C130 – OPE12

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2008-2009

17 februari 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verwarmingsaudit 1

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in het dossier van de Internationale Luchthaven Antwerpen en de geplande pps-constructie
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegvallen van de particuliere inbreng in de ontwikkeling van de Antwerpse luchthaven
Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de pps-constructie voor de luchthaven van Deurne en de kostprijs van de werkzaamheden aan de Krijgsbaan R11 2
Met redenen omklede moties 12

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding Kempen 12

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van de Vlaamse wegen 16

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 kwaliteit en kwantiteit van de voertuigen van De Lijn en het tekort aan technisch personeel 18

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitbreiding van het project 'Rijbewijs op School' 21

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over ongevallen op vrije bus- en trambanen 23

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over bijkomende maatregelen om het aantal dodehoekongevallen terug te dringen in het kader van de verkeersveiligheid 26

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het toenemende sluipverkeer als gevolg van het gebruik van gps 28

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer van De Lijn voor rolstoelgebruikers 30

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Penris

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verwarmingsaudit

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in de beleidsbrief Energie werd verwezen naar de verplichte verwarmingsaudit zoals die door de Vlaamse Regering eind 2006 werd beslist. Op de website van het Vlaams Energieagentschap (VEA) staat het volgende: "Oudere cv-ketels hebben vaak een erg laag rendement en verslinden daardoor energie. Dat is niet alleen slecht voor het milieu, maar het betekent ook dat men elke maand nodeloos een hoge energierekening gepresenteerd krijgt. De prestaties van oudere centrale verwarmingsinstallaties worden daarom best grondig onder de loep genomen. Onder impuls van Europa is zo'n eenmalig grondig onderzoek (verwarmingsaudit) verplicht voor alle cv-ketels met een vermogen vanaf 20 kilowatt. (…) Toestellen die bij de inwerkingtreding van de nieuwe regeling op 1 juni 2007 al 15 jaar oud waren, moeten gecontroleerd worden vóór 1 januari 2009. (…) Voor grote installaties (vermogens vanaf 100 kilowatt), of installaties die werken met een vaste brandstof, zoals kolen, hout of pellets, is een bijkomende erkenning nodig en moet een beroep gedaan worden op een erkende technicus verwarmingsaudit. Op de website centraleverwarming.lne.be vindt u een lijst van alle onderhoudstechnici die door de Vlaamse overheid erkend zijn voor het uitvoeren van de verwarmingsaudit."

Wat blijkt wanneer men de lijst van de erkende technici op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) raadpleegt?

Voor wat de verwarmingsketels minder dan 100 kilowatt betreft, is er een lijst aanwezig van erkende installateurs, maar voor installaties van meer dan 100 kilowatt, staat vermeld: "Momenteel is er nog geen erkend opleidingscentrum verwarmingsaudit en zijn er nog geen erkende technici verwarmingsaudit."

Mevrouw de minister, hoe konden de grote installaties in bedrijven, scholen, hospitalen, appartementsblokken en dergelijke gecontroleerd worden voor 1 januari 2009 als er geen erkende technici zijn en zelfs geen enkel opleidingscentrum? Wat is de stand van zaken hieromtrent? Op welke manier zult u proberen tot een oplossing te komen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Glorieux, u verwijst terecht naar het besluit van de Vlaamse Regering van 8 december 2006, gewijzigd bij besluit van 12 september 2008. Dat besluit verplicht eigenaars van centraleverwarmingsinstallaties die minstens 15 jaar oud zijn, eenmalig te onderwerpen aan een verwarmingsaudit. De audit moet gebeuren binnen een termijn van twee jaar nadat het toestel 15 jaar oud is geworden. Wij hebben dat niet zelf uitgevonden, het is een omzetting van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de energieprestatie van gebouwen.

Voor een bestaand centraal stooktoestel gevoed met vloeibare brandstof, dat op 1 juni 2007 ouder was dan 15 jaar, moet de eenmalige verwarmingsaudit voor 1 januari 2009 uitgevoerd worden. Voor een bestaand centraal stooktoestel gevoed met gasvormige brandstof, dat op 1 juni 2007 ouder was dan 15 jaar of dat 15 jaar oud is geworden tussen 1 juni 2007 en 1 juni 2008, moet de eenmalige verwarmingsaudit voor 1 juni 2010 uitgevoerd worden. Voor installaties die werken met vloeibare of gasvormige brandstof en met een vermogen van minder dan 100 kilowatt, is de methodiek en het rekeninstrument beschikbaar sinds maart 2008. Daarvoor stellen er zich geen problemen. Voor deze installaties kan men een beroep doen op de lijst met erkende technici vloeibare of gasvormige brandstof.

Voor installaties die werken met een vaste brandstof, zoals kolen, hout of pellets, of de grote installaties met een vermogen van 100 kilowatt of meer, moet een beroep gedaan worden op een erkende technicus verwarmingsaudit. Daar knelt inderdaad het schoentje. Voor deze installaties is de methodiek zeer complex. In eerste instantie heeft de Vlaamse overheid onderzocht of er in binnen- of buitenland bestaande software op de markt is om toe te passen bij het uitvoeren van de verwarmingsaudit voor grotere installaties. Tot onze verbazing hebben wij vastgesteld dat dergelijke software nergens kant-en-klaar ter beschikking is. Het gaat om een omzetting van een Europese verplichting, maar software daarvoor was nergens te vinden. Wel was in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een verwarmingssoftware in ontwikkeling. Mijn diensten hebben geoordeeld dat deze een perspectief kon bieden om, na aanpassing, ook in Vlaanderen toegepast te kunnen worden.

Een draft van deze Excel-software kwam ter beschikking in het voorjaar van 2008. Die is geanalyseerd. Er is gekeken welke wijzigingen noodzakelijk waren om de software aan te passen in functie van de verwarmingsaudit voor vaste brandstoffen. De wijzigingen zijn voltooid na de zomer van 2008. Er is aangepaste Excel-software aangemaakt. Er is een aanbesteding

gedaan in oktober vorig jaar. In december vorig jaar, anderhalve maand geleden, is de opdracht gegund aan een softwarebureau. Dat krijgt vier maanden tijd om de opdracht uit te voeren.

Mijnheer Glorieux, de software zal ontwikkeld en gebruikt worden door de drie gewesten. Brussel, Wallonië en Vlaanderen zullen er dus gebruik van maken. De analysefase van de softwareontwikkeling is vorige maand in januari afgerond. De programmatiefase is voor 90 percent voltooid. Deze maand kan worden gestart met de eerste testfase van de software. Eind mei of begin juni zal worden gestart met het opleidingsprogramma op twee locaties in Vlaanderen.

Vanaf oktober 2009 kunnen de eerste technici erkend worden. Vanaf dan zullen ook de verwarmingsaudits officieel uitgevoerd kunnen worden. Mijnheer Glorieux, vanaf dan zal ook daadwerkelijk toezicht kunnen worden uitgeoefend op die verplichtingen. Het probleem was dus dat die software niet bestond. Dat is nu verholpen, in één keer voor de drie gewesten. Ik hoop dat binnen nu en enkele maanden alles ter beschikking zal zijn.

De heer Eloi Glorieux: Het verheugt me dat er op het laatste moment werk van gemaakt is om het euvel te verhelpen. Jammer genoeg zal het pas enkele maanden later in werking kunnen treden. Maar goed, beter laat dan nooit. Het is ook beter om een goed systeem te hebben dat voor alle gewesten identiek is en onmiddellijk kan worden toegepast. Als men er een jaar eerder aan was begonnen, had men die einddatum misschien wel gehaald. Maar het belangrijkste is dat we binnenkort toch tot een oplossing komen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de stand van zaken in het dossier van de Internationale Luchthaven Antwerpen en de geplande pps-constructie

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het wegvallen van de particuliere inbreng in de ontwikkeling van de Antwerpse luchthaven

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de pps-constructie voor de luchthaven van Deurne en de kostprijs van de werkzaamheden aan de Krijgsbaan R11

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, collega's, we discussiëren al jaren intens over de luchthaven van Deurne. Het probleem is de veiligheid van de luchthaven, niet enkel op de luchthaven zelf, maar ook in de omgeving en voor de omwonenden. Die veiligheidsvereisten worden opgelegd door de International Civil Aviation Organization (ICAO), die recent in 1999 een nieuwe reglementering heeft vooropgesteld met een verplichting aan de luchthaven om aan weerszijden van de landings- en de startbaan een uitloopstrook van 150 meter, 90 plus 60 meter, te voorzien. Voor de goede verstaanders, het woord 'recent' bedoel ik cynisch.

In ons Vlaams regeerakkoord hebben we gesteld dat we al het mogelijke zullen doen om de luchthaven te laten voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Men was de afgelopen jaren in blijde verwachting van een oplossing. Enkele jaren geleden waren we zeer ver gevorderd in een pps-constructie, mevrouw de minister. Private partners zouden meewerken om de Krijgsbaan in te tunnelen. In 2004 was er eigenlijk een pps rond voor de intunneling van de Krijgsbaan, waardoor de luchthaven van Deurne aan de ICAO-verplichtingen zou voldoen. Dat is cruciaal omdat we momenteel een 3C-certificaat hebben. Als we niet voldoen aan de veiligheidsnormen, verliest de luchthaven van Deurne die kwalificatie en kan ze niet langer fungeren als zakenluchthaven.

Iedereen was heel tevreden. De Vlaamse Regering had ook afspraken gemaakt om binnen de pps die ervoor

moest zorgen dat de Krijgsbaan ingetunneld zou worden, een bedrijventerrein te ontwikkelen. Daardoor zou de luchthaven ook rendabel worden en verankerd worden. Er was ook een oplossing voor de volledige verkeersproblematiek in de hele zuidrand. Er was enkel goed nieuws en er waren enkel blije gezichten.

Nu ineens worden we geconfronteerd met een moeilijkere situatie. Een drietal jaar geleden heeft de minister-president gezegd dat het wel kon zijn dat er een pps rond was voor de intunneling van de Krijgsbaan, maar dat het te veel zou kosten en dat hij een alternatief had: "We gaan de Krijgsbaan niet intunnelen. We gaan er een sleuf van maken. Dat gaat veel goedkoper zijn. Het gevolg is wel dat we opnieuw moeten beginnen met een MER-studie. Het gevolg is ook dat we een mobiliteitsstudie moeten maken. Maar dat is allemaal niet zo erg, want het gaat veel minder duur uitkomen en de private partners gaan veel gemakkelijker mee in dat verhaal stappen."

Wat horen we enkele weken geleden? De economische en de financiële crisis – ik wil de minister-president uiteraard niet met alle zonden van de wereld overladen – zorgen ervoor dat de private partners, en meer bepaald het Britse AIM, zich terugtrekken. AIM is toch niet zo overtuigd dat het in de huidige financiële toestand wil instappen. We zijn dus terug naar af. Nu heb ik me de laatste week deze vraag enorm intens gesteld. (*Gelach*)

U vindt dat misschien grappig, mevrouw de minister. Ik vind dat niet. Ofwel krijgt men voor de luchthaven van Deurne uitstel voor de internationale veiligheidsverplichtingen. Ik vermoed dat dat het geval is. Dat heb ik ook al vernomen. Ofwel krijgen we dat uitstel niet, en dan is de luchthaven dicht. Dan wordt Plan P, Plan Park, de natte droom van Groen!, bewaarheid. Dat is niet de bedoeling van mijn fractie en ook niet, dacht ik, van uw fractie, mevrouw de minister.

Wat zou er zijn gebeurd indien wij in 2004 gewoon hadden voortgewerkt aan de pps die er was? Wat indien wij met het op dat moment sluitende financiële plan, waarin de diamantsector, de Kamer van Koophandel, de provincie, de stad Antwerpen, het havenbedrijf mee stapten, waren gestart met de werken? Dan zou de intunneling van de Krijgsbaan al een feit zijn geweest.

Wat was de stand van zaken van het dossier in 2004? Stond er, voorafgaand aan het onderzoek naar het alternatief dat door de minister-president werd voorgesteld, al een pps-constructie op punt? Ik heb mijn vraag ook aan hem gesteld maar ik neem aan, mevrouw de minister, dat u onderling hebt afgesproken dat u, die bevoegd bent voor de luchthavens, het antwoord zult geven. Hoeveel tijd heeft zowel het alternatievenonderzoek als de MER-studie in beslag genomen sedert 2004? Wat was de kostprijs van het alternatievenonderzoek? Wat is de huidige stand van zaken van het dossier? Wij hebben vernomen dat de pps op apegapen ligt en dat er niet wordt aan voortgewerkt. Wordt er inderdaad ook gedacht aan een LEM-LOM-structuur , een luchthavenexploitatie- en ontwikkelingsmaatschappij voor de luchthaven van Deurne, om op die manier de luchthaven en haar toekomst veilig te stellen? Welke timing stelt u voorop voor de aanvang van de werken? Het mag dan zo zijn dat de internationale commissie een uitstel van vier jaar heeft toegestaan, dat wil natuurlijk niet zeggen, mevrouw de minister, dat wij niet nu moeten beslissen. In 2002-2003 zag het er al goed uit. In 2004 zag het er bijzonder goed uit. De pps was rond. Men kon de eerste spade in de grond steken. Intussen zijn we vijf jaar verder. Het was vijf jaar geleden een van mijn eerste vragen in dit parlement. We staan nog steeds even ver: geen stap verder.

Mevrouw de minister, ik heb u vijf vragen gesteld. Ik kijk uit naar uw antwoord. Ik hoop dat wij op zeer korte termijn kunnen landen in dit dossier van de luchthaven van Deurne, een dossier dat trouwens verankerd is in het bestuursakkoord van de Vlaamse Regering.

De heer Jan Penris: In afwachting van de aankomst van de heer Daems stel ik zelf ook enkele vragen ter aanvulling. Mevrouw De Ridder heeft het verhaal vrij goed geschetst. We komen van ver en we staan nog nergens. In 2004 dachten we dat we er waren. We hadden toen al een heel lange voorgeschiedenis achter de rug. Sommige ministers waren de luchthaven niet zo goed gezind, al was het maar omdat hun kabinetsmedewerkers in die tijd uit de groene beweging kwamen. Nietwaar, mijnheer Daems? Zij stelden de plaats Antwerpen voor de uitdaging: als u dan toch een luchthaven wilt, breng het geld dan maar samen. De plaats Antwerpen heeft dat gedaan.

Mevrouw De Ridder, het was een beetje voor uw tijd, maar u hebt cijfers genoemd die in orde van grootte juist zijn. Ik geef ze nog eens voor de goede orde. De diamantsector ging 6,25 miljoen euro investeren, het Antwerps havenbedrijf 3,1 miljoen euro, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) 3 miljoen euro, de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) stelde zich garant voor 8,5 miljoen euro, en de privésector, geleid door het door u genoemde AIM maar bijgestaan door onder andere Bosal, Exmar, VLM Airlines en Flying Partners, voor 8 miljoen euro. In totaal bracht de plaats Antwerpen dus 28,85 miljoen euro bijeen om de tunnel – toen was het nog een tunnel – te graven en een bedrijventerrein op de site van de luchthaven of daarnaast aan te leggen.

Ondertussen is de economische situatie lichtjes veranderd. Vooral de diamantsector is, vrij vroeg, in de problemen geraakt. In mei 2008 heeft men de hele zaak laten hertekenen. Toen heeft de privésector, nog altijd onder de leiding van AIM, zich sterk gemaakt voor 13

miljoen euro, de PMV voor 4 miljoen euro, en de regionale partners, haven en diamant samen, voor 0,5 miljoen euro. Dat brengt het totale plaatje op 17,5 miljoen euro. Daar kwam nog een achtergestelde lening van de PMV ten bedrage van 8 miljoen euro bovenop. In totaal was er in mei 2008 dus 26,5 miljoen euro ter beschikking.

Mevrouw De Ridder heeft een punt: minister Peeters, uw voorganger, mevrouw de minister, vond het in zijn hoedanigheid van voogdijminister over de regionale luchthavens nodig om de tunnelvariant, die altijd als uitgangspositie was genomen om de Krijgsbaanproblematiek te omzeilen, te verlaten. Men ging het alternatief van een al dan niet ingesleufde U-bocht onderzoeken. Daardoor zijn jaren verloren gegaan, mevrouw de minister, met als uiteindelijk resultaat dat vandaag ook de privépartners, onder leiding van AIM, zeggen dat ze niet meer meedoen en dat we andere constructies moeten zoeken.

Gelukkig bestaan die andere constructies in Vlaanderen. Misschien dankzij u, mevrouw de minister, u mag straks de pluimen op uw hoed steken. In Wevelgem en in Oostende bestaat een dergelijke LEM-LOM-constructie. Dat betekent eigenlijk, in eenvoudige mensentaal, dat de Vlaamse overheid de infrastructuur aanlegt en dat een privé-uitbater die infrastructuur beheert en commercialiseert. Dat zou voor Antwerpen een interessant alternatief kunnen zijn. Ik denk dat daarvoor private partners te vinden zijn. Maar zij willen nu wel weten of u wat u voor Wevelgem en Oostende hebt ingevoerd ook in Antwerpen zou kunnen invoeren en onder welke voorwaarden.

Er zijn in deze zaak al heel veel en misschien te veel studies uitgevoerd. Op dit moment loopt er nog één studie, de mobiliteitsstudie. Zal dat bedrijventerrein, dat in het kader van de luchthaven van Deurne kan worden ontwikkeld, ontsluitbaar zijn voor het verkeer? Ik neem aan dat u wilt wachten op het resultaat van die studie. Mevrouw de minister, hoe lang moet u daar nog op wachten? Ik denk dat iedereen, in het bijzonder de Antwerpenaren en de private partners die zich garant willen stellen, met betrekking tot dit dossier snel duidelijkheid mag verwachten.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ik dank de heer Penris voor zijn waarheidsgetrouwe inleiding. Als hij stelt dat de vertraging enkel aan de keuze tussen de ondertunneling van de Krijgsbaan of de U-bocht te wijten is, gaat hij misschien wat kort door de bocht. Dat is allicht een verschil in appreciatie of in benadering.

De heer Penris heeft vooral een punt als hij stelt dat we ondertussen nog nergens staan. We hebben de economische situatie uiteraard niet mee. Los daarvan ben ik al sinds de vorige legislatuur van mening dat heel het project met betrekking tot de luchthaven van Deurne zonder een forse bijpassing met middelen van de Vlaamse overheid geen economisch levensvatbaar project is.

We hebben al heel wat pps-constructies gezien. De Lange Wapper is het beste voorbeeld. Ten gevolge van onder meer de financiële crisis hebben heel wat pps-constructies recent een zachte buiklanding gemaakt. Een aantal constructies is zelfs volledig geëlimineerd. De pps-constructie betreffende welzijn- en sportinfrastructuur heeft heel wat problemen. De pps-constructie betreffende de jeugdherbergen is stopgezet. De pps-constructie betreffende de scholenbouw is niet zeker. Gezien de situatie van Fortis is het onduidelijk of nog voor het einde van de legislatuur een landing zal plaatsvinden.

