat leden ministers bedanken voor hun volledige of uitvoerige antwoord. Ik moet eerlijk gezegd zeggen dat ik wat droevig ben: u hebt immers op geen enkele van mijn vragen geantwoord.

Ik kan u echter misschien helpen. Ik heb u gevraagd wat een belbusrit gemiddeld kost. U hebt een uitvlucht gevonden om daar niet op te moeten antwoorden. Ik heb dat echter onderzocht. De laatste tijd ben ik elke week met een belbus gaan rijden. Wat ik zeg, kunt u controleren.

De eerste keer was een week of vijf geleden in Antwerpen. Daar men de bus 2 uur vooraf moet bestellen en ik dus 2 uur moest wachten, ben ik naar een plaats gegaan waar het aangenaam vertoeven is. Ik ben naar Café Trappisten in Westmalle gegaan. Net voor dat café is er een belbushalte. Ik heb gevraagd of men me kon komen halen en me kon terugbrengen naar Sint-Antonius, naar standplaats 55, die ik willekeurig uit de folder had gekozen.

De bus was stipt op tijd. Ik heb met de chauffeur gesproken. Toen had hij twee klanten op een hele namiddag. Hij zei me dat hij over een uur nog iemand

moest gaan ophalen in Zoersel. Daarna zou hij me moeten terugbrengen. Voorlopig was dat alles, aldus de chauffeur. Die opdracht van de centrale kwam, heel modern, via een faxapparaat binnen. Alle gegevens stonden er prima op. Ik heb me toen afgevraagd wie dat allemaal betaalt.

Het was een lege bus die me is komen ophalen. Ik denk dat die er ongeveer 10 minuten over heeft gedaan om me te bereiken. Dan heeft die bus me ongeveer 15 minuten vervoerd, waarna hij opnieuw leeg is vertrokken. Ik denk dat hij dan opnieuw 10 minuten heeft moeten rijden. Ik denk dus dat ik niet overdrijf wanneer ik stel dat die bus ongeveer 1 uur heeft besteed aan mijn heen- en terugrit.

Mevrouw de minister, u moet me onderbreken als ik iets zeg dat niet klopt, maar ik denk dat De Lijn ongeveer vier mensen nodig heeft om één van dergelijke bussen te laten rijden. Dan heb ik het over de chauffeurs en het administratief personeel dat de telefoons moet opnemen. Dat zou neerkomen op een kostprijs van ongeveer 1 miljoen frank per jaar. Een belbus kost dus 4 miljoen frank. Dan hebben we echter nog geen bus, noch brandstof. Ik schat dat een dergelijke bus gemiddeld tussen tien en dertig mensen per dag vervoert, wat zou neerkomen op 1000 frank per rit. Ik ben het er dan meteen mee eens dat taxi's goedkoper zullen zijn.

Mevrouw de minister, luister alstublieft naar iemand die een klein beetje ervaring heeft: dat systeem is ridicuul en gedoemd om te verdwijnen. Ik zal zeggen waarom. Vijf weken geleden had die chauffeur's namiddags twee reizigers. Veertien dagen geleden meldde de chauffeur van dienst me echter dat ze het nauwelijks kon bijhouden. Over 7 minuten moest ze ergens zijn, maar binnen 14 minuten elders. Dat was moeilijk.

Ik had gedacht dat dit systeem binnen zes maanden uit de hand zou lopen. Het heeft echter nog geen zes weken geduurd. Vorige vrijdag zei de chauffeur van de belbus me dat alles in het honderd aan het lopen was. Hij moest overal zijn en kon niet meer volgen. Er was sprake van gehandicapten die moesten worden geholpen, enzovoort.

Er is nu iets gebeurd waarvan ik denk dat u het niet weet, mevrouw de minister. Dat verbaast me dan. Gisteren heb ik met De Lijn gebeld om opnieuw een busje te bestellen voor volgende week. Ik ben dat nu immers gewoon. De dame in kwestie heeft me geant-

woord dat de chauffeurs met enorme vertragingen kampen, zodat dit vanaf maandag erop niet meer zou kunnen worden gerealiseerd. Vanaf die maandag zou er namelijk geen sprake meer zijn van 2 uur vooraf bellen, maar 24 uur. Dat is een verslechtering qua klantenservice met 1200 percent. Het systeem loopt dus al vast.