Hetzelfde geldt voor de pps-constructie betreffende de luchthaven van Deurne. Nu de voornaamste Britse partner, met in het kielzog de andere partners, heeft verklaard dat een en ander niet langer financierbaar is, zou de Vlaamse Regering volgens Voka aan een plan B werken. De heer Penris heeft al naar de analogie met de West-Vlaamse regionale luchthavens verwezen. Het zou om een luchtvaartontwikkelingsmaatschappij-luchtvaartexploitatiemaatschappijstructuur (LOM-LEM-structuur) gaan.

Wat mij vooral interesseert, is de vraag in welke mate het politiek akkoord zal worden nageleefd. Ik zal hier straks een aantal concrete vragen over stellen. Aangezien Voka vooralsnog de Vlaamse Regering niet is, betreft het hier een eventuele constructie. De minister-president heeft zich jarenlang op een politiek akkoord beroepen. Ik vind het dan ook jammer dat hij hier zelf niet is. Wat deze pps-constructie betreft, heeft hij de afgelopen jaren steeds het voortouw genomen. De private sector en de overheid zouden volgens hem gelijktijdig investeren en zouden elk 50 percent van de kosten dragen. Ik vraag me af of dit nog steeds het plan is.

Ik vind het bijzonder jammer dat de minister-president hier zelf niet is. Ik zou immers graag van de gelegenheid gebruik maken om zijn woorden van 27 mei 2008 te citeren: “De pps, een problematiek waar minister Van Mechelen heel intensief mee bezig is geweest, moet gefinaliseerd worden. Daar zijn afspraken over gemaakt. Wat die pps betreft, brengt het consortium 13 miljoen euro in, gespreid over een periode van drie jaar. De Vlaamse Regering brengt via de PMV 4 miljoen euro in, gespreid over drie jaar. Het Havenbedrijf brengt 125.000 euro in. De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen brengt 125.000 euro in en de Hoge Raad voor Diamant 250.000 euro. Dit is eenmalig. In totaal gaat het dus over 17,5 miljoen euro. Het consortium is derhalve goed voor 74,3 miljoen euro, de PMV voor 22,8 miljoen euro en de rest volgt. Daarnaast geeft de PMV een achtergestelde lening voor 9 miljoen euro, gespreid over drie jaar. Dat gebeurt volgens de regels van de kunst. Wat de 50/50

betreft, worden de afspraken uit het regeerakkoord nagekomen. Daartoe engageren zich de partners. Als de pps wordt gefinaliseerd, is de zaak volledig af. Het is belangrijk dat deze pps overeind blijft binnen de afspraken die zijn gemaakt. Er is dus geen plan B nodig." Einde citaat.

Het Vlaams regeerakkoord stelt dat de luchthaven van Deurne recht op het behoud en de uitbouw van de regionale zakenluchthaven heeft en dat daartoe de regeringsbeslissingen van 3 maart 2000, van 19 juni 2002, van 27 juni 2003 en van 16 januari 2004 onverkort zullen worden uitgevoerd. Ik hoor het de minister-president soms met enig leedvermaak tijdens plenaire vergaderingen verklaren. Ik zou nu van hem of van de aanwezige minister willen horen of dit regeerakkoord nog steeds onverkort zal worden uitgevoerd.

Iedereen weet dat mijn partij en ikzelf om diverse redenen nooit voorstanders zijn geweest van een reddingsplan voor de luchthaven van Deurne.

Ten eerste, wordt het Diabolo-project steeds concreter. Binnenkort zullen de TGV-aansluiting en de verdere uitvoering van dit project het mogelijk maken op 20 minuten van het centrum van Antwerpen in de luchthaven van Zaventem te raken.

Ten tweede, illustreert de huidige situatie van de ppsconstructie dat de luchthaven op zich economisch niet rendabel is. De belastingbetaler moet flink wat geld bijleggen om deze luchthaven levensvatbaar te houden.

Ten derde, wordt deze regio, de Antwerpse zuidrand, nu reeds door het verkeer verstikt. Dit is een belangrijk argument. Een bijkomende verkeersstroom langsheen de Krijgsbaan richting E313 en E19, met dan ook nog het geplande bedrijventerrein van 11 à 12 hectare naast de luchthaven van Deurne, kan er echt niet meer bij.

Wat ons betreft, mevrouw de minister, heeft dit luchthaventerrein ook heel wat economische potenties om van een wereldstad als Antwerpen een aantrekkingspool te maken. Dat zijn overigens ook woorden die de burgemeester van Antwerpen in zijn boek 'Toekomstvisie voor de stad' heeft geponeerd. Ook mijn groene collega en burgemeester Ingrid Pira heeft die woorden onlangs gelanceerd.

Ik kom nog even tot de discussie 'U-bocht versus ondertunneling'. Ik vang de laatste maanden berichten op als zou de kostprijs van de ondertunneling op het bestaande tracé goedkoper zijn dan de aanleg van een sleuf via de U-bocht. Kloppen die berichten? Zo ja, wordt er dan toch niet beter gedacht aan een ondertunnelde versie, als u met deze constructie wenst door te gaan?

Werkt de Vlaamse Regering aan een plan B voor de luchthaven van Deurne? Zo ja, welk plan is dat dan en zal het in overeenstemming zijn met het Vlaamse regeerakkoord en dus met een gelijke verdeling van lasten tussen overheid en private sector voor de heraanleg van de Militaire Baan, de ondertunneling of de U-bocht, en het bedrijventerrein?

Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over een eerder toekomstgerichte ontwikkeling van het luchthaventerrein in de richting van een innovatief ecopark in combinatie met recreatieve en sportfuncties?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik kom net van een studiedag over pps, georganiseerd door de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten. De voornaamste conclusie daar was dat pps zeker en vast nog kan voor kleine, lokale projecten, ook omwille van de helderheid op juridisch vlak, maar dat er bij grotere projecten toch wel duidelijke financiële problemen rijzen.

De ontwikkeling van de Antwerpse luchthaven kan blijkbaar niet meer verder worden gefinancierd door middel van een publiek-private samenwerking. Dat is een gevolg van de financiële crisis, waardoor de particuliere investeerders – enkele Antwerpse partners samen met een Britse partner – er niet meer in slagen om de financiering van hun inbreng rond te krijgen. Door de crisis kan de Britse partner niet langer voldoen aan de gestelde financieringsvoorwaarden, zo maakte Voka Antwerpen-Waasland onlangs bekend.

Dat zou betekenen dat, als de luchthavenontwikkeling onverkort gerealiseerd wordt, de overheid zelf alle financiële middelen op tafel moet leggen. Die geplande ontwikkeling omvat de bouw van een omleidingsweg met sleuf, het aanbrengen van veiligheidsstroken op start- en landingsbaan, en de aanleg en uitrusting van het bedrijventerrein.

Voka stelt voor dat de Vlaamse Regering overschakelt op het investerings- en uitbatingsmodel dat al beproefd is voor de luchthavens van Oostende en Wevelgem. Dat houdt de oprichting van een lokale ontwikkelingsmaatschappij in, die de investeringen voor haar rekening neemt en die gefinancierd wordt door de overheid. Dat moet wel gecombineerd worden met de oprichting van een lokale exploitatiemaatschappij voor de uitbating van de luchthaven door de partners van het privéconsortium. Het is dan de bedoeling dat die exploitatiemaatschappij de luchthaven commercieel gaat uitbaten en dat met de winsten die ze maakt, de investering van de Vlaamse Regering wordt terugbetaald.

Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland betreurt in dit dossier dat de publiek-private samenwerking niet enkele jaren eerder is opstart. Niettemin

hoopt men dat de werken en vooral dan de omleiding van de Krijgsbaan toch spoedig kunnen beginnen.

Mevrouw de minister, staat u nog achter de geplande ontwikkeling van de luchthaven van Antwerpen, ook als de basisvoorwaarde qua kapitaalsinbreng van 50 percent privé en 50 percent overheid, die altijd heeft gegolden, niet meer vervuld is? Hoe zal de Vlaamse Regering het hoofd bieden aan het wegvallen van de particuliere inbreng in de ontwikkeling van de Antwerpse luchthaven? Ziet u een waardevolle oplossing in het voorstel van Voka Antwerpen-Waasland om over te schakelen op het investerings- en uitbatingsmodel dat werd uitgewerkt voor de luchthavens van Oostende en Wevelgem?

In welke mate deelt u de kritiek dat er in dit dossier kostbare tijd verloren is gegaan door getreuzel en tegenwerking, waardoor de pps niet enkele jaren vroeger van start is kunnen gaan? Wat is de impact van deze recente ontwikkelingen op de timing en de start van de werken in het kader van de luchthavenontwikkeling voor Antwerpen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, collega's, mocht u zich afvragen in hoeverre het voortbestaan en de continuïteit van de luchthaven van Deurne belangrijk wordt geacht door de Vlaamse Regering, dan wil ik hier heel nadrukkelijk stellen dat een krachtig voortbestaan van de luchthaven onzes inziens gegarandeerd moet en zal blijven.

Een aantal collega's verwezen naar de kritiek dat we te lang getalmd hebben en dat we mogelijk niet meer in orde zullen zijn met de ICAO-verplichtingen. Wees gerust, collega's, er is op tijd gevraagd of er wat extra ademruimte kon worden gegeven om die ICAO-verplichtingen na te leven. Intussen is dat ook officieel: we hebben tot 2013 de tijd gekregen om ervoor te zorgen dat we met alles in orde zijn. Ik zal u al eventjes de teneur van de brief laten horen, maar ik kom er later nog op terug: "We hebben tijd tot 23 februari 2013."

Ik heb de vragen wat gebundeld en ik zal proberen om u een volledig overzicht te geven, een stand van zaken en een antwoord op de vraag "waar gaan we naartoe" – soms een heel existentiële levensvraag. Ik zal de vragen beantwoorden in de mate van het mogelijke, want ik kan natuurlijk niet sneller lopen dan de Vlaamse Regering.

De verplichting vanwege de internationale burgerluchtvaartorganisatie om in het verlengde van de start- en landingsbaan van de luchthaven Antwerpen in een veiligheidsstrook te voorzien en de kosten die daaraan verbonden zijn, hebben de vorige Vlaamse Regering ertoe aangezet om er een pps-constructie van te maken. Daarbij zou de aanleg van de veiligheidsstrook, die impliceert dat de R11 of de Krijgsbaan ondertunneld wordt, opgedragen worden aan de pps en die zou voor de helft uit publieke en voor de helft uit private partners bestaan. De pps-vennootschap zou ook als taak krijgen om de tunnel en de veiligheidsstrook te realiseren, om het bedrijventerrein te ontwikkelen en om de luchthaven te exploiteren.

Om de financiering van dat project rond te krijgen, zou aan de pps de mogelijkheid geboden worden om een bedrijventerrein van negen hectare te ontwikkelen. Daarnaast zou het Vlaamse Gewest gedurende tien jaar een bijdrage verlenen voor de kosten en voor de exploitatie van luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging. Die principes werden geconcretiseerd in een bestek dat eind 2003 werd goedgekeurd en werd uitgestuurd met het oog op een bevraging van de markt en op een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Al die zaken werden dus tijdens de vorige legislatuur al vastgelegd.

Waar stonden we in 2004? In de lente van 2004 werden drie offertes voor een pps ingediend. Na onderzoek van die offertes werd beslist om prioritair te onderhandelen met de indiener van de meest valabele offerte, namelijk het consortium rond de Britse vennootschap Aviation Investment Management (AIM), VLM Airlines, Flying Services, Exmar nv en Bosal nv. Daarnaast werd een principeovereenkomst afgesloten met regionale publieke en private partners met het oog op het ter beschikking stellen van bijkomende financiële middelen tegen een beperkte vergoeding voor de financiering van de tunnel. Die principeovereenkomst werd één keer verlengd: tot februari 2005.

Voorafgaand aan het alternatievenonderzoek stond er dus nog geen pps-constructie op punt. Laat dat heel duidelijk zijn. Het bestek voorzag in de verplichting voor het consortium om voor het hele project, namelijk de aanleg van de veiligheidsstrook, de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de exploitatie voor het businessplan voor de luchthaven, een plan-MER uit te werken en in de noodzaak om een GRUP te maken. Die twee zaken stonden dus in het bestek waarover werd onderhandeld met het consortium.

Tijdens die onderhandelingen, in de tweede helft van 2004 en in het begin van 2005, is gebleken dat er meer duidelijkheid nodig was over de toegelaten invulling van het bedrijventerrein en over de toegelaten ontwikkelingsmogelijkheden binnen de milieuvergunning. Om geen tijd te verliezen, heeft het Vlaamse Gewest besloten om over te gaan tot de opmaak van het voorgestelde plan-MER en de kosten van dit plan-MER dat in opdracht van het consortium werd uitgevoerd. Vlaanderen heeft de kosten dus voorgeschoten, precies om geen tijd te verliezen. De kosten bedroegen uit eindelijk 288.029 euro. Hiertoe werd tussen het Vlaamse Gewest en PMV op 20 juli 2005 een overeenkomst afgesloten.

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

Het plan-MER werd afgeleverd op 31 januari 2007, en werd begin mei 2007 door de dienst MER goedgekeurd. In het plan-MER werden ook alternatieve oplossingen onderzocht, dat is trouwens een uitgangspunt in elk plan-MER. In dit kader werden twee alternatieven onderzocht voor de tunnel in Krijgsbaan. Het eerste alternatief was een omlegging van de Krijgsbaan doorheen het fort en een kortere omlegging met een tunnel van beperkte lengte tussen de huidige Krijgsbaan en het fortdomein. Uit het plan-MER is naar voren gekomen dat deze oplossing beduidend goedkoper was dan de voorgestelde tunnel in de huidige Krijgsbaan, en bovendien ook uit milieuoogpunt aanvaardbaar was mits het nemen van een aantal milderende maatregelen.

Het is op basis daarvan, mevrouw De Ridder, dat de voltallige Vlaamse Regering in juni 2007 beslist heeft om uit te gaan van deze korte omlegging. Het was dus geen individuele beslissing van minister Peeters. *(Opmerkingen)*

U stelde toch dat iemand plots het geweer van schouder veranderde, maar het ging om een beslissing van de volledige Vlaamse Regering.

Het plan-MER gaf ook de noodzaak aan om verder onderzoek te doen naar de mobiliteitseffecten van het bedrijventerrein. Hiertoe is er, zoals dat hoort, een MOBER gerealiseerd dat de mobiliteitseffecten in kaart bracht en aangaf op welke wijze ze konden worden opgevangen en op welke wijze er een betere modal shift gerealiseerd zou kunnen worden. Ook maakte het rapport duidelijk welke bijkomende mobiliteit het omringende wegennet nog kon verwerken, ook nadat de vereiste investeringen doorgevoerd zouden zijn. Los van de keuze voor het goedkopere alternatief, waren het plan-MER en het MOBER hoe dan ook noodzakelijk om de pps-onderhandelingen te finaliseren – dat is ook logisch, want we moeten weten waar we zitten en waar we willen landen.

Ik moet trouwens tegenspreken dat de voorbije vijf jaren verloren gegaan zijn. Een ruim deel van die periode werd besteed aan – dat heb ik net uitgelegd – het uitwerken van het, goedkopere, alternatief van de omlegging, aan de uitvoering en de goedkeuring van een plan-MER – een vereiste –, aan het vaststellen van een GRUP – dat is evident en noodzakelijk en stond al in het bestek – en aan het gedetailleerd uittekenen van het project op basis van de actuele technische voorschriften die de administratie hiervoor uitgewerkt heeft. Ten slotte werden ook de mobiliteitseffecten van een eventueel bedrijventerrein onderzocht en werden de onteigeningen grotendeels uitgevoerd. De voorbije jaren is dus een groot deel van de procedure doorlopen die onontbeerlijk was voor de verwezenlijking van een project van een dergelijke omvang.

De kostprijs van de tunnel in het huidige traject van de Krijgsbaan werd oorspronkelijk geraamd op 28,6 miljoen euro, exclusief onteigeningen en btw. De offerte van het consortium van februari 2004 vermeldt een geraamd bedrag van 30,1 miljoen euro. Omgerekend zou de huidige kostprijs van dat project 40,5 miljoen euro bedragen. Het alternatief van de omleiding werd oorspronkelijk geraamd op 16 miljoen euro, exclusief onteigeningen en btw. Dat project werd in opdracht van het consortium voort uitgewerkt door een studiebureau, met het oog op een meer gedetailleerde en precieze raming. Dat resulteerde in een bedrag van 25,6 miljoen euro in 2010. Er is dus nog een zeer substantieel verschil, namelijk van ongeveer 15 miljoen euro, tussen het ene en het andere.

Bij die raming is rekening gehouden met de intussen verzamelde gegevens over het grondwaterpeil, dat een belangrijke impact had en heeft op de kostprijs. Er is ook rekening gehouden met een aantal gewijzigde specificaties ten overstaan van het bestek, zoals de vereiste vrije hoogte in de tunnel. Er is rekening gehouden met een provisie voor prijsstijgingen, rekening houdend met de vermoedelijke bouwperiode van 2010-2011. De raming van het studiebureau behelst ook specifieke risico's en algemene kosten en winsten die bij een zuivere overheidsinvestering niet worden meegerekend.

Wat is nu de stand van zaken? Alle leden hebben er al naar verwezen: het klopt dat de privésector de pps-constructie zoals die bestond, niet meer zo ziet zitten. Ik heb bij het begin van mijn antwoord zeer duidelijk gesteld dat de Vlaamse Regering blijft opteren voor het behoud van een zakenluchthaven in de regio Antwerpen, met de huidige operationele mogelijkheden als luchthaven van categorie 3C, met een nuttige startbaanlengte van 1510 meter. Daarmee wil de Vlaamse Regering ook de werkgelegenheid op de luchthaven veiligstellen. De regering is ook bereid om hiervoor de nodige investeringen te doen.

Ik moet u zeggen dat we ter zake de persberichten hebben gelezen, maar dat ik nog geen formele brief heb gekregen van het consortium. De signalen zijn er wel, maar de brief op zich is er nog niet. Als de onderhandelingen met het consortium niet tot een resultaat kunnen leiden en alles wat in de krant staat waar blijkt, kan voor mij absoluut worden overgegaan tot een beheersvorm zoals omschreven in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Daarbij kan en zou voor de luchthaven van Antwerpen dezelfde optie kunnen gelden als voor de luchthaven van Oostende, die eveneens als dienst met afzonderlijk beheer door het Vlaamse Gewest wordt uitgebaat. Het decreet houdt in dat het commercieel beheer van de luchthaven in handen komt van een privé-exploitatiemaatschappij. Daarvoor worden dan kandidaten gezocht via een internationale mededingingsprocedure, zoals die momenteel trouwens

loopt voor de luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem.

De privépartner – en dat is wel een substantieel verschil, natuurlijk – heeft in dat geval niet meer de zorg voor het aanleggen van de veiligheidsstrook of voor de buitengewone instandhouding van de basisinfrastructuur. Hij betaalt echter wel een marktconforme concessievergoeding voor het gebruik ervan. De basisinfrastructuur zelf wordt ondergebracht in een luchthavenontwikkelingsmaatschappij, die eigendom blijft van de overheid. Diverse leden hebben daar trouwens op gewezen. Die concessie kan in dat geval worden aangegaan voor een periode van maximaal dertig jaar, maar vanzelfsprekend geldt hier wat ook voor de andere regionale luchthavens geldt: geen LOM zonder LEM. Als we er niet in slagen een privépartner te vinden die de exploitatie voor zijn rekening kan nemen, dan kan er vanzelfsprekend geen LOM-structuur worden opgericht.

De Vlaamse Regering heeft over die toekomstvisie nog geen finale beslissing genomen, om diverse redenen. Ik heb u daarnet gezegd dat er nog geen formele beëindiging is geweest. Er is heel lang voor gekozen om in die pps-structuur te werken. Het is dus van belang dat we daar zeer zorgvuldig mee omspringen. Ondertussen wordt alles echter wel klaargemaakt om zeer alert te kunnen inspelen op de omstandigheden die nu dreigen te rijzen.

Als die pps niet kan worden opgericht, dan is het inderdaad de bedoeling om die investeringen zelf te doen. Dan zou het Vlaamse Gewest ook de investeringen in de infrastructuur voor de veiligheidsstrook en de tunnel van de R11 zelf uitvoeren en financieren. Dan zou het Agentschap Wegen en Verkeer als uitvoeringsagentschap de opdracht moeten krijgen om dat project verder voor te bereiden en aan te besteden, uiteraard vertrekkend van het studiewerk dat tot op heden al werd verricht en de procedures die al doorlopen zijn. Voor die werken moeten nog een aantal stappen worden gezet. Er moet een bouwvergunning worden aangevraagd. Er moet een bestek worden opgemaakt. Het project moet worden aanbesteed. Men vermoedt dat de verwezenlijking anderhalf jaar in beslag zal nemen.

Ondertussen heeft de federale staatssecretaris voor Mobiliteit, onder wie het Directoraat-generaal Luchtvaart ressorteert, dat toezicht houdt op de naleving van de verplichting van de International Civil Aviation Organization (ICAO), in een brief van 21 januari 2009 een bijkomende derogatie van vier jaar toegekend, tot 23 februari 2013, voor de aanleg van de verplichte veiligheidszone.

Over de toekomst van het bedrijventerrein moeten uiteraard ook beslissingen worden genomen. Daar wordt op dit ogenblik in de Vlaamse Regering over gediscussieerd. Wij hopen er spoedig uit te raken hoe de ontwikkeling van het bedrijventerrein er zal uitzien. Het zou dus voorbarig zijn om daar nu al definitieve uitspraken over te doen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, enerzijds is er goed nieuws, anderzijds wat minder goed nieuws.

Ik zal beginnen met het goede nieuws. U pleit onomwonden voor het behoud van de zakenluchthaven. Dat stelt me gerust. Er zijn collega's, vooral aan de 'zeer' linkerzijde, die dromen van een park op die locatie, of dat nu een ecopark is, een waterpark of een groenpark. Dat zal er niet komen. De Vlaamse Regering wil samen met mij volop de kaart trekken van het behoud van de zakenluchthaven en het behoud van de tewerkstelling die daarmee gepaard gaat.

Ook goed nieuws, mevrouw de minister, is het uitstel dat u hebt weten te bedingen tot 23 februari 2013. Dat is een goede zaak. Het verhindert dat de luchthaven moet worden gesloten. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er reden tot juichen is en dat we op onze lauweren kunnen rusten. U hebt gezegd dat midden 2007 de voltallige Vlaamse Regering de beslissing heeft genomen voor een ingesleufde Krijgsbaan. Na vijf jaar weet ik ook hoe het werkt. Het was wel de idee van de minister-president, die dat op 11 oktober 2005 zelf heeft gezegd zoals staat in het verslag van onze discussie.

Ik citeer: "In het artikel van vandaag over de MER zullen de feiten door de journalisten misschien wat onnauwkeurig zijn weergegeven, maar u zei dat ik dit voorjaar een alternatief ter tafel legde waarin ik een U-bocht maakte in de richting van Fort 3 in Borsbeek en dat alternatief zou acht keer minder kosten. Dat klopt."

Het was wel degelijk een idee van de minister-president die op een moment – ik zal niet opnieuw de bedragen citeren die de heer Penris naar voren heeft gebracht – dat alle bedragen van de inbreng van de private partners vastlagen en bekend waren, met een alternatief kwam, waardoor naar mijn aanvoelen de volledige constructie opnieuw op losse schroeven kwam te staan. Dat kan ik alleen maar betreuren. Er is enorm veel gepraat de voorbije vijf jaar, maar er is weinig gebeurd.

Ik noteer verder dat u zegt dat de bouwvergunning, het bestek en de aanbesteding nog allemaal moeten gebeuren. We hebben naar schatting nog anderhalf jaar werken voor de boeg. Welke timing denkt u te kunnen vooropstellen? Hoe lang zal die periode voor de bouwvergunning, het bestek en de aanbesteding duren? Ik neem aan dat u spreekt over anderhalf jaar werken op zich en dat de voorafgaande procedures daar nog moeten worden bij gerekend.

Nog cruciaal, naast de timing, is de vraag naar de eventuele verstrengingen. Wij hebben te maken met een reglement van de ICAO in 1999, waarin staat: 90 plus 60, dus 150. Dat reglement is voordien jarenlang een aanbeveling geweest, voor in 1999 de internationale organisatie zei dat 150 meter de norm werd. Sedert 1999 is er een nieuwe aanbeveling, namelijk 240 plus 60, dus 300 meter. Ik weet niet hoe lang het heeft geduurd om de aanbeveling van 150 naar een norm te laten groeien. Maar als al tien jaar de aanbeveling geldt van 300 meter veiligheidszone aan begin en einde van de landingsbaan, dan vraag ik me af hoeveel tijd we nog hebben voor die sleuf. Die sleuf is, zoals u weet, een voorlopige oplossing. Ze laat de luchthaven van Antwerpen volledig voldoen qua veiligheidsvereisten met 150 meter aan begin en einde van de landingsbaan. Maar wat indien de aanbeveling van 300 meter een norm wordt?

Mevrouw de minister, u zegt dat we uitstel hebben tot 2013. De Krijgsbaan zal dan omgelegd of ingesleufd zijn. Het kan goed zijn dat op het ogenblik dat die insleuving een feit is in 2013 en men naar internationale commissies stapt voor de erkenning en het behoud van het 3C-certificaat, dat men dan zegt: jammer mevrouw de minister, maar de aanbeveling van inmiddels vijftien jaar oud, is gisteren norm geworden. Dan staat u nergens met de insleuving van de Krijgsbaan. Dat was goed als tussenoplossing. Maar waar zullen we vijf jaar later staan indien dat een norm wordt?

Tot hier twee bijkomende vragen naar timing en naar aanbeveling of norm van 240 plus 60 meter.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Bij alle pps-projecten en de grote infrastructuurwerken zouden we eens een evaluatie moeten maken – misschien moeten we dat de volgende legislatuur eens doen – van de procedures die voorafgaand moeten worden doorlopen. Dan kan men bekijken of er geen bijsturingen noodzakelijk zijn vooraleer men effectief de eerste spade in de grond steekt. In Nederland gebeurt dit in de commissie-Elverding. Voor de grote infrastructuurwerken gaat men kijken wat het tijdspad is en welke procedures allemaal moeten worden doorlopen en of er geen bijsturingen noodzakelijk zijn.

Ik heb duidelijk gehoord dat de Vlaamse Regering bereid is om, als het niet kan door middel van een pps, zelf de investering te doen. Het is niet meer dan evident dat dan duidelijke randvoorwaarden blijvend worden vooropgesteld.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wil even inpikken op wat de heer de Kort heeft gezegd. Ik denk dat het hoog tijd is dat de Vlaamse Regering zich eens grondig bezint over de pps en de randvoorwaarden waarbinnen dat gebeurt. Als ik zie waar we vandaag staan, na vijf jaar, en dit dan hanteren als het reddingsmiddel voor deze investeringsregering, dan is de balans droevig.

Mevrouw de minister, wat u zegt over het voortbestaan van de luchthaven, verbaast mij uiteraard niet. Ik had van deze regering niets anders verwacht. Niettemin stelt me het nog altijd teleur. Ik vind dat er te weinig toekomstgericht wordt nagedacht over een aantal grote stedelijke of regionale projecten, te weinig out-of-the-box wordt nagedacht, en met behoud van de tewerkstelling of creatie van andere tewerkstelling, mevrouw De Ridder. Al jaren, en dat is niet alleen tijdens deze legislatuur maar ook tijdens de vorige, wordt gezegd dat pps de zaak zal redden. Voor mij is het geen kwestie van vertraging in verband met de Krijgsbaan rechtdoor of een U-bocht. Tot nu toe wordt mijn stelling nog steeds niet tegengesproken. Ik denk dat zonder forse inspanningen van de overheid – lees: de belastingbetaler – dit luchthavenproject economisch gesproken sowieso niet levensvatbaar is.

Mevrouw de minister, eigenlijk hebt u niet geantwoord op de politieke hamvraag, met name: wenst deze regering zich te houden aan het politieke afsprakenkader waarbinnen destijds het behoud en het voortbestaan van de luchthaven is goedgekeurd? Ik heb een aantal regeringsbeslissingen daaromtrent vermeld. In essentie komt het neer op twee punten. Ten eerste: de private sector betaalt ook mee de flankerende maatregelen voor mobiliteit. Ten tweede: 50 percent van de totale kosten wordt door deze sector gedragen. Gesteld dat deze regering zou overgaan tot een LOM/LEM-structuur, al dan niet met bedrijventerrein, dan blijft mijn vraag: gaat u de precaire consensus die daarover binnen de Vlaamse Regering bestaat, respecteren? Ik kijk vooral naar mijn collega's aan mijn rechterzijde die hier altijd een belangrijk strijdpunt van hebben gemaakt.

Wat me ook vreemd overkomt, is de hypocrisie die ik heb ontwaard toen het debat ging over de ontbossing van Fort 3. Toen moest, liever vandaag nog dan morgen, heel het terrein worden ontbost omwille van de veiligheidsmaatregelen van de ICAO. Nu wordt door een pennentrek van staatssecretaris Schouppe, zonder veel heisa, plots voor vier jaar de mogelijkheid gegeven om van deze ICAO-voorwaarden af te wijken. Als voorbeeld van goed bestuur kan dat tellen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil vier punten naar voren brengen. Als het goed is, zeg ik het ook. Ik moet u feliciteren omdat u erin bent geslaagd om te bekomen bij de ICAO dat we vier jaar uitstel krijgen. Ik neem aan dat het rooien

van de populieren een belangrijk element in het debat kan zijn geweest.

Hebben we in het dossier tijd verloren? Ja, we hebben veel te veel tijd verloren, collega's. Ik herinner me dat toenmalig minister Sauwens in 1995 al een voorstel deed voor de intunneling van de Krijgsbaan. Dat kostte toen 5 miljoen euro, 200 miljoen Belgische frank. We zijn nu veertien jaar verder, en we staan nergens. Wiens schuld is dat? Ik denk dat het de collectieve schuld is van alle partijen die in dezen regeringsverantwoordelijkheid hebben gedragen: CD&V, uiteraard mevrouw De Ridder, sp.a, uiteraard want dat zijn tegenstanders van de luchthaven van Deurne, maar jammer genoeg ook uw partij en uw minister Van Mechelen. Hij heeft niet zwaar genoeg gewogen om uw visie en de visie van uw partij in dit dossier door te duwen.

Ik leer van de minister dat de tunnelvariant duurder is dan de sleufvariant. Dat is het nu, mevrouw de minister. We hebben te lang gewacht. In de tijd van minister Sauwens, veertien jaar geleden, was de tunnelvariant allicht goedkoper geweest. Maar we zijn goede huisvaders en we moeten rekening houden met de cijfers die u ons voorlegt. Wanneer we moeten kiezen, moeten we dat doen voor de goedkoopste variant.

Mevrouw de minister, ik heb u heel duidelijk horen zeggen dat u de LOM-LEM-constructie aanreikt als oplossing voor het voortbestaan van de luchthaven van Deurne. U wacht alleen het antwoord af van de partners die destijds mee in het pps-verhaal wilden stappen. Ik kan die partners alleen maar oproepen om dat signaal zo snel en zo duidelijk mogelijk naar u door te sturen zodat u verdere stappen kunt ondernemen. Dat is natuurlijk het zwakke punt in heel uw verhaal: u hebt ons op dit moment geen duidelijke tijdslijn kunnen geven, misschien omdat de partners onduidelijk zijn in hun signalen, maar u laat ons toch verstaan dat u er binnen de regering ook nog niet uit bent. Ik wil van u, mevrouw de minister, graag een duidelijk signaal krijgen. Ik wil een met redenen omklede motie indienen om u daartoe aan te sporen en aan te moedigen. Mogen we nog voor deze regering uiteengaat, een signaal verwachten met betrekking tot de LOM-LEM-oplossing voor het voortbestaan van de luchthaven van Deurne?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, aan het adres van de heer Penris wil ik stellen dat sp.a niet tegen de luchthaven is. We hebben het politiek afsprakenkader dat vastgelegd is in het regeerakkoord en dat ook vorige legislatuur is afgesproken, altijd onderschreven en mee goedgekeurd. Mijnheer Penris, ik zou wat dat betreft willen dat u ons juist citeert.

We hebben inderdaad wel altijd gekozen voor de formule van de pps, waarbij de private sector minstens de helft van de centen mee op tafel moest leggen omdat dat een garantie was voor een economisch rendabele exploitatie van de luchthaven. We hebben de private sector altijd de kans gegeven om aan te tonen dat de luchthaven op een economisch rendabele manier kon worden geëxploiteerd. De signalen die we nu krijgen, zijn dat men binnen die constructie de luchthaven niet economisch rendabel kan exploiteren. Nu opent de minister de piste om over te stappen naar de LOM-LEM-aanpak, waarvan ik denk dat we moeten voorkomen dat die leidt tot een scenario van het socialiseren van de verliezen en het privatiseren van de winsten. *(Opmerkingen van de heer Jef Tavernier)*

Hier zijn de investeringskosten en de marktrisico's veel groter. Die marktrisico's konden worden gedekt doordat de private sector minstens voor de helft in dit scenario stapte.

Mevrouw de minister, in principe heb ik niets tegen een overstap naar een LOM-LEM als de Vlaamse Regering op voorhand zegt hoeveel ze wilt krijgen van die exploitatiemaatschappij voor het exploiteren van de luchthaven. Binnen welke periode wil men de investeringen terugbetaald zien? Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering op voorhand voor zichzelf uitmaakt wat het exploiteren van de luchthaven jaarlijks moet opbrengen om al de investeringen, die veel duurder zijn dan initieel geraamd, op een redelijke termijn terugbetaald te krijgen.

Vandaag is er totaal geen zicht op of er nog een rendabel businessplan mogelijk is. We weten niet wat Air France met de landingsrechten van de VLM wil doen. Sommigen zeggen dat Air France de VLM heeft overgenomen om de landingsrechten in London City te kunnen opstrijken. De laatste zorg van Air France was wellicht het strategisch belang van de luchthaven van Deurne.

We moeten voorkomen dat we nu gigantisch veel centen investeren in een verhaal dat nooit rendabel kan worden. We mogen de belastingbetaler niet verplichten om geld in een bodemloze put te storten. Mevrouw de minister, ik stel dus voor dat u op voorhand afspreekt welk bedrag u uit de aanbesteding van de exploitatie van de luchthaven wilt krijgen om op een redelijke termijn de investeringen van de belastingbetaler te kunnen terugwinnen.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Ik pik in op wat u zegt, mijnheer Martens. LOM-LEM is een soort pps-constructie. Daarbij is het belangrijk om op voorhand goed te kijken wat je ten laste legt van de overheid en wat ten laste van de uitbater in het kader van de LEM. Welke afschrijvingen en welke exploitatievergoeding moet de uitbater geven aan de overheid? Ik heb de indruk dat

men door het vervangen van de pps-constructie door een LOM-LEM, veel meer lasten bij de overheid wil leggen en veel minder vergoedingen voor investeringen en exploitatie bij de private uitbater.

Voor Oostende en voor de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem neemt de Vlaamse overheid alles in verband met veiligheid op zich. U lacht, maar als Deurne internationaal gaat, heeft Kortrijk-Wevelgem ook recht op iets internationaals. Het is een belangrijke consequentie. We zullen moeten kijken of daarvoor in de begroting van de Vlaamse overheid iets voorzien is.

Ik plaats, net als de heer Daems, grote vraagtekens bij wat er nu aan de gang is. De oorzaak van de vragen is duidelijk: deze luchthaven is eigenlijk economisch niet leefbaar, los van de milieuaspecten.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, dit is het vijfde pps-project op rij dat onder deze regering niet van de grond komt. Mevrouw De Ridder vraagt een evaluatie van alle pps-projecten. De minister-president heeft die drie weken geleden gegeven in de subcommissie voor Financiën. De heer Tavernier en de heer de Kort waren aanwezig. We zijn zoals bij 'tien kleine negertjes' aan de aftelsom begonnen. Langzaam maar zeker vallen ze allemaal af.

Mevrouw de minister, naar aanleiding van de interpellatie van de heer Van Rompuy over Zaventem heb ik dit ook gezegd. Ik zou toch nog eens de taalgrens over gaan. In Wallonië komen die regionale luchthavens wel goed van de grond, tot spijt van wie het benijdt. Het geklungel hier duurt nu al tien of vijftien jaar. Dat is het verschil.

De voorzitter: De heer Peumans vindt het beter in Nederland, en nu ook in Wallonië. Ik vraag me af waarom hij in Limburg blijft wonen.

Minister Hilde Crevits: Collega's, bedankt voor alle opmerkingen, die me de kans geven om hier en daar nog iets te verduidelijken.

Mevrouw De Ridder, als ik u daarnet heb gezegd dat het project gestegen is in kostprijs, gaat dat over de sleuf met de overkapping. Aanvankelijk waren de werken gepland in twee fasen: eerst de sleuf en later, als het nodig was, de overkapping. Dat is nu allemaal inbegrepen. Het is de bedoeling om het project in één keer uit te voeren. De kostprijs van 25,6 miljoen euro geldt voor de twee fasen in één. Dat is beter omdat er problemen zijn met het grondwater. De technici hebben gezien dat het beter is om de werken in één keer uit te voeren om de grondwaterproblemen te kunnen oplossen. Er is absoluut geen tijdverlies. De uitloopstrook is al berekend: 240 plus 60 is 300. We houden rekening met alle ICAO-beveiligingen.

Het startschot voor de pps is gegeven eind 2007. Er is dan verder onderhandeld. Er moet een GRUP worden vastgesteld. Er is niet veel aan te doen. Dat moet gebeuren. Dat zijn procedures die doorlopen moeten worden.