Ik zal eens iets grappigs voorlezen. Ik ben naar Café Trappisten gegaan en heb die mensen gezegd dat ze het volgende eens aan hun klanten moeten geven. Ik citeer: 'Voor onze 65-plussers, verpozing en sociaal contact in supraangename sfeer. Nieuw initiatief van Café Trappisten. Vanaf maandag 23 januari organiseren we op alle weekdays tussen 10 en 12 uur en 14 en 16 uur momenten van bezinning, verpozing en ontspanning, in een voorbehouden ruimte van ons etablissement, voor onze senioren. Dankzij de aanbieding van De Lijn, via de belbus, kunt u volledig gratis opstappen op niet minder dan 55 plaatsen in Oostmalle, Westmalle, Halle, Zandhoven en Sint-Antonius, en wordt u tot aan onze voordeur gebracht. In omgekeerde richting wordt u afgehaald bij ons en terug naar uw opstapplaats gebracht, uiteraard allemaal gratis. Wij stellen dan ook voor aan onze 65-plussers in de toekomst geen krant meer te kopen en 's morgens bij ons de uitgebreide waaier van kranten die we u aanbieden, te komen lezen. In plaats van een krant te kopen, kunt u dan hier een consumptie betalen. Dankzij De Lijn, heen en terug gratis, hopen wij u eerstdaags te mogen begroeten.'

Indien we de mensen toelaten om allemaal gratis te rijden op bussen die miljoenen kosten, zal alles in het honderd lopen. Ik dacht dat het nog maanden zou duren, maar vanaf aanstaande maandag moet voor een belbus al 24 uur op voorhand worden gebeld. Wie me niet gelooft, mag gerust zelf eens naar De Lijn bellen. Ik heb het nummer bij me.

Blijkbaar loopt het systeem helemaal vast. Ik weet dat dergelijke ritjes 25 euro kosten. Toch hoor ik iedere week euforisch nieuws van De Lijn. Elke week opnieuw verspreidt De Lijn goed nieuws over het gestegen aantal passagiers. Niemand schijnt te beseffen welke chaos ons wacht en wat dit ons allemaal zal kosten.

De minister doet me denken aan een cafébaas die elke week verkondigt dat hij weer eens tien vaten bier meer heeft verkocht. Op de vraag waar die stijging vandaan komt, kan hij echter enkel antwoorden dat hij de ene tournee générale na de andere geeft. Daar

komt het eigenlijk op neer. De minister geeft in feite alles gratis weg.

Ik heb eigenlijk geen enkel antwoord op mijn vragen gekregen. Ik heb de minister wel een eind op weg geholpen. Ik heb uitgerekend dat elke rit ongeveer 25 euro kost. Ik hoef zelfs niet te betalen. Sommige mensen moeten 1 euro betalen. Dit dekt slechts een fractie van de eigenlijke kostprijs. Er zijn 6 miljoen Vlamingen. Indien 1 percent van hen, oftewel 60.000 mensen, de belbus zouden bellen, zou de minister voor miljarden franken bussen moeten bestellen. Deze bussen zouden echter slechts 1 percent van de bevolking bedienen. Ik ben ontgoocheld, maar ik wens de minister alle succes.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Het is niet mijn bedoeling De Lijn te verdedigen. Het verhaal is evenwel wat genuanceerder dan de heer Van Gaever laat uitschijnen. De heer Van Gaever heeft echter wel een punt. Bepaalde belbusritten kosten ontzettend veel geld en hadden eigenlijk al lang door een ander dienstverleningssysteem moeten worden vervangen. Ik wil dit debat zeker eens voeren. Tenslotte gaat het hier niet enkel over de belbussen. Sommige tramlijnen moeten dagelijks, tijdens de spitsuren, pakken reizigers vervoeren. Dat is ook een onderdeel van de realiteit. Het dekkingspercentage van De Lijn vormt een genuanceerd verhaal en draait zeker niet enkel om de belbussen.

Ik vraag me af wanneer de taxi's zullen worden ingeschakeld. De heer Decaluwe heeft hierover in het verleden al vragen om uitleg gesteld. Ik hoor hier al jaren over het inschakelen van de taxisector spreken. Er stelt zich in dit verband evenwel een ernstig probleem, met name de rol die de vakbonden in heel het verhaal spelen.