Mijnheer Daems, de vorige regering heeft er al voor gekozen om er een pps van te maken. Men heeft er nu verder aan gewerkt. Er was een wankel evenwicht voor de financiële afspraken. Als we naar een LOM-LEM willen, is het zeer duidelijk. Dan is het een LOM-LEM zoals de andere LOM-LEM's. De LOM is de basisinfrastructuur ten laste van de overheid. De LEM is de exploitatie en dat is privaat. De LEM betaalt uiteraard een concessievergoeding voor de exploitatie van de luchthaven.

U zegt dat we nu al moeten zeggen hoeveel concessievergoeding we willen. Maar daar hangt aan vast: wat doe je met het bedrijventerrein? In de vorige pps zat de volledige exploitatie van dat bedrijventerrein. U pleit voor een stevige concessievergoeding. Ik ga daarmee akkoord, maar dan moet u ook akkoord gaan dat het bedrijventerrein volledig exploitabel gemaakt wordt zoals het voorzien was.

Die zaken worden op dit ogenblik binnen de regering uitgeklaard. U kunt niet verwachten dat ik vandaag zeg hoeveel het zal zijn. Dat hangt af van de keuzes die je maakt. Breng je het bedrijventerrein volledig onder in de LOM of in de LEM? Dat moet op korte termijn worden uitgeklaard en uiteraard zal dat een effect hebben op de concessievergoeding. De LOM moet break-even kunnen draaien.

Mijnheer Tavernier, u zegt dat we er plots de safety en security bij nemen. Dat was in de pps ook zo. Safety en security waren ten laste van de Vlaamse overheid en zullen dat blijven. In de andere regionale luchthavens is dat ook het geval.

Waar staan we nu? Ik hoop zeer spoedig definitief uitsluitsel te krijgen of de procedure voor de private partner in de pps-constructie afgesloten moet worden. Dat moet juridisch uitgeklaard zijn. Als blijkt dat dat geen haalbare kaart is, ben ik bereid tot en ben ik een grote fan van het creëren van de LOM-LEM-structuur.

Je moet daarvoor goede afspraken maken. Ik ga akkoord met iedereen die deze opmerking gemaakt heeft. Er is een publieke LOM en een private LEM. Je moet dat van elkaar scheiden, maar het kan. We hebben de oefening gemaakt voor de twee andere regionale luchthavens. Ik heb nadrukkelijk gezegd: geen LOM zonder LEM. Je kunt ons niet verwijten dat we één of twee weken de tijd nemen om dat uit te klaren.

Als het van mij afhangt, zal deze regering absoluut nog een keuze maken. Hoe sneller we duidelijkheid hebben, hoe beter. Het is van belang dat het voortbestaan

van de luchthaven op een behoorlijke manier gegarandeerd wordt.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, bedankt voor de bijkomende duiding. Maar u blijft nog steeds op de vlakte wat betreft de participatie van de private sector. Tot nu toe bestond het politieke akkoord voor de herinrichting van de Krijgsbaan – waarvoor ik zelf niet warm loop – uit het feit dat de private sector 50 percent van deze kosten voor haar rekening neemt. Stel dat de regering een consensus vindt voor de LOM-LEM-structuur, gaat dan effectief 50 percent van die kosten via een huur- of concessieovereenkomst door de private sector betaald worden?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Daems, ik heb duidelijk gezegd dat als we een LOM-LEM maken, de kosten voor de Krijgsbaan ten laste vallen van de Vlaamse overheid. Het is van belang dat de concessievergoeding die vanuit de LEM aan de LOM betaald wordt, maakt dat de LOM break-even kan draaien. Daarvoor moet je ook kijken naar hoe en of je het bedrijventerrein rendabel maakt. Die oefening wordt op dit ogenblik gemaakt.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en door de heer Daems werden tot besluit van deze interpellatie 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 Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de noord-zuidverbinding Kempen

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, de noord-zuidverbinding Kempen werd destijds door de Vlaamse Regering aangeduid als missing link op Vlaams niveau. Dit is een zeer oud dossier, het is 35 tot 40 jaar oud. Deze regering heeft ijverig doorgewerkt om het in de juiste banen te leiden. Zij heeft vorig jaar terecht beslist om voor de realisatie van deze noord-zuidverbinding te kiezen voor het basistracé. Dit zal uiteraard ten goede komen aan de verkeersdoorstroming in de Kempen en aan de tempering van de verkeerscongestie op de hoofdwegen en op de lokale dorpswegen.

Nu de tracékeuze duidelijk vastligt, is er de noodzaak om door te werken. Wij gaan ervan uit dat wij op vrij korte termijn de werken zullen aanvatten. Het is dan ook evident dat wij eens informeren naar de stand van zaken in het dossier noord-zuidverbinding Kempen. Heeft het Vlaamse Gewest op dit ogenblik een draaiboek klaar voor de uitvoering van deze verbinding? Is de financiering voor deze realisatie verankerd en kan zij worden gegarandeerd?

Hoever staat het Vlaamse Gewest met de declassering van het gebied Gooreind? Als wij het basistracé willen realiseren, moet er een oplossing komen om Gooreind te doorsnijden. Een declassering is een van de mogelijkheden. Is hierover al een beslissing genomen? Zo ja, welke? Zo neen, wanneer wordt deze verwacht?

Welk tijdspad voorziet u, mevrouw de minister, voor de realisatie van de noord-zuidverbinding Kempen? Kunt u gedetailleerd de verschillende te ondernemen stappen beschrijven?

Alvorens de eigenlijke werken van de fly-over kunnen starten, moeten de werken in het kader van de minder hinder strategie worden uitgevoerd. Dit zijn op zich al omvangrijke werken, die ook hinder zullen veroorzaken. Welke timing wordt hiervoor vooropgesteld? Wanneer zullen deze werken een aanvang nemen?

Is er al duidelijkheid over de timing en de wijze waarop het Vlaamse Gewest de communicatie over de werken voor de noord-zuidverbinding Kempen zal organiseren?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, eigenlijk zou de Vlaamse Regering beschaamd moeten zijn. Wij moeten nog steeds in deze commissie vragen stellen over dit dossier, dat al meer dan dertig jaar aansleept en dat op het gebied van economie en van mobiliteit en leefbaarheid van levensbelang is voor de Kempen.

Mevrouw de minister, ik zal niet herhalen wat er in het recente en in het verre verleden al over dit dossier werd gezegd. Bovendien heeft de heer Peeters zonet een aantal pertinente vragen gesteld, die ik volledig kan onderschrijven. Zeker wat de financiële middelen betreft, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van dit project, hoop ik op een positief antwoord. Gezien de huidige economische toestand – de minister-president zelf heeft al erkend dat de financieel-economische crisis gevolgen heeft en zal hebben voor grote infrastructuurwerken – en het feit dat uit de stand van zaken in de subcommissie Financiën en Begroting is gebleken dat de Vlaamse bouwsector het best niet al te veel meer rekent op de start van nieuwe grote Vlaamse infrastructuurwerken, houd ik mijn hart vast en hoop ik dat de Kempense noord-zuidverbinding niet voor de zoveelste maal een achterstand zal oplopen.

Liggen alle financiële middelen voor dit project voor 100 percent vast of moet de Vlaamse Regering links en

recht nog een paar miljoen euro bijeenscharrelen om tot een definitieve financiering en voltooiing van de noord-zuidverbinding in de Kempen te komen?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, in hoeverre zijn de lokale besturen, die ook bepaalde verantwoordelijkheden moesten opnemen en die de bestaande weg moesten herinrichten en verkeersluw maken, klaar om investeringen te doen? Het globale akkoord dat wij enkele maanden geleden hebben gesloten, hield niet alleen voor het Vlaamse Gewest bepaalde verplichtingen in maar ook voor andere actoren, en trouwens niet alleen op het vlak van openbare werken maar ook wat betreft de maatregelen inzake het bekkenbeheerplan van de Netevallei, dat moest worden versterkt. Zo zou deze infrastructuur er niet ten koste van het milieu komen maar zou ze een win-win inhouden: én voor verkeersveiligheid en mobiliteit, én voor milieu en natuur.

Mevrouw de minister, hoever staat het met de concrete voorbereiding van de flankerende maatregelen op vlak van natuur binnen de Netevallei, en met de engagementen die de lokale besturen zouden moeten opnemen?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mevrouw de minister, zoals u weet, is onze fractie ook voorstander van een verstandige noord-zuidverbinding doorheen de Kempen, maar dan vooral om de doorstroming te verbeteren. Mijnheer Peeters, het debat hierover duurt al jaren. Wij zijn geen voorstander van een weg die nieuw verkeer aantrekt. Nu het dossier door een principiële beslissing van de regering opnieuw een beetje in de actualiteit is gekomen, heb ik het gevoel dat nu ook de agenda's wat duidelijker worden. De agenda is in die zin duidelijk voor mij dat het niet alleen gaat om het ontlasten van een deelgemeente als Ten Aard of om het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op een aantal knelpunten. Het is heel duidelijk de agenda van een aantal politieke families maar ook van de economische partners om vanuit Nederland een nieuwe verbinding te creëren doorheen Noord-Kempense gemeenten, om aan te sluiten op Turnhout en om na Geel via Westerlo finaal aan te sluiten op de autosnelweg naar Leuven. Op die manier zul je het verkeersprobleem niet oplossen maar alleen maar extra verkeer aantrekken. Bovendien vinden wij in ruimtelijk opzicht de parallelweg tussen Geel en Kasterlee een draak van formaat, maar dat debat voeren wij met minister Van Mechelen. Wij zullen ook daar alle democratische en juridische middelen gebruiken die ons ter beschikking staan om dat dossier te bestrijden.

Mevrouw de minister, wat is nu het statuut van de principiële beslissing van de Vlaamse Regering? Betekent dit dat alle politieke families binnen de regering zich nu definitief hebben geschaard achter die parallelweg of is deze nog steeds afhankelijk van een aantal parameters zoals een oplossing voor de declassering van het Gooreind of voor nog andere ruimtelijke of juridische knelpunten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u, collega's, voor de vragen. Ik zal proberen, zoals steeds, ze naar godsvrucht en vermogen te beantwoorden.

Er worden wel vaker vragen gesteld over het dossier noord-zuidverbinding Kempen. Mijnheer Peeters, dat toont ook aan dat er beslissingen worden genomen in dat dossier. De heer Huybrechts zegt dat daar al dertig jaar over wordt nagedacht. Er worden echter wel eieren gelegd. Of we zijn ze toch volop aan het leggen.

Op 6 februari 2009 werd aan de Vlaamse Regering de meest recente stand van zaken voorgelegd met betrekking tot de opgestelde projectnota en de verschillende adviezen, die het resultaat zijn van de overlegmomenten met betrekking tot de mogelijke declassering van het beschermd landschap Gooreind.

Voor de leden van de commissie die geïnteresseerd zijn in de nota die door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd: ik heb die meegebracht om als annex te hechten aan mijn antwoord. Ik zal die nota bezorgen aan het commissiesecretariaat.

Tot slot nam de Vlaamse Regering ook kennis van de geplande minderhindermaatregelen bij de aanleg van de noord-zuidverbinding. De Vlaamse Regering besliste op korte termijn verder werk te maken van de geïntegreerde projectnota, waarbij de plannen voor de verlaten weg definitief worden opgemaakt en waarbij voor de landschappelijke inpassing van de weg verder wordt overlegd om een derde inrichtingsscenario te ontwikkelen. Deze beslissing heeft het licht definitief op groen gezet voor de realisatie van de verbinding.

Mijnheer Daems, voor de realisatie van de verbinding staat het licht definitief op groen. Ik zal straks duidelijkheid verschaffen over hoe dit moet worden uitgewerkt. U zult dat ook in de nota zien.

De onderhandelingsprocedure voor het aanstellen van een voorkeursbieder en uiteindelijk een feitelijke aannemer om het project te verwezenlijken en gedurende dertig jaar te onderhouden zit intussen in de fase van de tweede offerte. Een eerste selectie van kandidaten werd gehouden en afgerond in december 2008. Er werden drie groepen geselecteerd. De eerste groep bestaat uit Van Hout, VBG, Besix en Wegebo. De tweede groep bestaat uit Heijmans, Stadsbader, Deckx, Franki en Iemants. De derde groep is VIA-Kempen, dat bestaat uit Jan De Nul, Aswebo en Kumpen. Het is,

vanwege de DBM-constructie, aan de aannemer om een concrete planning op te maken waaraan hij zich verbindt om deze consequent en zonder fout te volgen. Een volledige en correcte timing voor de bouwfase kan vandaag dus nog niet in detail worden gegeven. Ook de uitvoering van de minderhindermaatregelen en de ingrepen door de nutsmaatschappijen maken deel uit van de planning van de aannemer.

Voor de financiering hechtte de Vlaamse Regering op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren. Zij stelt voor de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen. Het project Kempische noord-zuidverbinding is opgenomen in de lijst met Via-Invest-projecten. Dit wil zeggen dat de beschikbaarheidsvergoedingen opgevangen dienen te worden binnen de voorziene 66 miljoen euro in de meerjarenbegroting van de wegeninfrastructuur.

Hoever staat het nu met de declassering van Gooreind? Voor de landschappelijke inpassing van het traject Kasterlee-Geel werden een landschapsstudie en de daaruit volgende voorstellen voor landschappelijke inpassing opgesteld. In de landschapsstudie van de N19g wordt een uiteenzetting gegeven van de natuurlijke en cultuurhistorische morfologie van het gebied tussen Kasterlee en Geel. Er wordt verduidelijkt hoe het gebied in de loop der eeuwen veranderde. Voornamelijk de aanleg van het kanaal Bocholt-Herentals, en later de verbinding en verdieping ervan ten behoeve van de scheepvaart, en de aanleg van de steenweg, de huidige N19, veroorzaakten een verstoring van de vallei van de Kleine Nete en het Kempisch Plateau ten zuiden van de Kleine Nete tot in Geel.

Na de morfologische ontwerpelementen wordt de visie beschreven. Om het landschap opnieuw leesbaar te maken, worden enkele ruimtelijke concepten voorgesteld die de natuurlijke landschapsstructuren moeten benadrukken en die de restanten van de cultuurhistorische evolutie opnieuw in hun context moeten plaatsen.

Ten slotte worden ook enkele ontwerpen voorgesteld voor de verschillende landschapszones van het project. Het gebied van De Hoge Mouw moet worden ondertunneld om de karakteristieke zandduinen intact te houden. Voor zowel de linker- als de rechteroever van de Kleine Nete komt het er vooral op aan om de bestaande houtkanten in het landschap te versterken. Houtkanten vormen landschapskamers en schermen deze ook visueel af van de omgeving. In de zone rond de Kleine Nete zal de nieuwe weg N19g op pijlers worden aangelegd. Daardoor blijft de migratie van fauna mogelijk en blijft ook de optie tot hermeandering van de Kleine Nete open.

Het bekenlandschap tussen Gooreind en Geel wordt getypeerd door verscheidene waterlopen. Het basistracé zal worden ingericht met houtkanten en bosfragmenten, die de verbinding vormen tussen deze waterlopen.

Voor het landschap Gooreind worden principes meegegeven die later in de bijgevoegde nota van de inrichtingsvoorstellen worden verduidelijkt en concreet moeten worden uitgewerkt. Concreet betekent dit dat in de landschapsstudie voor het volledige traject van de nieuw aan te leggen N19g inrichtingsvoorstellen worden gedaan voor de verschillende landschapsgebieden. In functie van de aanleg van de weg doorheen het beschermde landschap en van het streven naar een zo optimaal mogelijk behoud van de intrinsieke erfgoedwaarden van dit beschermde landschap en van het verdere declasseringstraject werd overleg gepleegd met de twee betrokken administraties: het Agentschap Ruimtelijke Ordening Vlaanderen en het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO). Op 10 september 2008 en op 24 september 2008 heeft overleg met beide administraties plaatsgevonden. Ik heb de verslagen van beide vergaderingen meegebracht. Dit overleg heeft mee vorm gegeven aan de voorliggende nota's, de landschapsstudie en de inrichtingsvoorstellen. Alles staat hierin vermeld.

Op basis van dit overleg en van het overleg binnen de Vlaamse Regering zal zo spoedig mogelijk met de bevoegde afdeling over een derde alternatief voor de landschapsinrichting worden overlegd. We zullen ons hierbij op de voorstellen in de huidige landschapsstudie baseren.

Wat de door de geraadpleegde juridische experts geadviseerde gedeeltelijke declassering van het landschap betreft, moeten we wachten op de realisatie van de eigenlijke infrastructuurwerken en op de mogelijke definitieve aantasting van de landschapswaarden. In functie daarvan kan worden overwogen de procedure voor de gedeeltelijke declassering al dan niet aan te vatten.

De tweede offerte zou halverwege dit jaar moeten worden beoordeeld. Vervolgens zullen verdere onderhandelingen met de voorkeursbieder worden gevoerd. Uiteindelijk moeten we tegen het einde van het jaar een contract met een aannemer kunnen afsluiten.

De geïntegreerde projectnota, inclusief de doortochten en de flankerende maatregelen, moet tegen het einde van mei 2009 aan de begeleidingscommissie en aan de provinciale auditcommissie worden voorgelegd. Dit moet ertoe leiden dat de nota door de provinciale auditcommissie conform worden verklaard.

Parallel daarmee wordt het derde alternatief voor de landschappelijke inpassing in samenwerking met de betrokken administraties uitgewerkt. Dit wordt in de bestekken geïmplementeerd.

Concreet houdt dit in dat de aannemer in principe begin 2010 de bouwvergunning voor het volledig project

kan aanvragen. De nutsmaatschappijen zouden dan de voorbereidende werken kunnen uitvoeren. Tijdens diezelfde periode zou tevens het archeologisch vooronderzoek kunnen plaatsvinden. Volgens de huidige planning zouden de feitelijke werken medio 2010 kunnen worden aangevat. Binnen een termijn van minimaal 30 maanden zou alles kunnen worden afgewerkt en voor het verkeer kunnen worden opengesteld.

In functie van een betere verkeerskundige oplossing voor het centrum van Geel zullen niet enkel structurele maatregelen worden genomen. We hebben voor de duur van de bouwfase ook een minderhinderstrategie opgesteld. Gezien de verwachte impact van het project op het verkeer en op de doorstroming ter hoogte van de werfzone en in de ruimere omgeving is dit noodzakelijk.

De minderhinderstrategie is opgesteld op basis van tellingen van het verkeer ter hoogte van het project, in het bijzonder ter hoogte van Geel-West, en van voorspellingen op macroniveau, waarbij vooral het MMMA-model (Multi Modaal Model Antwerpen) is gebruikt. Uit die voorspellingen blijkt dat op verschillende kruispunten op hoofdwegen, N-wegen – gewestwegen – en gemeentewegen buiten de werfzone meer verkeer zal worden gegenereerd. Simulaties op microniveau tonen aan dat enkele aanpassingen aan de huidige vormgeving van de betrokken kruispunten noodzakelijk zijn.