In Nederland krijgt elke taxichauffeur het minimumloon. Daarnaast ontvangt hij natuurlijk wat drinkgeld. De Vlaamse vakbonden vinden dat taxichauffeurs de ritten van de belbussen mogen overnemen als ze dezelfde dienstverlening kunnen verzorgen. Dit betekent dat de chauffeurs de CAO van de chauffeurs van De Lijn moeten volgen, altijd beschikbaar moeten zijn en personen met een handicap moeten kunnen vervoeren.

Op het platteland zijn de vervoersstromen eigenlijk vrij mager. Het is trouwens niet altijd even gemakke-

lijk daar een taxi te vinden. In een hoop gemeenten rijden gewoonweg geen taxi's. Ik vraag me af wanneer de minister de zogenaamde OV-auto wil laten rijden. Ze heeft in dit verband enkel naar twee projecten in Limburg verwezen. Ik heb deze ochtend een vrouw ontmoet die de combinatie tussen belbus en taxi had aangewend om naar het ziekenhuis te gaan. Ze vond het een schitterend systeem. Ik vraag me af wanneer we op dit vlak meer resultaten zullen zien en wanneer dit op het terrein met de taxisector zal worden uitgewerkt. Ik kan enkel vaststellen dat deze mogelijkheid momenteel niet van de grond komt.

De heer Van Gaever heeft alleszins een punt. Volgens mij kosten bepaalde belbusritten niet enkel 25 euro, maar zelfs 75 euro. Ik vraag me af waarom dit systeem is ingevoerd. De gebruikte normen zijn niet langer hanteerbaar. De minister moet een alternatief vinden om de mensen van punt A naar punt B te vervoeren. In mijn ogen kan de OV-auto dit alternatief vormen.

Ik wil het hier ook nog even over de rapportering hebben. In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag over dit onderwerp heeft de minister naar de website van de Vlaamse Gemeenschap verwezen. Zoals ik tijdens de bespreking van de beleidsbrief al heb opgemerkt, vind ik op deze website geen kwantitatieve gegevens met betrekking tot de belbussen of de basismobiliteit terug. Ik vind er enkel een kaart van Vlaanderen waarop de basismobiliteit wordt toegevoegd. Over de opgedane ervaringen met het systeem staat er niets te lezen. Indien we de discussie willen aangaan, moeten we echter weten in welke Vlaamse regio's de normale dienstverlening is afgeschaft en door belbussen is vervangen.

Ik weet niet hoe het in Westmalle of in Oostmalle is gegaan. Ik ken echter wel plaatsen in Vlaanderen waar de bestaande dienstverlening grotendeels is afgeschaft en enkel tijdens de spitsuren, vooral voor de schoolgaande jeugd, nog gewone bussen rijden. De rest van het aanbod is door belbussen vervangen. Ik heb ook al met chauffeurs van het Tongerse stadsnet gesproken. Soms vervoeren de chauffeurs van de gewone bussen slechts vier mensen per dag. Dergelijke feiten mogen we ook niet ontkennen.

Ik ben een groot voorstander van het openbaar vervoer. De pendel is echter naar de andere kant doorgeklagen. We moeten dringend alternatieven zoeken. De minister beweert dat bepaalde elementen van de basismobiliteit na hun evaluatie door een ander systeem zijn vervangen. Ik zou hier graag een overzicht

van krijgen. Op de website van de Vlaamse Gemeenschap kan ik het antwoord op deze vragen spijtig genoeg niet vinden.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Van Gaever, als we mobiliteit enkel en alleen vanuit een economisch oogpunt zouden benaderen – wat betekent dat we enkel bezig zijn met mensen die zich om economische redenen verplaatsen – gaat uw redenering hoogstwaarschijnlijk op. Maar het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen vertrekt vanuit een economisch en vanuit een sociaal oogpunt. Dat wil ik echt benadrukken.

De belbussen zijn economisch niet rendabel. Dat zie ik ook wel. Maar ze zijn wel sociaal rendabel. Daarom ontwikkelen we het systeem van de belbussen. Elke belbus is een toegankelijke manier van openbaar vervoer. Een rolstoelgebruiker kan hier gebruik van maken, wat niet voor de hand liggend is voor het openbaar vervoer. De belbus is er voor mensen met een beperkte mobiliteit en voor mensen die in hun omgeving geen aantakking hebben op het openbaar vervoer. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de belbus vooral wordt gebruikt door oudere mensen en mensen die niet mobiel zijn. Daarom investeren we in Vlaanderen in belbussen, vooral op het platteland.

Nog niet lang geleden hebben mensen die vandaag aangepast vervoer in Vlaanderen organiseren, een betoging georganiseerd. Het was geen grote betoging, dus ze heeft niet het nieuws gehaald, maar het was wel een belangrijke. Zij vroegen aan de Vlaamse overheid om de diensten voor aangepast vervoer in heel Vlaanderen mogelijk te maken. We hebben daarop geantwoord dat we daar voorlopig de middelen niet voor hebben, maar we willen wel het gewone openbaar vervoer nog meer toegankelijk maken en nog meer belbussen inzetten voor mensen die geen opstapmogelijkheid hebben op het openbaar vervoer.

We willen mensen het recht geven op inclusie in de samenleving. We willen hun het recht geven om eens naar de markt of de film te gaan. Voor mij heeft dat te maken met een warm Vlaanderen. Dat is de reden waarom we in belbussen investeren.

We moeten wel nagaan of het systeem zo efficiënt mogelijk werkt. Daarom evalueren we de werking van de belbussen. Mijnheer Peumans, ik ben voor-

stander van de openbaarvervoerauto, maar u hebt zelf de problemen duidelijk geschetst. Als we evenveel moeten betalen als voor een belbus, kunnen we beter de belbus laten rijden, want die is alleszins toegankelijk, wat voor een taxi niet voor de hand liggend is. Dat zijn de redenen waarom we vandaag doen wat we doen. Het is dus een en-en-verhaal.

Mijnheer Peumans, in uw pleidooi over basismobiliteit en de belbussen hoor ik de vraag naar een kwalitatieve evaluatie. Daarvoor moeten we eens een onderzoek opstarten, want dat is niet mogelijk met de gewone evaluatiecriteria die we vandaag gebruiken. Ik wil zeker nagaan of dit zinvol is voor de belbussen.

De voorzitter: De heer Van Gaever heeft het woord.

De heer Freddy Van Gaever: Mevrouw de minister, u hebt iets gezegd dat me stoort. Als u het hebt over het economische aspect van de belbus, doet u alsof u sociaal bent en ik niet. Ik geloof dat ik even sociaal voelend bent als u. U moet me dus niet verwijten dat ik niet sociaal voelend zou zijn en u moet er ook niet de gehandicapten bij betrekken.

De belbus is geen ambulance, het is een belbus. Als u de gehandicapten wilt helpen, moet u geen belbussysteem organiseren, maar goedkoop transport voor gehandicapte mensen. Ik ben voor een warm Vlaanderen. Ik ben sociaal voelend, maar een bus die miljoenen kost en 32 personen kan vervoeren, laten rondrijden om een rolstoelpatiënt naar de markt te brengen, is geen sociale opdracht. Dan kunnen we beter die rolstoelpatiënt laten vervoeren door een ambulance of een ander aangepast transportmiddel. Daar hebben we geen belbus voor nodig.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat is niet wat die mensen vragen. Zij vragen een inclusief beleid. Ze willen zo veel mogelijk behandeld worden als u en ik.

De heer Freddy Van Gaever: Zij willen op een veilige manier op de markt geraken.

Mevrouw Helga Stevens: Ik ben hier niet mee akkoord. Mensen met een handicap zijn geen zieke mensen. Mijnheer Van Gaever, ik ben niet akkoord met uw visie. Wij zijn niet ziek en hebben evenveel als andere mensen recht op openbaar vervoer. Waarom moeten we die mensen opsluiten in ambulances?

Daar kan ik helemaal niet mee akkoord gaan.
(Applaus)

De heer Freddy Van Gaever: Ik wil enkel zeggen dat ik ook gehandicapten wil helpen, maar dan op een efficiënte manier en zonder ze te gebruiken als schaamlapje voor de miljarden die de belbussen binnenkort zullen kosten. Daarover gaat het.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Van Gaever, ik vind het helemaal niet ongepast dat door een systeem van aangepast openbaar vervoer mensen de kans krijgen om op een aangename manier hun sociale contacten overeind te houden en zelfs op te bouwen. Als dat iets kost aan onze maatschappij, is dat maar zo.