Dit betekent concreet dat een aantal bestaande rotondes door met lichten geregelde, conflictvrije kruispunten zullen worden vervangen. Ook op een zestal andere kruispunten, waarvan de meeste zich op de industrieweg parallel met de E313 situeren, zullen lichte aanpassingen worden doorgevoerd en zullen verkeerslichten worden geplaatst. Die industrieweg zal op termijn aan de Vlaamse overheid worden overgedragen.

Door op verschillende plaatsen verkeerslichten te plaatsen, kunnen we sturend optreden indien de verkeersstromen zouden wijzigen. De minderhinderstrategie is immers een dynamisch gegeven. Ze moet, in functie van de vaststellingen tijdens de monitoring, gedurende het hele bouwproces kunnen worden bijgestuurd. Ook de verkeersborden en de dynamische borden boven de E313 zullen ons in staat stellen het verkeer langs de alternatieve wegen te sturen. Op die manier kunnen we complex 23 Geel-West, zo veel mogelijk ontlasten. We zullen grotere routes langs de gewestwegen uitstippelen. Het verkeer dat van Antwerpen naar bestemmingen als Kasterlee en Retie rijdt, zal ter hoogte van Ranst langs de E34 worden gestuurd.

Uiteraard zal tevens een communicatiecel met een projecteigen website worden opgericht. Op die site zal voor een zo breed mogelijk publiek belangrijke informatie te vinden zijn.

Tot slot kan ik melden dat in samenwerking met, onder meer, de gemeenten en de politiediensten informatieavonden voor specifieke doelgroepen zullen worden georganiseerd. Zo zullen we de aangelanden, de industrie en de kmo's concrete, op maat gemaakte informatie aanbieden. De bereikbaarheidsmanager van de Vlaamse overheid zal hierbij een belangrijke rol vervullen. Dit is een vraag van alle betrokkenen. Hij zal met de betrokken gemeentebesturen in detail overleg over al deze zaken plegen.

De heer Martens heeft nog een vraag gesteld over de door de verschillende plaatselijke besturen aangegane engagementen. Het resultaat is te vinden in de nota die afgelopen vrijdag is goedgekeurd. Alle engagementen van de lokale overheden zijn hierin opgenomen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik dank de minister voor het uitvoerig antwoord. Ik heb evenwel nog een paar vragen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Ik zou onder meer nog wat verduidelijking over de declassering van Gooreind willen krijgen. Volgens de minister hangt dit af van het ontwerp dat door de voorkeursbieder zal worden opgesteld. Dit betekent dat de declasseringsprocedure nog even op zich kan laten wachten. Volgens mij zal dit nog een jaar in beslag nemen. Ik vrees dan ook dat de vooropgestelde timing in het gedrang zou kunnen komen.

Er is veel aandacht voor de inpassing in het landschap. Ik zou hier bijzondere aandacht voor de eventuele wildtunnels willen vragen. Ik ga ervan uit dat dit misschien mee in de onderzoeken en de ontwerpen van de verschillende bieders is opgenomen. Het komt echter net in me op dat we hier aandacht aan moeten schenken. We zitten immers met verschillende bewegingen. We moeten de nodige aandacht schenken aan het overstekend wild.

Ik betreur de vraag die de heer Martens over het engagement van de lokale besturen heeft gesteld. Dit zal allicht op basis van het overlegmodel tot stand zijn gekomen. Op basis van module 2 hebben de Vlaamse overheid en de betrokken gemeenten een overeenkomst ondertekend. In die overeenkomst is opgenomen dat het onderzoek naar, het ontwerp van en de realisatie van de toekomstige lokale weg volledig op kosten van de lokale gemeenschappen zullen gebeuren. Dit is niet zo gebruikelijk. In het verleden zijn de wegen die aan de lokale overheden zijn overgedragen, eerst volledig uitgerust. De toestand van die wegen maakte het steeds mogelijk normaal te fungeren. Hier is de situatie anders. De last in verband met ontwerp en realisatie ligt bij de lokale besturen. Ik betreur dit enigszins. Ik vind het echter veel belangrijker een oplossing voor de mobiliteitsproblemen in de Kempen te vinden. De lokale besturen kunnen dit er nog wel bij nemen.

Mijn laatste opmerking betreft het belang van de communicatie. Ik ga ervan uit dat dit tijdig zal gebeuren.

De ondernemers zijn nu al vragende partij. Ze willen weten wat de minderhindermaatregelen tijdens de uitvoering van de werken precies zullen inhouden. We moeten erop toezien dat tijdig en juist wordt gecommuniceerd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal met de suggesties van de heer Peeters rekening houden. De diensten van minister Van Mechelen hebben de declassering onderzocht. Blijkbaar dringt een declassering zich pas op indien er een verstoring is. Op het ogenblik is er dan ook geen nood aan een declassering. Aangezien het project binnen het gewestplantracé past, kan het perfect worden vergund. Pas na de uitvoering van de werken zou een declassering zich eventueel kunnen opdringen. In principe zou hiermee geen tijd verloren mogen gaan. Het vooropgestelde scenario is het resultaat van langdurig onderzoek.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het onderhoud van de Vlaamse wegen

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg sluit enigszins aan bij een vorig jaar goedgekeurde resolutie over het structureel onderhoud van de Vlaamse wegen. Ik zal niet herhalen wat in mijn schriftelijke vraagstelling is opgenomen. Dit staat immers ook in de resolutie zelf te lezen.

Hoewel in de loop van deze legislatuur een sterke inhaalbeweging is georganiseerd, stellen we vast dat onze wegen zich niet in een optimale toestand bevinden. Ik verwijs in dit verband naar de in de begroting opgenomen bedragen. Op het einde van de vorige legislatuur werd 30 miljoen euro in dit onderhoud geïnvesteerd. Nu bedraagt het jaarlijks recurrent budget 90 miljoen euro.

Ik wil hier tevens naar het rapport van de heer Heleven verwijzen. Elk jaar stelt hij een overzicht van de toestand van onze gewestwegen op. Ten gevolge van de historische achterstand in het structureel onderhoud is de toestand van onze wegen niet zoals het hoort. Tijdens de voorbije winter is veel zout gestrooid en hebben de wegen heel wat te lijden gehad. Het bestaande wegenonderhoud volstaat niet om de tijdens deze winterperiode aangebrachte schade te compenseren.

Mevrouw de minister, heeft de Vlaamse Regering zich reeds over de gewenste toestand van de wegen in Vlaanderen uitgesproken? Is hierbij rekening gehouden met de veiligheid, de doorstroming en de bereikbaarheid? Ook in dit verband verwijs ik naar de cijfers die in het rapport van Heleven zijn opgenomen.

Voorziet de Vlaamse overheid in een inventarisatie van de staat van de wegen na extreme weersomstandigheden, zoals de afgelopen winterperiode? Wordt in functie van uitzonderlijke weersomstandigheden boven op de reguliere middelen in bijkomende budgetten voor versneld onderhoud van de wegen voorzien?

Onderzoekt de Vlaamse Regering de overeenstemming tussen de realisaties op het terrein en de financiële middelen die hiervoor zijn uitgetrokken? Zijn de middelen voor het wegenonderhoud in overeenstemming met wat op het terrein wordt of kan worden gerealiseerd? Worden de ingezette middelen en het resultaat op het vlak van het structureel onderhoud afgewogen?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, we hebben allemaal het rapport van de heer Heleven ontvangen. Elk jaar geeft hij ons op die manier een keurig overzicht.

Zoals de heer Peeters al heeft verklaard, heeft de minister voldoende bewezen dat in bijkomende kredieten voor het onderhoud is voorzien. Dat is positief. We moeten echter het onderscheid maken tussen het normale, lopende onderhoud en het beroemde structurele onderhoud. Vaak is de duurdere prijs van onderhoudswerken het gevolg van het uitstellen van het onderhoud. We hebben het daar in het verleden al over gehad.

Het rapport Heleven heeft de rechterrijstroken aan de hand van vier parameters opgemeten. Zijn rapport brengt een zeker pessimisme naar voren. Volgens hem is de toestand enigszins aan het verslechteren. Ik zie dat de minister onmiddellijk naar haar kabinetschef kijkt. Volgens hem klopt dit niet. *(Opmerkingen)*

Dat is geen kritiek. Ik ben gewoon bezorgd. Volgens de heer Heleven treedt momenteel een lichte verslechtering van het wegennet op. Hij maakt hierbij het onderscheid tussen de autosnelwegen en de rest van het wegennet.

We hebben goede ervaringen met pps-constructies. In Wallonië is het onderhoud van een aantal autosnelwegen, zoals de E411 tussen Namen en Luxemburg en de autosnelweg tussen Luik en Luxemburg, door middel van een alternatief financieringssysteem uitgevoerd. Ik zie onze eigen autosnelwegen systematisch slechter worden. Ik rijd daar een paar maal per week over. De E314 begint langzamerhand op een Roemeense autosnelweg te lijken. Vroeger was er een zekere systematiek. De buitendiensten onderhielden de wegvakken om de paar jaar. Ik stel vast dat dit nu niet meer gebeurt.

Aangezien we een strenge winter achter de rug hebben, zal de inhaaloperatie van de minister nog wat groter moeten worden. Ik stel in elk geval vast dat de toestand volgens de heer Heleven verslechtert.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is enorm belangrijk dat onze wegen goed worden onderhouden, al was het maar voor de verkeersveiligheid. Bovendien zullen we in de toekomst met steeds meer zwaar vrachtwagenverkeer worden geconfronteerd, dat ons wegennet nog meer zal belasten en de externe kosten zal opdrijven.

Ik sluit me dan ook volmondig aan bij de drie vragen van de heer Peeters, maar wil ze meteen ook uitbreiden naar het onderhoud en de staat van de fietspaden.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het probleem dat de heer Peeters aankaart, is een oud zeer. Ondanks de toename van het budget voor het structurele onderhoud van wegen – en ik besef dat de paars-groene regering het onderhoud van wegen destijds stiefmoederlijk heeft behandeld, met alle nadelige gevolgen van dien – zal de voorziene 90 miljoen euro per jaar niet voldoende zijn om het vooropgestelde doel op lange termijn te bereiken. Zoals de heer Peeters terecht opmerkte, zal met 90 miljoen euro per jaar de toestand zelfs langzaam achteruitgaan.

Ik kan mijn eerder gestelde vraag over de financiële kant van de zaak, gewoon herhalen. Moet men ook in dit geval best niet al te veel op een verbetering van de situatie hopen? Worden de noodzakelijke financiële middelen voor het nodige onderhoud van de Vlaamse wegen op tafel gelegd, of houden we best rekening met een langzame achteruitgang van het onderhoud van de Vlaamse wegen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst ter informatie van de commissieleden opmerken dat de heer Heleven intussen met pensioen is. Maar zijn rapport is natuurlijk niet met pensioen, dat blijft eeuwig bestaan.

Collega's, ik ben blij dat alle interpellanten erkennen dat de middelen in de voorbije periode verhoogd zijn. Maar ik ben het ook eens met degenen die zeggen dat de toestand niet verbetert, maar wel stagneert. De heer Peumans stelde dat de toestand achteruitgaat, maar wij waren tot de conclusie gekomen dat de situatie stagneert. We zien namelijk dat het aantal slechtste stroken vermindert, maar dat het aantal stroken in minder goede toestand, vermeerdert. Dat laatste moet dus nog verbeteren.

Ik beaam dan ook volmondig dat er meer middelen nodig zijn. We hebben al vooruitgang geboekt, maar er zijn nog meer middelen nodig. Als je bovendien lang wacht om slechte baanvakken te herstellen, zijn die er inderdaad nog slechter aan toe en kost het onderhoud nog meer. Die opmerking is absoluut terecht.

Mijnheer Peeters, u vroeg of de Vlaamse Regering zich al heeft uitgesproken over het gewenste niveau. Het gewenste toestandsniveau van de gewestwegen wordt in het rapport zelf al aangegeven. In het rapport wordt een interpretatie gemaakt van de verschillende opgemeten wegparameters, waarbij er een bepaalde drempel wordt gehanteerd. Er worden in Vlaanderen op regelmatige basis vier parameters gemeten. Voor elke parameter bestaat een specifieke drempel, waarbij elk wegvak dat zich onder die drempel bevindt als slecht wordt geklasseerd. Alle slechte wegvakken samen vormen de 'onderhoudsachterstand'. Het gewenste niveau is met andere woorden dat we boven die drempel zitten.

In het rapport staan een aantal duidelijke doelstellingen geformuleerd, meer bepaald op bladzijde 45: "De vereiste hogere kwaliteit van de autosnelwegen vertaalt zich in strengere eisen. We kunnen bijgevolg genoegen nemen met een gelijke beoordeling van de drempeloverschrijdingen. Een aanvaardbaar objectief op middellange termijn – zes jaar of de periode 2008-2013 – zou kunnen zijn dat slechts 4 percent van de autosnelwegen, de primaire wegen en de secundaire wegen beneden de drempelwaarden liggen. Een aanvaardbaar objectief voor de kortetermijnplanning – drie jaar of 2008-2010 – zou kunnen zijn dat reeds de helft van het middellangetermijnobjectief wordt gerealiseerd. Op lange termijn – negen jaar of 2008-2016 – zou geen enkel wegvak zich langer dan drie jaar of één programmacyclus beneden de drempelwaarde mogen bevinden. Het driejarenprogramma zou de vakken moeten opnemen die in de cyclus beneden de drempelwaarde zullen komen." Het is vrij duidelijk hoe we ermee omgaan. Ik kan me daar ook volledig in vinden.

De budgetten werden in deze legislatuur opgetrokken van 30 miljoen euro tot ongeveer 90 miljoen euro per jaar.

Hoe zit het met de inventarisatie van de toestand, ook rekening houdend met sommige extreme weersomstandigheden, zoals de recente winterprik? De opvolging gebeurt op twee verschillende manieren. Eerst en vooral zijn er de structurele en geplande metingen. Het agentschap Wegen en Verkeer voert daarvoor tweejaarlijks metingen uit met het ARAN-voertuig (voluit Automatic Road Analyser). Die metingen worden uitgevoerd op het volledige wegenpatrimonium. Vanwege hun belang op Vlaams en internationaal niveau en hun intrinsiek zwaardere belasting, worden hoofdwegen jaarlijks gemeten.

Het ARAN-voertuig heeft het voordeel dat het aan een normale rijsnelheid – op snelwegen is dat tot 70 kilometer per uur – metingen kan verrichten. De metingen

van het voertuig vormen de basis voor het jaarlijkse Rapport Wegenonderhoud Vlaanderen, het zogenaamde rapport-Heleven.

Een tweede manier is de dagelijkse en continue opvolging van de toestand van het wegennet. Elk wegendistrict beschikt over wegencontroleurs, die dagelijks op pad gaan om de toestand van onze wegen te controleren. Als de inspecteurs op basis van hun permanente inspecties gevaarlijke situaties vaststellen, worden die genoteerd in inspectieverslagen, waarna een poging wordt ondernomen om ze op te lossen. Die oplossingen zijn in principe voorlopig en gebeuren met lokale maatregelen, zoals het vullen van putten en scheuren. Als uit de jaarlijkse meting blijkt dat een wegvak als slecht bestempeld wordt, wordt automatisch een structureel onderhoud gepland.

Mijnheer Peumans, ook voor de zone op de E314 waarnaar u verwijst, is voor dit jaar zo'n structureel onderhoud gepland.

Door de dubbele opvolging wordt ernaar gestreefd om onveilige situaties onmiddellijk aan te pakken en wegen in slechte staat binnen een beperkte periode structureel te onderhouden.

Hoe zit het dan met de financiële terugkoppeling? Doordat het agentschap op regelmatige basis – jaarlijks voor de hoofdwegen en tweejaarlijks voor de overige gewestwegen – gestructureerd metingen van de toestand van het wegdek uitvoert, is er een terugkoppeling tussen de investeringen en de resultaten daarvan op het terrein. Er zijn wel jaarlijks wat verschuivingen tussen het voorzien in extra middelen in de begroting en de weerslag daarvan in de jaarlijkse rapportering.

Het overal in één keer wegwerken van de slechte toestand is onmogelijk, maar het is een feit dat we die inspanningen moeten opdrijven. In de toekomst zullen die inspanningen nog moeten worden opgevoerd. Het is een belangrijk punt om jaarlijks een budget van 120 miljoen euro beschikbaar te kunnen stellen, maar daar zijn we dus nog zo'n 30 miljoen euro van verwijderd.

De voorgestelde planning is dat de 379,70 miljoen euro aan schade uit het rapport op zeven jaar tijd wordt hersteld. Daarvoor hebben we elk jaar iets meer dan 54 miljoen euro nodig. Willen we in die tijd geen verdere achterstand oplopen, dan hebben we jaarlijks nog eens 66 miljoen euro nodig. Zo komen we aan de hierboven geciteerde 120 miljoen euro per jaar, die ons op een termijn van vijf tot zeven jaar moet toelaten om de opgelopen achterstand uit het verleden volledig in te halen.

De combinatie van werken aan gevaarlijke punten, de normale investeringswerken en de structurele onderhoudswerken, creëren vandaag al een veelheid van werken op onze gewestwegen. Het is dus ook van belang om de planning en de coördinatie zeer zorgvuldig te blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. We moeten inderdaad de financiële middelen zo snel mogelijk optrekken tot 120 miljoen om de achterstand weg te werken, voor het reguliere onderhoud en om het kwaliteitsniveau van onze wegen op peil te houden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik kan alleen maar herhalen wat de, intussen spijtig genoeg gepensioneerde, heer Heleven schrijft, onder meer inzake spoorvorming, trapvorming, stroefheid enzovoort . Op pagina 14 van het rapport lezen we: "Er tekent zich eveneens een lichte neiging tot achteruitgang af." Ik vermoed dat die man dat pas durfde te schrijven toen hij bijna met pensioen ging. Hij zegt: "Ik zie dat de toestand van de autosnelwegen goed is. De inspanningen ter bestrijding van de spoorvorming lijken stand te houden. De toestand van de primaire wegen is goed, met een lichte neiging tot achteruitgang. De toestand van de secundaire wegen is goed, maar gaat eveneens achteruit."

Dat is een goede waarschuwing. Ik hoor dat u pogingen onderneemt om van 90 naar 120 miljoen euro te gaan. Wij juichen dat toe. De heer Heleven heeft duidelijk meegegeven dat er nog altijd problemen zijn.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peumans, wat ik beoog te zeggen, is dat het aantal slechte wegvakken afneemt, maar dat de globale toestand qua goede wegvakken naar achteruitgang neigt. Wat goed is, moet ook vermeld worden. Zo krijg je een globale balans.

De heer Jan Peumans: Ik kan nu eenmaal niet alles voorlezen, mevrouw de minister.

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 de kwaliteit en kwantiteit van de voertuigen van De Lijn en het tekort aan technisch personeel

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het uitbreiden

van het openbaar-vervoersaanbod, vooral in het kader van de basismobiliteit, is een van de belangrijkste taken geweest van deze minister van Mobiliteit en van de bevoegde minister tijdens de vorige legislatuur.

Voor alle duidelijkheid wil ik hier nog eens stellen dat die basismobiliteit bepaalt dat in het grootstedelijk gebied er op maximaal 500 meter van de woning een openbaar-vervoersaanbod moet zijn en dat er in het buitengebied op maximaal 750 meter openbaar vervoer moet worden aangeboden. Het is dan ook duidelijk dat de investeringen van De Lijn de afgelopen jaren spectaculair zijn gestegen. Verschillende nieuwe trajecten werden opgestart, de capaciteit van bepaalde trajecten werd verdubbeld, waarvoor uiteraard bijkomend rollend materiaal noodzakelijk is.

Mevrouw de minister, mijn vraag gaat concreet over de slechte toestand van het wagenpark van De Lijn. U zult zich nog wel herinneren dat ik vorig jaar een vraag heb gesteld over een staking van het personeel in de regio Mechelen wegens het tekort aan kwaliteitsvolle bussen en technisch personeel. Slechts 2 van de 123 bussen konden op een gegeven dag uitrijden omdat er technische mankementen waren. Na jaren van klagen werden voor deze regio vier nieuwe belbussen gekocht en werden vier technische medewerkers aangenomen. Blijkbaar was hun vraag en hun geklaag terecht.

Het tekort aan technisch personeel in Mechelen is echter geen alleenstaand feit. Op 13 januari 2009 stond in een persbericht dat ook de chauffeurs van de stelplaats Oudenaarde klagen over de slechte toestand van het wagenpark. Chauffeurs moeten met handschoenen en mutsen rijden omdat de verwarming niet werkt. Volgens sommigen is de situatie zelfs zo ernstig dat er om de haverklap onderdelen verloren worden onderweg. Het was dan ook geen verrassing dat er een stakingsaanzegging werd ingediend. Op 3 februari 2009 kondigde De Lijn aan dat er nog dit jaar zes nieuwe bussen zouden rijden in Oudenaarde. Tegen 2010 zouden alle bussen vervangen worden. Het gaat dan om nog eens zes bussen. Deze regio beschikt immers over twaalf bussen die meer dan achttien jaar oud zijn.

Dat is nog niet alles, mevrouw de minister. Ik kan u nog een voorbeeld geven. De chauffeurs van de regio Antwerpen zijn het beu dat de bussen in dergelijke slechte staat zijn. Sommige bussen beschikken zelfs helemaal niet meer over een filter, waardoor de wanden van de bus zwart stof vertonen. Grote mankementen aan het harmonicagedeelte van de gelede bussen blijken niet hersteld te worden. Door deze zware technische mankementen ontstaan zeer gevaarlijke toestanden.

Mevrouw de minister, ik heb u meermaals schriftelijke vragen gesteld om deze toestand aan te klagen, maar blijkbaar gebeurt er op het terrein niets. U zegt wel telkens dat de constructeurs de herstellingen doen. Ik kan u echter heel recente foto's tonen over hoe de harmonicabussen in de regio Antwerpen eruit zien. Men kan zelfs zijn voet door het harmonicagedeelte steken. Die situatie is heel ernstig. Heel wat jongeren nemen dagelijks die bus. Er moet maar eens een ongeluk gebeuren!

Mevrouw de minister, deze foto toont duidelijk dat er totaal geen filters meer aanwezig zijn in die bussen. Al het stof wordt opgezogen. Alle wanden zijn volledig zwart. Dat is de toestand in de regio Antwerpen.

Mevrouw de minister, die drie voorbeelden – de stelplaats Mechelen, de stelplaats Oudenaarde en het probleem met de harmonicabussen – geven toch aan dat de situatie daar schrijnend en onaanvaardbaar is. De Lijn heeft onlangs nog campagne gevoerd over haar milieuvriendelijk wagenpark. We kunnen moeilijk van een milieuvriendelijk wagenpark spreken als we kijken naar deze schrijnende situaties. Hoe staat het overigens met het waterstofbusproject, het milieuvriendelijk project dat in Vlaanderen blijkbaar niet van de grond raakt?

Mevrouw de minister, ik hoor u al denken dat de oppositie u zal steunen om nog meer geld te vragen voor De Lijn. Ik wil hierover heel duidelijk zijn. De Lijn krijgt nu al enorm veel geld van de Vlaamse overheid om te zorgen voor een degelijk openbaarvervoersaanbod. Toch slaagt ze er niet in een kwalitatief vervoer aan te bieden. Vorige week konden we in de Subcommissie voor Financiën vernemen dat er verschillende pps-constructies worden opgezet voor De Lijn, enerzijds voor de bouw van verschillende nieuwe stelplaatsen, en anderzijds voor de doortrekking van een aantal tramlijnen, onder meer in het kader van het Masterplan Antwerpen. Ik wil hier nog eens herhalen dat ik absoluut geen believer ben van die tramlijnen tot diep in de rand van Antwerpen. Dat slorpt niet alleen heel veel geld op. Er is immers al openbaar vervoer op dezelfde trajecten. De doortrekking betekent ook een aanval op de leefbaarheid van de rand, de verkeersveiligheid in de rand en de verkeersafwikkeling in de rand. Moet ik er nogmaals op wijzen hoe de tramlijn in Mortsel de veiligheid, maar ook de verkeersdoorstroming in heel de rand van Antwerpen heeft aangetast? Er is busvervoer aanwezig. Dat betekent dat om en bij de 300 miljoen euro kan worden bespaard en ingezet voor andere projecten. Als u het mij vraagt, is het Masterplan Antwerpen dringend aan herziening toe. Heel wat andere infrastructuurwerken of het aanschaffen van milieuvriendelijke bussen moeten wijken voor, naar mijn gevoel, nutteloze projecten, die heel wat verkeersellende en files zullen veroorzaken.

Mevrouw de minister, ik heb enkele concrete vragen over de toestand van het wagenpark van De Lijn. Hoe verklaart u de aanhoudende klachten van personeel van verschillende stelplaatsen in Vlaanderen over de slechte kwaliteit van hun voertuig? Ik heb drie concrete voorbeelden

gegeven. Ik denk dat het daar niet bij zal blijven. Zullen er nieuwe voertuigen ingezet worden in die regio's, zoals in Oudenaarde, waar de voertuigen zelfs meer dan 18 jaar oud zijn en zeer grote mankementen vertonen, of dienen de nieuwe bussen voor de uitbreiding van het openbaar vervoer? Is er een tekort aan bussen om de basismobiliteit te vervullen? Misschien is de vraag naar bijkomende bussen voor busexploitanten ook heel groot. Daar hebben we echter niet direct zicht op. Bent u op de hoogte van de ongezonde situatie bij de bussen van de regio Antwerpen, waar er in verschillende bussen geen filters meer aanwezig zijn, waardoor zwart stof tegen de binnenkant van het voertuig kleeft? Zult u onderzoek voeren naar deze situatie? Bent u op de hoogte van het feit dat de harmonicabussen van De Lijn nog steeds zware mankementen vertonen? Zult u die toestand opnieuw bij de constructeur aanklagen? Ik heb dat al verschillende keren gevraagd via schriftelijke vragen. Mijnheer de voorzitter, u hebt mijn vragen telkens, en misschien terecht, omgezet in schriftelijke vragen. Het probleem blijft echter bestaan. Hoe wilt u zorgen voor een kwalitatief en kwantitatief openbaar vervoer?

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, ik wil er toch op wijzen dat ik al verscheidene schriftelijke vragen heb gesteld over de stelplaats Oudenaarde. Aangezien het om een specifiek lokaal probleem gaat, kan daar geen vraag om uitleg over worden gesteld.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, ik zal beginnen met te stellen wat in de beheersovereenkomst van De Lijn staat over de leeftijd van het buspark. Er is afgesproken dat de gemiddelde leeftijd van het buspark zeven jaar moet zijn, of die leeftijd niet mag overschrijden. Dat betekent dat de bussen na veertien jaar worden vervangen. Het probleem waarover in een aantal stelplaatsen bij De Lijn wordt geklaagd, is het gevolg van het samenspel van een aantal factoren: een tijdelijk hiaat bij de instroom van nieuwe bussen, een concentratie van oudere bussen in bepaalde stelplaatsen, de krapte op de arbeidsmarkt van technisch personeel.

De overgang van financieringswijze voor de aanschaf van rollend materieel zorgde voor een tijdelijk hiaat bij de instroom, met als gevolg dat de gemiddelde leeftijd van het wagenpark in een aantal stelplaatsen momenteel het gestelde doel van zeven jaar overschrijdt. Voorheen werden bussen aangekocht en gefinancierd door de overheid en door leningen die De Lijn hiervoor aanging. In 2007 besliste de Vlaamse Regering dat De Lijn geen bussen meer zou kopen, maar wel op lange termijn zou huren. Dat vraagt echter een langere voorbereidingstijd dan het kopen van bussen. Het selectiedossier werd op 4 februari van dit jaar goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn. De Lijn verwacht de eerste levering van de gehuurde bussen maar op het einde van 2010. Dat probleem wordt dus opgelost. We houden ook vast aan de gemiddelde levensduur van zeven jaar.

Daarnaast zorgt het feit dat de vervangingen van bussen stelplaats per stelplaats worden georganiseerd ervoor dat de oudste bussen zich ook groeperen in een aantal stelplaatsen. Er wordt een lot aangekocht. Dat wordt echter niet verspreid over alle stelplaatsen. Dat lot vervangt een ander lot in een bepaalde stelplaats. Zo kan het dat een aantal stelplaatsen heel wat oudere bussen hebben, waardoor de indruk ontstaat dat de gemiddelde levensduur van zeven jaar niet meer gehaald wordt. Het gaat om een tijdelijk probleem in een aantal stelplaatsen. Daar wordt werk van gemaakt.

De krapte op de arbeidsmarkt van de afgelopen jaren heeft met zich meegebracht dat er in een aantal regio's op bepaalde momenten bij de technische diensten van De Lijn een hoge werkdruk lag. Dat er bij de chauffeurs gevoelens van frustratie zijn ontstaan over 'kleinere mankementen' die niet onmiddellijk opgelost geraakten, vind ik een zeer begrijpelijke zaak. Ik weet echter dat het een permanente betrachting is, en tevens de fierheid van de technische diensten van De Lijn is, om de bussen steeds in goede staat te houden.

De instroom van nieuw busmaterieel is steeds gebaseerd op twee pijlers: bij de vervanging van ouder materieel wordt gestreefd naar een gemiddelde leeftijd van zeven jaar voor de bussen; bijkomende bussen dienen voor de uitvoering van nieuwe projecten. Daar waar mogelijk wordt in voorlopige oplossingen voorzien, zoals in de kleinere stelplaats Oudenaarde, waar de oudste bussen achttien jaar waren. De gemiddelde leeftijd van het buspark in deze stelplaats was 8,3 jaar. De Lijn heeft maatregelen genomen zodat de gemiddelde leeftijd van het buspark in Oudenaarde is gedaald tot 7,1 jaar. De oudste bussen werden verschoven naar de grotere stelplaats Destelbergen, waar ze als reservebussen staan en enkel bij uitzondering worden ingezet. In Oudenaarde werden de oudste bussen vervangen door voertuigen van vier jaar. De overige bussen van de stelplaats van Oudenaarde van tien jaar oud zullen op termijn vervangen worden. Dit illustreert zeer goed hoe we met het probleem omgaan, ook in de andere stelplaatsen.

Er is momenteel geen tekort om de basismobiliteit te vervullen op voorwaarde dat sommige oudere bussen operationeel blijven tot het hiaat is weggewerkt.

In 2006 werden er klachten over de aanwezigheid van gewoon stof geregistreerd. Samen met SGS Belgium zijn er uitgebreide metingen uitgevoerd in de bussen, die bevestigen dat er geen schadelijke stoffen aangezogen worden via de harmonica. De metingen hebben dus aangetoond dat het niet om schadelijke stoffen gaat. De

Lijn trof de nodige maatregelen om de problematiek van gewoon stof aan te pakken. De ventilatoren in het harmonicagedeelte zijn zo afgesteld dat ze steeds op één derde van hun maximale snelheid draaien om zo een overdruk te creëren en de aanzuiging van stof tegen te gaan. De problemen en de daaraan gegeven oplossingen werden intern besproken in het overlegcomité. De chauffeurs ontvingen de volgende informatie: ventilatoren in het harmonicagedeelte halen voortdurend verse lucht binnen zodanig dat door middel van het creëren van een overdruk in de bus alle stof wordt buitengehouden. Er is een extra fijne filter geïnstalleerd, die nog steeds aanwezig is op het voertuig, op de plaats waar verse lucht wordt aangezogen.

Op uw laatste vraag zou ik heel lang kunnen doorgaan. Daarover zullen we eeuwig van mening blijven verschillen. U kunt echter niet ontkennen dat er onwaarschijnlijk veel geïnvesteerd is in het openbaar vervoer in Vlaanderen en dat dat vooral de kwantiteit en de kwaliteit ten goede gekomen is. Nog niet zo lang geleden hebben we een evaluatie van De Lijn gemaakt, die gevalideerd is door het Rekenhof. Ik stel voor dat u die er nog eens op naleest. Er staan zeker en vast verbeter- en kritiekpunten in. Over het algemeen is iedereen het er echter wel over eens dat het aanbod en de kwaliteit van het openbaar er op vooruit is gegaan. Door de exponentiële groei van het aanbod zijn er hier en daar wel problemen met de vervanging van bussen. Ik zie ook dat in Antwerpen trams langer geëxploiteerd worden. Dat is juist omdat er een groter aanbod is.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat u het probleem dat ik heb aangekaart, voor een deel onderkent. Er zijn stelplaatsen met heel slechte bussen. U zegt nu dat de gemiddelde leeftijd van het bussenpark in de regio Oudenaarde acht jaar bedraagt. Natuurlijk blijven er nog heel wat bussen die veel te oud zijn om mee te rijden en een kwalitatief vervoer aan te bieden.

Wat het gebrek aan technisch personeel betreft, vraag ik me af of dat enkel te maken heeft met de krapte op de arbeidsmarkt of dat de verloning er ook iets mee te maken heeft. Er zijn veel nieuwe soorten van bussen op de markt gekomen. Het is niet duidelijk of het technisch personeel voldoende onderlegd is om dergelijke bussen te herstellen.

De discussie over de harmonicabussen zullen we blijven voeren. U hebt het over de stofaanzuiging op de bus zelf. Rond die stofaanzuiging ziet het zwart van het roet of stof. Bent u zelf al eens gaan kijken naar een harmonicabus die niet goed werkt? In de motorkap van die harmonicabus is er geen filter. Hoeveel keren moet ik die toestand nog komen aanklagen voor er werkelijk wordt ingegrepen? Misschien moeten we de arbeidsinspectie maar eens inschakelen want ik heb echt geen vertrouwen in het onderzoek dat door het onderzoeksbureau werd uitgevoerd. Ik kan me niet voorstellen dat het stof dat men op de foto's ziet, onschadelijk zou zijn.

Ik denk dat we van mening zullen blijven verschillen. Ik stel vast dat u enorm veel geld krijgt om het openbaar vervoer te organiseren en dat er nog heel veel grote tekortkomingen zijn. Ik denk dat het aanbod van openbaar vervoer op een heel andere manier zou kunnen worden ingevuld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitbreiding van het project 'Rijbewijs op School'

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, sinds september 2008 kunnen scholieren van het tweede en derde leerjaar van de derde graad van het secundair onderwijs via het project 'Rijbewijs op School' hun theoretisch rijexamen afleggen. Eerst krijgen de leerlingen een pakket van acht uur verkeerseducatie, waarin zowel de wegcode als verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit worden behandeld. Na dit lessenpakket kunnen de scholieren gratis in de eigen school hun theoretisch examen afleggen.

Voor 'Rijbewijs op School' trekt men drie miljoen euro uit. Het project werd aan alle Vlaamse secundaire scholen aangeboden. 90 percent is daarop ingegaan. Elke school die deelneemt, krijgt een bepaald bedrag per gegeven lesuur theorie en per deelnemende leerling.

Eind vorig jaar kaartte ik via een schriftelijke vraag het knelpunt aan dat leerlingen van lagere jaren, bijvoorbeeld het eerste leerjaar van de derde graad secundair onderwijs, die wel de noodzakelijke leeftijd hebben voor deelname aan het theoretisch examen, niet mogen deelnemen aan het project 'Rijbewijs op School'. U geeft echter geen technische redenen waarom dit niet mogelijk zou zijn. Scholen die met modulaire systemen werken, mogen de leeftijdsgrens van zeventien jaar wel hanteren voor het organiseren van de lessen. Leerlingen die nog geen zeventien zijn op de dag van het examen, maar wel 'op hun jaar' zitten, kunnen hun examen nog niet afleggen. Het gaat in totaal om ongeveer twee percent van de ingeschreven leerlingen. Voor deze leerlingen voorziet het project in een waardebon waarmee de jongeren, vanaf het moment dat ze oud genoeg zijn, examen kunnen afleggen in een erkend examencentrum.

Bij de aankondiging van het project stelde u dat 'Rijbewijs op School' een eerste stap naar een gratis, professionele basisrijopleiding voor jongeren was. In de publicatie 'Spots op Oost-Vlaanderen' van december 2008 pakt u uit met 'de volgende stap'. Ik citeer: "En dit succes smaakt naar meer. Daarom breidt Kathleen het project dit jaar uit." In dit kader zult u binnenkort bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde polsen hoe u de jongeren kunt ondersteunen in de praktische rijopleiding.

Het huidige initiatief van 'Rijbewijs op School' past perfect in de vakoverschrijdende eindterm 12 voor de derde graad secundair onderwijs, die stelt: "De leerlingen verwerven de kennis die moet volstaan als voorbereiding op het theoretisch rijexamen categorie B." Hoe een ondersteuning in de praktische rijopleiding in scholen kan worden geoperationaliseerd, is mij echter niet duidelijk. Hoe dat gestaafd kan worden met eindtermen, nog minder. Zijn dit de keuzes die Vlaanderen wil nemen?

Mevrouw de minister, is uw voorstel gedragen door de hele regeringsploeg? Hoe komt het dat in de beleidsbrief hierover niets is opgenomen? Hebt u hiervoor al middelen vrijgemaakt?

Welke voorstellen ontving u van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met betrekking tot uw vraag hoe jongeren kunnen worden ondersteund bij hun praktische rijopleiding? Wat hebt u in gedachten als u stelt dat in een volgende stap de jongeren moeten worden ondersteund in de praktische rijopleiding? Wilt u dit binnen het 'Rijbewijs op School'-project doen passen?

Voorziet u in een rol voor de school in dit nieuwe voorstel? Zo ja, welke?

Bent u bereid om de reeds voorziene middelen in de vorm van waardebonnen aan te bieden aan jongeren die schoollopen in een school die niet deelneemt aan het project 'Rijbewijs op school'? Ik heb het dan over de 10 percent van de scholen die niet zijn ingestapt in het project.

Bent u bereid om de reeds voorziene middelen in de vorm van waardebonnen aan te bieden aan leerlingen uit lagere leerjaren dan het tweede en derde leerjaar van de derde graad, die wel de noodzakelijke leeftijd hebben voor het behalen van een rijbewijs?