Dat moet niet per se economisch rendabel zijn. De kosten voor het vervoer van mensen die moeilijk toegang hebben tot vervoer, moeten we als maatschappij dragen. Dat belet niet dat we er zo efficiënt mogelijk mee om moeten gaan.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer Koninckx, u maakt er natuurlijk een karikatuur van. U bent van plan om het Vlaams Belang in het verdomhoekje te plaatsen, alsof wij niet sociaal voelend zouden zijn.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, dat doet de heer Van Gaever natuurlijk ook. Mijnheer Huybrechts, de manier waarop de heer Van Gaever over de belbus heeft gesproken – op basis van zijn toevallige ervaringen in Oost- of Westmalle – is best aardig, maar zulke verhalen kan ik ook ophangen.

Ik heb gezegd dat het dossier van de belbus veel genuanceerder is. Mevrouw de minister, ik denk dat u dat duidelijk naar voren hebt gebracht. Het probleem is dat de alternatieven onder andere door de vakbonden sterk worden aangevochten. Daar zit eigenlijk het hele probleem. Ik vind ook dat een taxi in de plaats van een belbus mogelijk moet zijn in het geval dat de heer Van Gaever beschreef. Als die taxi echter even duur is als de belbus, dan kunnen we evengoed de belbus laten rijden. De manier waarop de heer Van Gaever de discussie voert, doet me een beetje denken aan de heer Dedecker die eveneens op dat niveau discussieert. Ik hou daar niet van.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over openbaar vervoer voor personen met een handicap

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het openbaar vervoer vormt een belangrijk transportmiddel voor veel personen met een handicap. Door toegankelijkheidsproblemen is het echter niet altijd evident om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Recente evoluties bieden bepaalde mogelijkheden, maar houden ook gevaren in.

Mevrouw de minister, enkele maanden geleden vernam ik dat u hebt laten onderzoeken of in bepaalde gebieden de belbus kan worden vervangen door taxi's. Voor degenen die gebruik maken van een rolstoel of een driewieler, kan dit een probleem vormen. Tot nu toe raakten zij probleemloos op de belbus omdat elke belbus beschikt over een hellend vlak. Sommige belbussen waren er technisch toe uitgerust om personen met een elektrische rolstoel mee te nemen. Dat is belangrijk, want een elektrische rolstoel is heel zwaar. Bij een gewone taxi is dit niet vanzelfsprekend. De omschakeling van de belbus naar een onaangepaste taxi zou een ernstige rem zijn op de mobiliteit van personen met een handicap.

In de Gazet van Antwerpen staat vandaag een artikel waaruit blijkt dat in Antwerpen een omgekeerde beweging wordt gemaakt: van taxicheques naar belbussen. Immers, het budget voor de taxicheques was in de helft van het jaar al op. Na overleg bleek dat de belbus heel wat goedkoper zou zijn.

Ook de doorverwijzing naar een mindermobielen-centrale, afgekort een MMC, is niet altijd een oplossing. Bovendien is niet in elke regio zo'n centrale actief. Daarnaast moet een rit 2 dagen op voorhand worden aangevraagd. Er is ook een groot verschil voor wat de kosten betreft. Dit probleem kwam ook vorige week ter sprake, naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van der Borght. Steeds meer mensen kunnen gratis gebruikmaken van het openbaar vervoer. Personen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een traditioneel aanbod, moeten echter wel betalen. Een rit met de MMC kost veelal meer dan een rit met De Lijn. Bovendien verschillen de voorwaarden van gemeente tot gemeente, maar over het algemeen wordt naast een kilometervergoe-

ding ook een vaste vergoeding gevraagd of een minimumvergoeding. Meestal moet een jaarabonnement worden betaald.

Ook een dienst aangepast vervoer, afgekort een DAV, is veelal duurder. Bij de MMC of de DAV bestaat trouwens niet de garantie dat men effectief vervoer zal vinden. Vooral tijdens de spitsuren, wanneer veel mensen gebruikmaken van deze diensten voor het woon-werkverkeer, is het moeilijk de vele vragen te beantwoorden.

Het volledig toegankelijk maken van het regulier vervoer zou de beste oplossing zijn. Wie in het traditioneel openbaar vervoer zijn bus of tram heeft gemist, kan gewoon de volgende nemen. Voor iemand die gebruikmaakt van een MMC of DAV is dat niet evident.

In Het Nieuwsblad van 20 januari stond dat de zestien Vlaamse DAV's het vanaf volgend jaar zonder subsidies moeten stellen. Dit is verontrustend, vooral omdat de DAV's op jaarbasis 91.000 ritten uitvoeren en 23.000 ritten moeten weigeren.

Vorige week hebt u gezegd dat het regulier aanbod toegankelijk moet worden gemaakt. Toch blijven er specifieke problemen voor bepaalde groepen van mensen, zoals personen met een ernstige handicap of een zware mobiliteitsbeperking, die nood hebben aan een DAV. Ik begrijp dan ook niet waarom die subsidies zouden wegvallen. In de beleidsbrief van minister Vervotte staat immers: 'Ik zal structurele ondersteuning bieden aan de diensten voor openbaar vervoer en de mindermobielencentrales.'

Mevrouw de minister, wat zijn de resultaten van uw onderzoek naar de opportuniteit om belbussen door taxi's te vervangen in bepaalde regio's? Hebt u daarover al overleg gepleegd met minister Vervotte? Het vervangen van belbussen door taxi's zal immers een impact hebben op de nood aan aangepast vervoer.

In september 2005 werd aangekondigd dat alle bussen van De Lijn die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers, zouden worden voorzien van afsluitbare geldkoffers. De streefdatum is 1 maart 2006. Dat is binnen een zestal weken. Zo'n aanpassing zou de chauffeur toelaten om zijn stuurcabine te verlaten. Dan is er geen reden meer om rolstoelgebruikers te weigeren. Wat is de stand van zaken? Wordt die doelstelling gehaald? Klopt het bericht dat de Diensten voor Aangepast Vervoer volgend jaar geen subsidies

meer zullen krijgen? Wordt er in een alternatief voorzien?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik wil me aansluiten bij wat mevrouw Stevens heeft gezegd door te verwijzen naar een schrijnend voorbeeld. Het betreft een gezin uit Houthalen-Helchteren. Ik hoor hier voortdurend een lofzang op de belbussen. Mijn voorbeeld toont aan dat dit niet helemaal terecht is. Het betreft een probleem dat al vorig jaar is aangekaart, maar sindsdien is er nog geen schot in de zaak gekomen. Kinderen en volwassenen die de pech hebben in een rolstoel te belanden, kunnen duidelijk niet genieten van de klantenservice van de Vlaamse Vervoermaatschappij.

Mevrouw Loos, woordvoester van De Lijn in Limburg, stelt het zo: 'Het probleem is dat de streeklijnen niet rolstoeltoegankelijk zijn. Niet alleen de bussen moeten aangepast zijn. Dat geldt ook voor de haltes. Voorlopig bestaat dat slechts in vier stadsnetten. Ook de belbus is geen optie. Op lijnen waar reeds bussen rijden, worden per definitie geen belbussen ingezet.' Waar kunnen mindervaliden nog aankloppen om op enig begrip te kunnen rekenen? Waarom spreekt men hypocriet over maatschappelijke integratie terwijl kinderen uit hetzelfde gezin het gevaar lopen gescheiden te worden omdat er voor hen geen gemeenschappelijk openbaar vervoer is?

De voorzitter: Mijnheer Vrancken, ik heb u laten praten. Het reglement bepaalt echter dat u niet het recht hebt om een individueel geval te vermelden als repliek op of aanvulling bij een vraag.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, ik wil er hier geen karikatuur van maken. Vandaar dat ik een voorbeeld geef. Het is trouwens geen alleenstaand feit. Ik heb overigens geen namen genoemd.

De voorzitter: Vragen met betrekking tot particuliere aangelegenheden en persoonlijke gevallen kunnen niet. U maakt een beetje misbruik van de ingediende vraag.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, eind 2005 heb ik de minister een vraag om uitleg gesteld over

de toegankelijkheid van de tram- en bushaltes voor mensen met een beperkte mobiliteit. De minister heeft me toen geantwoord dat De Lijn een toegankelijke dienstverlening waarborgt op bepaalde lijnen van bepaalde stadsnetten. Het gaat dan over Hasselt, Genk, Sint-Truiden, Tongeren, Diest, Wetteren en Knokke-Heist. Dat zijn zeven steden, wat betekent dat er in Vlaanderen nog veel werk aan de winkel is. Ik heb gelezen dat De Lijn van oordeel is dat de maatschappij ongeveer vier jaar nodig heeft om de bussen te vervangen en ongeveer vijftien jaar om de trams te vervangen.