In welke mate is de minister van Onderwijs betrokken in dit voorstel?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het voorstel om voor de praktijkopleiding een pilootproject op te starten, is gegroeid op het moment dat 'Rijbewijs op School' een bijzonder groot succes bleek te zijn. Het is een logische vervolgstap en die komt uit de ervaring die we hebben opgedaan in het 'Rijbewijs op School'-project. Het voorstel werd om die reden niet opgenomen in de beleidsbrief. Toen de beleidsbrief werd geschreven, waren we nog niet bezig met een vervolgtraject. Met dergelijke zaken speel je in op de actualiteit en de noodwendigheden, zonder dat het effectief in de beleidsbrief staat. Ik betreur ook dat het er niet in staat.

– *De heer Jan Peumans treedt als waarnemend voorzitter op.*

Het pilootproject zal worden aangeboden aan 5000 leerlingen. De financiering zal binnen de budgetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) gebeuren.

Op de rondetafel 'Rijbewijs op School' van 26 november in Antwerpen werden argumenten en mogelijke richtingen aangegeven om een conceptvoorstel voor de praktijkopleiding uit te werken. Op deze rondetafel waren alle stakeholders uitgenodigd. Op basis van de reacties werd door de VSV een conceptvoorstel aangeleverd met varianten, gaande van een concept met vier zeer uitgebreide modules tot een vereenvoudigd model met vier leerfasen. Dit voorstel werd op 9 januari besproken tijdens een vergadering met vertegenwoordigers van de rijschoolsector en de VSV, en wordt momenteel verder ontwikkeld.

De kern van het concept bestaat uit het combineren van het beste van de twee huidige systemen: het aanbieden van een professionele opleiding in verschillende stappen via de rijschool, waarbij tal van basisvaardigheden worden aangeleerd maar wat heel vaak gepaard gaat met een veel te korte proefperiode, gecombineerd met een lange oefenperiode in het systeem van de vrije begeleiding waarbij ervaring wordt opgebouwd. Het is de bedoeling om het systeem van de vrije begeleiding te professionaliseren. Met dit pilootproject kunnen we eindelijk uit de tweespalt geraken tussen de vrije opleiding en de professionele opleiding.

De inhoud van de opleiding zal naast de verkeerstechnische aspecten van de rijopleiding, een meerwaarde aanbieden door kennis aan te reiken op het vlak van defensief en ecologisch rijden, door een sterke pedagogische aanpak te verzekeren en door een grotere interactie te bewerkstelligen tussen de begeleider, de leerling en de rijschool.

Dit project zal niet in het project 'Rijbewijs op School' worden ingepast. De VSV zal de 5000 werven door in eerste instantie de leerlingen aan te spreken die 'Rijbewijs op School hebben gevolgd. Het zal niet op de scholen gebeuren. Er is geen directe rol weggelegd voor de scholen in dit tweede project.

Zoals ik daarnet gezegd heb, is het concept in voorbereiding. Indien het pilootproject succesvol is, is het

aan de volgende regering om te beslissen om al dan niet op de ingeslagen weg verder te gaan. Daarom is het ook een pilootproject.

Het systeem van de waardebonnen wordt momenteel verder uitgewerkt. Zodra het concept gekend is, zal ik dat aan u overmaken. Aangezien scholen niet betrokken zijn bij dit project, werd dit niet overlegd met de Vlaamse minister van Onderwijs, maar hij is uiteraard wel op de hoogte.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, wat de betrokkenheid betreft, was het antwoord duidelijk. Hoe ziet u dat praktisch, bijvoorbeeld wat betreft het gebruik van wagens? Wie voorziet in de wagens om de praktische rijexamens af te leggen? Moeten de leerlingen die van thuis meebrengen? Hoe zal men dat praktisch realiseren? Ik vind dat wanneer leerlingen een wagen van thuis moeten meebrengen, men wel eerst de armoedetoets zou moeten maken. Hoe kan dat op een democratische manier gebeuren, ook voor kinderen of scholieren die in een grotere armoedesituatie leven en thuis geen wagen hebben?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, het 'Rijbewijs op School'-systeem draait nu op ongeveer 55.000 ingeschreven leerlingen. Ik heb enkele praktische vragen over dit systeem, niet over het nieuwe project voor de praktische rijopleiding. Na de opleiding van acht uur, kunnen de leerlingen in de school het examen afleggen. Dat gebeurt bij de mensen van de examencentra die naar de scholen komen.

Hebt u er al enig zicht op hoeveel mensen tot nu toe al een examen hebben afgelegd? Waarschijnlijk kunt u daar nu niet op antwoorden, maar ik zou die cijfers wel graag later krijgen.

We zijn nu bijna eind februari. Hoeveel van die 55.000 moeten nog examen afleggen in de resterende tweeënhalf maand tijd, zijnde maart, april en mei, waarvan april twee weken vakantie telt? Ik maak me zorgen of die overblijvers nog wel de kans krijgen. Ik vraag me af of het organisatorisch nog mogelijk is voor de mensen van de examencentra. Als dat niet het geval is, hoe zal men dat dan opvangen zodat ze alsnog het examen kunnen afleggen zonder naar de rijschool te moeten gaan?

De voorzitter: Mijnheer Koninckx, artikel 80 van het reglement van het parlement zegt dat onontvankelijk zijn: "Vragen die uitsluitend strekken tot het verkrijgen van statische gegevens, documentatie of juridische of administratieve adviezen of inlichtingen."

U kunt moeilijk verlangen dat de minister u antwoord geeft op een statistische vraag. Het is een onderwerp voor een schriftelijke vraag.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Franssen, ik vind uw opmerking over de armoedetoets bijzonder terecht. Ik moet u het antwoord voorlopig schuldig blijven omdat het nu volledig in uitwerking zit bij het pilootproject van de VSV. Het zijn praktische vragen, zoals met welke wagen zal worden gewerkt bij het proefexamen. Er is bepaald dat er een proefexamen komt. Het is een goed moment voor de begeleider en de leerlingen om te zien of ze ver genoeg staan om aan het examen deel te nemen. Het lijkt me voor de hand te liggen dat dit met de wagens van de rijschool zal gebeuren. Daarom werken we ook zo intensief samen met de rijscholen, maar ik weet het niet 100 percent zeker.

Mijnheer Koninckx, op uw vraag kom ik schriftelijk terug.

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 ongevallen op vrije bus- en trambanen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, in mei 2007 wees ik in een vraag om uitleg op de problematiek van het aantal ongevallen die worden veroorzaakt door openbaar vervoer. U stelde dat bij de aanleg of heraanleg van vrije bus- en trambanen systematisch aandacht besteed zou worden aan verkeersveiligheid.

Mevrouw de minister, de meeste ongevallen gebeuren met trams die over een voorrangsstatuut beschikken. De tram heeft een lange remafstand waardoor hij een heel gevaarlijk vervoersmiddel kan zijn.

Mevrouw de minister, in mei 2008 ondervroeg ik u opnieuw over de nood aan een verkeersveiligheidscampagne. Opnieuw lagen enkele ongevallen met het openbaar vervoer aan de basis van de vraag naar meer verkeersveiligheid in het openbaar vervoer. U kon nog steeds geen cijfers voorleggen van busexploitanten zodat het onduidelijk is wat de juiste ongevallengraad is op het openbaar vervoer, maar u beloofde hier werk van te maken. Van een verkeersveiligheidscampagne wou u toen nog niet weten.

Mevrouw de minister, in januari 2009 gebeurden op een trambaan op de Grote Steenweg in Antwerpen opnieuw twee zware ongevallen, waarvan één met dodelijke afloop. Maar ook een vrije busbaan leidde in het Antwerpse onlangs tot een zwaar ongeval. De vakbonden klagen de onveiligheid op de vrije tram- en busbanen aan. U beloofde prompt een studie en zou

onderzoeken voeren over de mogelijke maatregelen om de veiligheid aan tram- en busbanen te verhogen. Aan de trambaan op de Antwerpsesteenweg in Mortsel werden ondertussen ingrepen gedaan na een dodelijk ongeval. De vraag is hoeveel ongevallen er nog moeten gebeuren vooraleer de vrije tram- en busbanen op een degelijke manier worden aangelegd.

Uit cijfers van verkeersongevallen in 2007 in de stad Antwerpen blijkt dat tien van de twintig mensen die in het Antwerpse verkeer sneuvelden voetgangers waren, van wie de helft omkwam door een aanrijding met tram of bus. Dit cijfer is een verdubbeling van het jaar voordien. Het is niet duidelijk of het aantal Antwerpse ongevallen met het openbaar vervoer te vergelijken valt met het aantal ongevallen met het openbaar vervoer in andere provinciesteden. In ieder geval is het zeer pijnlijk dat het openbaar vervoer door de slechte inrichting van het wegdek telkens opnieuw in een slecht daglicht komt. Ook chauffeurs worden veroordeeld omdat de wegbeheerder de weg zo slecht heeft ingericht dat zeer gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan.

Werd intussen werk gemaakt van die langverwachte volledige ongevallenanalyse op het openbaar vervoer, inclusief de busexploitanten? Wat is het resultaat van deze ongevallenanalyse?

Mevrouw de minister, werd overwogen om een verkeersveiligheidscampagne in het openbaar vervoer op te starten, zoals al in mei 2008 gevraagd werd? U voert wel campagnes rond milieuvriendelijke autobussen, waar ik mijn bedenkingen bij heb. Verkeersveiligheid is ook een zware opdracht voor De Lijn.

Welke maatregelen werden genomen om de remafstand van de tram te verkleinen? Werd al met de constructeurs van de voertuigen onderhandeld? Mevrouw de minister, die vraag stel ik ook niet voor de eerste keer.

Zult u alle vrije bus- en trambanen in Vlaanderen onderzoeken op de veiligheid of alleen een aantal trajecten waar meermaals ongevallen gebeuren? Dit vraag ik u naar aanleiding van uw uitspraak na de ongevallen op de tramlijn naar Mortsel.

Hoe evalueert u de ongevallencijfers die worden veroorzaakt door het openbaar vervoer, en op welke gegevens baseert u zich? Bij de Antwerpse politie zijn geen recente ongevallencijfers beschikbaar.

Welk onderzoek, dat u aankondigde naar aanleiding van de ongevallen op de Grote Steenweg, zult u laten uitvoeren? Wie voert de studie uit? Wat is de concrete opdracht?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik sluit me aan bij de vraag omdat ik in het verleden ook al herhaaldelijk ben tussengekomen over dit onderwerp. Er is inderdaad een nieuw ongeval geweest op de Grote Steenweg in Antwerpen. Maar we moeten niet verzeilen in provinciale politiek. Is er in het algemeen al werk gemaakt van de aanbevelingen die u ging doen voor de heraanleg van vrije bus- en trambanen? U hebt daar veel werk in gestoken. In Antwerpen hebt u daarvoor samengewerkt met Ingrid Pira.

Als ik het mij goed herinner, hebt u enkele maanden geleden op een vraag van mij geantwoord dat u nog bezig was met het opstellen van een draaiboek met maatregelen waaraan lokale besturen kunnen werken om die vrije bus- en trambanen veiliger te maken. Kunt u een stand van zaken geven?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: We hebben hier al vaak over gediscussieerd. Naar aanleiding van de situatie in Mortsel zijn er aanpassingen gebeurd. Ik heb gezegd dat we het grondig zouden bestuderen. U stelt de vraag net iets te vroeg omdat de eindversie van het studierapport voorzien is voor het einde van de maand. Ik zal ervoor zorgen dat van zodra het rapport er is, het aan het commissiesecretariaat wordt overgemaakt. Daaruit moeten we aanbevelingen puren om ervoor te zorgen dat de vrije bus- en trambanen veiliger worden.

Een volledige ongevallenanalyse specifiek over ongevallen op vrije bus- en trambanen blijkt een zeer moeilijke opdracht. Er is wel informatie over bus- en tramongevallen, maar de informatie over de relatie met vrije bus- en trambanen is een moeilijk punt. De data die daarvoor nodig zijn, zijn niet beschikbaar. De kwaliteit van de data die op federaal niveau worden aangeleverd, is niet hoog genoeg.

Uit de data-analyse is wel veel informatie gehaald over bus- en tramongevallen in het algemeen. Op basis van de beperkte oefening voor de stad Antwerpen kan voorlopig en voorzichtig geconcludeerd worden dat er minder ongevallen zijn als bus en tram zich op de vrije bus- en trambanen verplaatsen, dan wanneer bus en tram zich in het verkeer verplaatsen. Uit de analyse van de data van de politie van Antwerpen en Gent leren we dat de impact van een tramongeval steeds groter is dan van een busongeval. Personenauto's vormen het grootste deel van de tegenpartijen. In de studie wordt geconcludeerd dat ondanks het stijgende aantal reizigers en een hoger aantal afgelegde voertuigkilometers het risico om betrokken te geraken in een ongeval met de bus of de tram de voorbije jaren duidelijk aan het afnemen is. Ik bezorg het commissiesecretariaat het eindrapport van de studie.

Het is evident dat het eindrapport een aantal aanbevelingen zal bevatten. Het zal niet zozeer gaan om een informatiecampagne over verkeersveiligheid op vrije

tram- en busbanen, maar wel om het verbeteren van de communicatie na een ongeval. Vooral de verbetering van de informatie ter hoogte van de tram- en busbanen lijkt daarin cruciaal te zijn. Het is heel belangrijk aandacht te besteden aan de oversteekplaatsen. Daar zal echt wel meer waarschuwingsmateriaal nodig zijn.

Wij moeten de aanbevelingen van de studie afwachten vooraleer we daarin concreet kunnen worden.

Welke maatregelen werden genomen om de remafstand van de tram te verkleinen? De relevante want door de wetgever gehanteerde parameter voor de remkracht is de minimale remvertraging bij noodremmingen. De geldende regelgeving vereist voor tramvoertuigen een minimale remvertraging bij noodremmingen van 1,5 meter per seconde. Het bestek dat door De Lijn wordt gehanteerd, schrijft een minimale remvertraging bij noodremmingen van 1,96 meter per seconde voor. Dat is meer dan 30 percent meer dan de wettelijke bepaling. We doen het in onze eigen normen dus 30 percent beter dan de wettelijke bepaling. Bij effectieve metingen hebben de geleverde Hermelijntrams een remvertraging bij noodremmingen van 2,1 meter per seconde. De remvertraging wordt gemeten vanaf 40 kilometer per uur. Daarbij wordt rekening gehouden met de bediening van de remmen en met de opbouw van de remvertraging. De geleverde trams hebben bijgevolg onder strenge omstandigheden een grotere remvertraging dan vereist in het bestek, en een beduidend grotere remvertraging dan is voorgeschreven. De Hermelijntram behoort dan ook tot de betere trams wat betreft het vermogen tot noodremmen.

Het antwoord op de volgende vragen moet blijken uit het onderzoek. Binnenkort hebben wij de resultaten van de studie.

Naar aanleiding van de recente ongevallen heb ik De Lijn gevraagd om deze ongevallen te analyseren. Het ongeval op de Grote Steenweg was een tragisch incident dat moeilijk vermeden had kunnen worden. Het oversteken gebeurde niet op het zebrapad. Het ongeval toont wel aan dat de studie nodig is en dat we de aanbevelingen zo snel mogelijk goed moeten doorgronden en in de praktijk omzetten. Dat is dan ook absoluut mijn intentie. Ik zal De Lijn opleggen om ten gronde rekening te houden met die aanbevelingen. Dat is de juiste manier van werken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik ben blij met een aantal antwoorden maar toch ook zeer ongelukkig, want uw antwoorden zijn nogal onvolledig en sommige antwoorden krijg ik zelfs niet. Uit uw antwoord op mijn vraag over ongevallenanalyse kan ik niet opmaken of een dergelijke ongevallenanalyse gebeurt. Ik hoor u altijd maar zeggen dat het heel moeilijk is om ongevalcijfers te verzamelen. Maar u had toch beloofd, mevrouw de minister, de busexploitanten om die gegevens te vragen en daar een verslag van te maken? De Lijn kan toch ook zelf registreren waar er ongevallen zijn? Het kan toch niet zo moeilijk zijn om dat in kaart te brengen en er een overzicht van te maken?

Ik heb niet het gevoel dat u vragende partij bent voor een verkeersveiligheidscampagne. Het is nochtans heel belangrijk om bijvoorbeeld over die remafstand voldoende campagne te voeren. Het is heel belangrijk om de aandacht te vestigen op het oversteken van vrije tram- en busbanen, niet alleen voor wie het openbaar vervoer gebruikt maar ook voor andere mensen die soms de vrije tram- en busbanen oversteken.

U hebt nu een aantal remafstanden van de tram gegeven. Het is goed dat daar strenge maatstaven worden gehanteerd. Dat is nodig, vooral in stedelijk gebied.

U zegt dat het aantal ongevallen met dodelijke afloop op het traject naar Mortsel zeker niet is gestegen of zelfs, in vergelijking met vorig jaar, is gedaald. Ik wil er toch op wijzen dat alleen al met die tram naar Mortsel meer dan drie dodelijke ongevallen zijn gebeurd.

Ik zou niet zeggen dat er een verbetering merkbaar is. Ook op andere busbanen zijn er al heel wat ongevallen gebeurd. In een persartikel bevestigt burgemeester Janssens dat het aantal ongevallen met trams en bussen is toegenomen.

Mevrouw de minister, u bent mij nog enkele antwoorden verschuldigd. Ik hoop dat u ook eens meer werk maakt van verkeersveiligheid op De Lijn, zeker op de vrije tram- en busbanen.

Minister Kathleen Van Brempt: U maakt een sprong van de problematiek van de vrije bus- en trambanen naar de volledige problematiek van de verkeersveiligheid. Die problematiek houdt mij absoluut bezig. Ik heb De Lijn een aantal opdrachten gegeven. U moet de dingen in een juist perspectief plaatsen. Er gebeuren vandaag meer ongevallen dan in het verleden omdat er veel meer openbaar vervoer op de weg is. Het is te betreuren dat u daardoor de idee in het leven roept dat het openbaar vervoer niet veilig is. Het is een van de meest veilige manieren om je te verplaatsen. Dat wil niet zeggen dat je er geen aandacht aan moet besteden.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: U hebt geen gegevens.

Minister Kathleen Van Brempt: Over verkeersveiligheid hebben wij wel gegevens.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb al eens een duidelijk overzicht gevraagd van de ongevallen met het openbaar vervoer: zowel van chauffeurs van De Lijn als van de busexploitanten. Dat kan toch niet moeilijk zijn, mevrouw de minister? Hoelang vragen we dat nu al?