Belbussen bieden niet altijd een oplossing voor mensen met een beperkte mobiliteit. Zo komt een belbus niet bij de mensen aan huis, maar tot aan de dichtstbijzijnde halte. Het is niet voor iedereen evident om daar te geraken. Een opstapplaats goed aanpassen kost gemiddeld 980 euro. Het totaalbudget om geheel Vlaanderen voor iedereen toegankelijk te maken, bedraagt dus 35.280.000 euro. Dat is een gigantisch bedrag. De minister heeft daarom met reden gezegd dat dit doordacht en gefaseerd moet worden doorgevoerd. Kan de minister me zeggen welke lijnen en welke perrons bij voorrang zullen worden aangepast? Welke criteria hanteert de minister daarbij?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, dit probleem is een beetje verwant met het probleem dat we hier zo-even al hebben besproken. Ik zal proberen om beknopt te antwoorden. We onderzoeken de mogelijkheden van de vervanging van belbussen door openbaarvervoerswagens. Daarbij zal zeker aandacht uitgaan naar de toegankelijkheid: ofwel komt er een alternatief dat de toegankelijkheid waarborgt, ofwel behouden we de huidige belbussen. In elk geval is de toegankelijkheid een essentieel onderdeel van de evaluatie van de projecten en de alternatieven.

Hoe zit het met de installatie van de geldkoffers? We zijn er volop mee bezig. Momenteel hebben al 484 rolstoeltoegankelijke bussen zo'n geldkoffer. 700 bussen moeten er nog een krijgen. We zullen op 1 maart 2006 de doelstelling realiseren. Tegen dan zullen de chauffeurs van alle rolstoeltoegankelijke bussen kunnen helpen. De chauffeurs krijgen daartoe een opleiding.

De terechte vraag is gesteld wat er verder nog moet gebeuren voor mensen met een handicap die zich

zelf niet naar een punt kunnen bewegen waar toegankelijk openbaar vervoer wordt aangeboden. Dat belangrijke debat hebben minister Vervotte en ik opgestart. Naar aanleiding van ons gesprek met de Diensten voor Aangepast Vervoer van vorige week hebben minister Vervotte en ik afgesproken om te beginnen met het uitwerken van een inventaris van de problemen. Dat moet ons helpen om de doelgroep beter te definiëren. Het openbaar vervoer moet toegankelijker worden, maar een bepaalde categorie van mensen zal sowieso een aangepaste oplossing moeten krijgen opdat ook zij hun recht op mobiliteit kunnen uitoefenen. Dat beleid staat nog in de kinderschoenen, maar er wordt aan gewerkt. Iedereen kent in dat verband schrijnende gevallen. Dit probleem staat hoog op de politieke agenda van minister Vervotte en mezelf.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben heel blij te vernemen dat er vorige week een overleg is geweest met minister Vervotte wat betreft de diensten voor aangepast vervoer. Net zoals ook de heer Peumans heeft gezegd, denk ik dat het erg nodig is om binnen korte termijn een dieptedebat te kunnen houden waarin alle elementen aan bod komen, niet alleen voor personen met een handicap maar voor iedereen. We mogen immers niet vergeten dat de bevolking ontzettend aan het vergrijzen is. Dat betekent dat de groep mensen met mobiliteitsbeperkingen alleen maar groter zal worden.

Mijns inziens is het ook nodig een rustig debat te organiseren over het nut van het openbaar vervoer en hoe dat het best door iedereen kan worden gebruikt, waar ook.

Wat betreft de geldkoffers ben ik blij te vernemen dat de streefdatum zal worden gehaald.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, ik neem aan dat u niet onmiddellijk kunt antwoorden op de vraag welke perrons en welke lijnen met voorrang zullen worden aangepakt, alsook op de vraag over de criteria. Als u dat liever hebt, kan ik u daarover een schriftelijke vraag stellen.

Minister Kathleen Van Brempt: Als het over de specifieke criteria gaat, wel. Ik kan u wel zeggen dat er in

het begin wordt gefocust op de meest drukke punten en punten waarvan we weten dat er de meeste vragen zijn van personen met een handicap. Dat wordt ook lokaal ingevuld. Het toegankelijk maken van bijvoorbeeld perrons, gebeurt vandaag met prioriteit in stedelijke gebieden omdat daar veel meer personen met een handicap zijn en daar de vraag ook hoger is. Er zijn ongetwijfeld nog een aantal andere criteria.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