In Antwerpen rijden heel veel busexploitanten rond. Wij hebben geen duidelijk zicht op de ongevallengraad bij het openbaar vervoer. Het kan wel waar zijn dat er meer ongevallen zijn omdat er meer openbaar vervoer is. Maar het is toch belangrijk om na te gaan op welke trajecten er veel ongevallen gebeuren? Zo kan eventueel de weginfrastructuur worden aangepast. Dat was trouwens een vraag van de car- en touringbuschauffeurs: op welke manier is de weginfrastructuur aangelegd? Ik herinner mij dat een aantal weken geleden een chauffeur werd veroordeeld omdat hij een ongeval had veroorzaakt. Maar hij pleitte onschuldig omdat de weginfrastructuur zodanig is aangelegd dat de problemen onvermijdelijk zijn. Daarom vraag ik al zo lang om een ongevallenanalyse van alle busvervoer dat voor De Lijn wordt uitgevoerd. Zo kunnen we duidelijk weten waar de problemen zich situeren.

We moeten niet elke keer een ongeval afwachten op een bepaald tramtraject, om dan een studie uit te voeren. Er moet een globaal overzicht komen.

Minister Kathleen Van Brempt: U maakt er echt een karikatuur van. Naar aanleiding van een aantal accidenten op vrije bus- en trambanen heb ik gezegd dat wij dat ten gronde zullen onderzoeken. Wij zijn daarmee bezig. Wij zullen de resultaten overmaken. Dat is toch de manier waarop je moet werken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, uw vraag ging over de vrije tram- en busbanen. Ik heb van minister Van Brempt begrepen dat de studie zal worden overgemaakt aan deze commissie. Deze studie werd uitgevoerd door de Universiteit Gent, in samenwerking met de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Dat is toch een zeer gereputeerde instelling. Op basis daarvan kunt u aanvullende vragen stellen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik ben heel blij dat die studie er zal komen. Dat zal toch zeker voor dat traject wat duidelijkheid scheppen. Het zal misschien ook in de toekomst belangrijk zijn voor de heraanleg van andere vrije tram- en busbanen. Maar ik blijf aandringen op een degelijke analyse.

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 bijkomende maatregelen om het aantal dodehoekongevallen terug te dringen in het kader van de verkeersveiligheid

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, ik stelde al twee kritische vragen. Dit is eerder een opbouwende vraag. Mijn vraag wil een aanzet zijn om een initiatief te nemen.

Volgens een onderzoek van VTB-VAB is een derde van de dodelijke verkeersongevallen met vrachtwagenchauffeurs en fietsers te wijten aan de dode hoek. Hoe voorzichtig de vrachtwagenchauffeur ook rijdt, de dode hoek blijft een zeer gevaarlijke zone van ongeveer 70 vierkante meter rond de vrachtwagen. Vooral de dode hoek aan de rechterkant van de vrachtwagen vormt bij een afslaande beweging naar rechts een bijzonder gevaarlijke situatie voor de zwakke weggebruiker.

Hoewel vrachtwagens in België en in Nederland verplicht met technische systemen worden uitgerust, blijken hier nog heel wat dodehoekongevallen te gebeuren. Bovendien zijn niet alle vrachtwagens op onze wegen Belgische vrachtwagens. Daardoor rijden nog steeds vrachtwagens zonder dodehoekspiegels op onze wegen.

De cijfers in het onderzoek van de VTB-VAB tonen aan dat een aantal bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. Ongetwijfeld zullen in dit verband al heel wat voorstellen, van spiegels tot camera's, naar voren zijn gebracht. De vraag is of al deze voorstellen op hun doeltreffendheid zijn getest.

Ik zou zelf ook een nieuw project willen voorstellen. In feite ben ik hierop gestoten naar aanleiding van een tekst die mijn zoon voor zijn school over de dodehoekspiegel moest schrijven. In 2004 is in Nederland een proefproject met vaste dodehoekspiegels van start gegaan. Die spiegels bevinden zich niet aan de vrachtwagens, maar aan de verkeerslichten. De bolle spiegels worden onder een verkeerslicht gemonteerd en bieden de chauffeur de gelegenheid te kijken of zich naast zijn voertuig een zwakke weggebruiker bevindt. Dit project is ondertussen van drie spiegels tot honderd spiegels uitgebreid. Blijkbaar zou het niet enkel meer om Amsterdam gaan. Het stadsbestuur van Rotterdam zou hier nu ook aan meewerken.

Ik vraag me af of een soortgelijk bijkomend initiatief in Vlaanderen een veilige situatie op onze wegen zou creëren. We stellen immers vast dat nog veel dodehoekongevallen gebeuren. We kunnen dit bijna dagelijks in de krant lezen. Eigenlijk hebben die ongevallen altijd een zeer ernstige afloop.

Mevrouw de minister, is de dodehoekspiegel al verder onderzocht? Hebt u nog andere initiatieven genomen om het aantal verkeersongevallen terug te dringen? Het is niet duidelijk of in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen concrete oplossingen voor deze grote groep dodelijke ongevallen naar voren worden geschoven. Ik

kan me niet herinneren dat u iets concreets over de dode hoek in dat plan hebt opgenomen.

Bent u, gezien de resultaten van het onderzoek van de VTB-VAB, van mening dat een bijsturing van het verkeersongevallenbeleid noodzakelijk is? Welke maatregelen, van speciale spiegels tot camera's, hebben uw diensten al onderzocht? Er zijn al heel wat voorstellen geweest. Ze moeten natuurlijk doeltreffend zijn. Bent u op de hoogte van het Nederlandse project met dodehoekspiegels die vast aan verkeerslichten worden opgesteld? Bent u bereid dit project verder te onderzoeken en eventueel in Vlaanderen, in overleg met een bepaalde gemeente, een proefproject te organiseren? Welke bijkomende maatregelen wilt u nemen om het aantal dodehoekongevallen terug te dringen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, we beschikken over een Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. We investeren niet enkel in algemene zin in verkeersveiligheidsmaatregelen. In het kader van onze aandacht voor bijzondere doelgroepen en problemen schenken we specifiek aandacht aan maatregelen ter voorkoming van dodehoekongevallen.

De dodehoekproblematiek komt reeds in diverse maatregelenpakketten van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen aan bod. Dit gaat van educatie en sensibilisering, zowel ten behoeve van vrachtwagenbestuurders als van zwakke weggebruikers, over infrastructuur en verkeerssystemen, zoals de aanleg van veilige fietsroutenetwerken en de uitwerking van een vrachtroutenetwerk, tot onderzoek, zoals de uitwerking van spiegelafstelplaatsen.

Aangezien onze aanpak reeds zeer gedifferentieerd is, lijkt een grondige bijsturing van het verkeersongevallenbeleid naar aanleiding van de studie van de VTB-VAB me wat voorbarig. Het verkeersongevallenbeleid moet uiteraard zo goed mogelijk op de situatie betreffende de dodehoekproblematiek inspelen. We moeten blijvend in onderzoek naar de best mogelijke technische systemen investeren. Die systemen moeten vervolgens op Europees niveau worden geharmoniseerd en worden toegepast.

Wat de technische middelen betreft, kan de proef worden vermeld waarbij op meerdere plaatsen in Vlaanderen vaste dodehoekspiegels zijn geplaatst. Bij lage temperaturen zou hierop geen condens mogen voorkomen. De resultaten zijn echter teleurstellend. Blijkbaar hebben de vrachtwagenchauffeurs hier weinig gebruik van gemaakt. Het is moeilijk op nagenoeg hetzelfde ogenblik in de dodehoekspiegel of op het videobeeld van hun vrachtwagen en in de vaste dodehoekspiegel te kijken.

Een tweede systeem betreft de spiegelafstelplaatsen. De dodehoekspiegels blijken niet altijd goed te zijn afgesteld. Hierdoor daalt de effectiviteit. Om een juiste afstelling van de aanwezige dodehoeksystemen te verzekeren, zullen op een aantal locaties zones worden ingericht waar de vrachtwagenbestuurders hun spiegels correct kunnen afstellen. Deze spiegelafstelplaatsen zullen worden ingericht op plaatsen waar vrachtwagens sowieso moeten wachten of massaal voorbij komen.

Naast spiegels en camera's kunnen we uiteraard veel problemen door middel van infrastructurele maatregelen verhelpen. Kruispunten met verkeerslichten en vrijliggende fietspaden worden zo veel mogelijk ten voordele van fietsers ingericht. We regelen de doorgang van de fietsers met behulp van een eigen verkeerslicht. Hierbij zorgen we ervoor dat de fietsers bij groen licht een voorsprong op de wagens krijgen. Hierdoor blijven de startende fietsers uit de dodehoekzone rechts van de wagens. Ook een fietsopstelstrook voor de wachtende wagens vormt een efficiënte oplossing. We trachten de configuratie van rijbaan en fietspad op een kruispunt zo te ontwerpen dat de fietser zo kort mogelijk in de dodehoekzone van een rechts afslaande vrachtwagen vertoeft.

Mijn administratie is ervan op de hoogte dat in Nederland een aantal vaste dodehoekspiegels in combinatie met de lantaarn van verkeerslichten zijn opgesteld. Het blijkt hier om een initiatief van de stad Amsterdam te gaan. Op een honderdtal plaatsen in deze stad zijn dergelijke systemen aangebracht.

De recente studie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer (SWOV), getiteld "De toedracht van dodehoekongevallen en maatregelen voor de korte en lange termijn – 2008", verkent de commerciële systemen die dodehoekongevallen kunnen helpen voorkomen. De evaluatie van dit systeem door de SWOV is evenwel negatief. In de gegeven omstandigheden lijkt het me dan ook veeleer aangewezen het proefproject in Amsterdam verder op te volgen dan zelf een gelijkaardig proefproject op te zetten.

Een continue aandacht voor de dodehoekproblematiek blijft aangewezen. Een verdere uitvoering van maatregelen op diverse beleidsniveaus zal hier zeker toe bijdragen. Op Vlaams niveau heb ik in het kader van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen in tal van maatregelen met betrekking tot sensibilisering, educatie en infrastructuur voorzien. Het project met betrekking tot de spiegelafstelplaatsen heb ik net toegelicht. Hierna volgt een overzicht van de andere maatregelen.

Wat de sensibilisering betreft, kunnen we zeker niet aan de campagnes ten behoeve van de scholen voorbijgaan. Die campagnes zijn ook in het verleden al opgezet. Ze zijn bedoeld om fietsende schoolkinderen van het probleem van de dode hoek bewust te maken. De campagnes doen hen beseffen dat ze er alle belang bij

hebben zich in de buurt van een vrachtwagen omzichtig op te stellen.

Momenteel slaan SAV (De Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest), de Fietsersbond en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde de handen in elkaar om de scholen een vernieuwend aanbod met betrekking tot de dodehoekproblematiek voor te leggen. Dit aanbod, waarvoor ook een handleiding in de maak is, moet het leerkrachten mogelijk maken op eigen houtje aan de slag te gaan en de leerlingen van het basisonderwijs te sensibiliseren.

Wat de educatie betreft, heeft de Stuurgroep Onderwijs van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een educatief actieplan verkeers- en mobiliteitseducatie uitgewerkt. Dit actieplan is bedoeld om een permanente verkeerseducatie in het secundair onderwijs te realiseren. Het biedt een waaier aan mogelijkheden om verkeersprojecten uit te werken. De aspecten 'zien en gezien worden' en 'dode hoek' komen hierin ruimschoots aan bod.

De realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt voortgezet. Het gaat om fietsvoorzieningen die voor het woon-werk-, het woon-school- en het woonwinkelverkeer van belang zijn. Bij de verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk worden conflictpunten tussen vrachtwagens en fietsers zo veel mogelijk vermeden.

Tot slot is een studie met betrekking tot de uitwerking van een kwalitatief vrachtroutenetwerk uitbesteed. Het vrachtvervoer volgt bij het afleggen van zijn trajecten niet steeds de geschiktste routes. Hierdoor komt het, met de gekende gevolgen, vaak in conflict met fietsers.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik wil zeker niet ontkennen dat de educatie op het terrein goed verloopt. Ik heb zelf al kunnen vaststellen dat scholen en politiezones hier intensief mee bezig zijn. Ze maken jongeren bewust van de dodehoekongevallen en van de gevaren van de dode hoek.

Ik ben geïnteresseerd in de bevindingen van de SWOV over het Amsterdamse project. Ik hoop dat de minister me die gegevens eens kan bezorgen. Dit geldt eigenlijk voor alle projecten. We zouden mee moeten kunnen opvolgen welke initiatieven goed en welke initiatieven minder geschikt zijn.

Ik ben verheugd dat de minister een nieuw project met spiegels wil uitvoeren. Het is me echter niet duidelijk hoe dit precies zal verlopen.

Minister Kathleen Van Brempt: We zullen een aantal voor vrachtwagens geschikte plaatsen in Vlaanderen selecteren. Vrachtwagenchauffeurs moeten vaak op bepaalde plaatsen wachten om te leveren of om hun vrachtwagen laten laden. Ze kunnen die tijd beter nuttig besteden om na te gaan of hun spiegels juist zijn afgesteld. Er is blijkbaar ook een vraag vanuit de sector. Het zit samen in het actieplan rond veilig vrachtverkeer dat we hebben ontwikkeld.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Gaat het vooral om plaatsen waar er gevaar mogelijk is?

Minister Kathleen Van Brempt: Het gaat meer om functionele plaatsen voor de vrachtwagens. Daar wordt de afstelling gedaan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Het is zeker interessant om ook dat project in Amsterdam te blijven evalueren. Als men daar begint met een pilootproject met drie spiegels en men gaat tot 100 à140 spiegels, wil dat niet zeggen dat het een slecht project is. Men heeft daar zeker een aantal positieve ervaringen. Daarom ben ik benieuwd naar de bevindingen van de SWOV.

De voorzitter: De gegevens en rapporten van SWOV kan men gemakkelijk terugvinden op de website van SWOV.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het toenemende sluipverkeer als gevolg van het gebruik van gps

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, we hebben hier al een aantal keren de gelegenheid gehad om te praten over de invloed van gps op het sluipverkeer. Gps is een gemakkelijk instrument om sluipverkeer te faciliteren. Het is eenieders doelstelling om ertoe te komen dat navigatiesystemen de meest maatschappelijk verantwoorde route aangeven.

Mevrouw de minister, de voorbije jaren hebt u uw bezorgdheid hieromtrent al uitgedrukt. U hebt ook geprobeerd om maatregelen te nemen. Een van die initiatieven was de verkeersbordendatabank, die eind 2010 klaar zou zijn. De databank start met een nulmeting. Die wagens rijden momenteel rond in verschillende Vlaamse gemeenten. Eens de inventarisatie is afgerond, is het belangrijk dat lokale besturen de databank actualiseren, zodat het een up-to-date databank blijft. U stelt daarvoor een tool ter beschikking van de gemeenten.

Het is uiteraard belangrijk dat al die gegevens vervolgens tot bij de gps-operatoren komen. De bedoeling is

dat die operatoren meestappen in het project en hun gps-routes gaan aanpassen op basis van de gegevens van de databank. Op die manier moeten we finaal komen tot maatschappelijk verantwoorde routes en dito rijgedrag.

In de brochures over de verkeersbordendatabank komt dat tot uiting: "De kaartenmakers en producenten van navigatiesystemen hebben zich geëngageerd om alle relevante gegevens in hun systemen te integreren. Wellicht zal dit om het half jaar gebeuren. De gps zal dan routes kunnen voorstellen die echt rekening houden met uw lokale verkeersborden inzake snelheid, bestemmingsverkeer of doorgangsverkeer, nauwe doorgangen voor vrachtwagens, park-and-rideplaatsen enzovoort." Verderop in de brochure wordt gesteld dat door de integratie van de databank in navigatiesystemen de verkeerssturing effectiever kan worden. Dankzij de databank kan de gemeente een effectief beleid ontwikkelen: de snelheid beperken, sluipverkeer voorkomen en doorgaand verkeer uit de dorpskern weren.

In de brochures worden lokale besturen aangemoedigd om de databank blijvend te actualiseren en om er tijd in te investeren.

Over de sturing van de vrachtwagens hebt u gezegd dat er een aparte methodiek vereist is. Om tot een vrachtwagennetwerk te komen, werd vooropgesteld dat in het laatste kwartaal van 2008 een onderzoek zou worden opgestart met als werktitel 'Uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemene vrachtverkeer op mesoschaal en de toepassing op twee pilootregio's'.

Mevrouw de minister, hoever staat het met de concrete afspraken met de kaartenmakers en de gps-operatoren voor het gratis ter beschikking stellen van de databank? Welke voorwaarden werden aan de kaartenmakers en gps-operatoren opgelegd? Wat is de planning hieromtrent? Het is belangrijk dat de resultaten tot bij de gps-operatoren en de concrete navigatiesystemen komen. Wat is de stand van zaken op dat vlak? Welke afspraken werden er concreet gemaakt?

Hoe staat het met het onderzoek inzake een methodiek voor een netwerk voor het algemene vrachtverkeer op mesoschaal? Hoever staat het project van de verkeersbordendatabank? De doelstelling was dat die databank in 2010 klaar zou zijn. Zitten we daar op schema? Zijn de gemeenten bereid om mee te werken? Zullen de gemeenten die zelf een digitale databank van hun verkeersborden hebben, meewerken aan de Vlaamse online databank? Hoe staat het met de contacten tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten in kwestie?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Van den Heuvel, er werd een werkgroep Verkeersbordendatabank opgericht, waarin naast de Vlaamse overheid ook de kaartenmakers Tele Atlas en Navteq en de gps-operator TomTom actieve leden zijn. In de werkgroep wordt onder andere besproken hoe en onder welke voorwaarden de verkeersbordendatabank ter beschikking kan worden gesteld van de kaartenmakers.

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

Voor dit project wordt ook samengewerkt met het Agentschap Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV). AGIV staat in voor het stimuleren en coördineren van een optimaal gebruik van geografische informatie binnen de Vlaamse overheid en zorgt voor het ter beschikking stellen van dergelijke informatie aan derden.

Momenteel worden door de aannemer alle mobile-mappingbeelden geografisch gepositioneerd aan de hand van gps. De verdeling van de gps-posities, zowel naar de partners binnen GIS-Vlaanderen als naar derden, is momenteel echter nog niet aan de orde. De inventarisatie van de verkeersbordendatabank staat momenteel centraal. Het is wel de bedoeling om op korte termijn na te gaan in hoeverre dergelijke aanvullende datasets – de gps-posities – kunnen worden gebruikt. Belangrijk zijn ook de gebruiksrechten en de daarbij horende verantwoordelijkheden eigen aan die gps-data. AGIV bestudeert momenteel in samenwerking met het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) van de Vlaamse overheid de mogelijkheden.

De verkeersbordendatabank maakt ook deel uit van het overkoepelende Europese ROSATTE-project. Dat project moet zorgen voor een vlotte uitwisseling van gegevens tussen overheden en kaartenmakers. Verder is er ook een duidelijk verband tussen het ROSATTE-project en de Europese INSPIRE-richtlijn. Die richtlijn biedt een wettelijk kader voor de oprichting en werking van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in Europa.

De opdracht voor de studie 'Uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemene vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op twee pilootregio's' werd in januari 2009 gegund aan Tritel en heeft een looptijd van vijf maanden. De pilootgebieden zullen binnen en buiten de Vlaamse Ruit worden aangeduid.

Medio november 2008 werd het eerste dienstbevel voor de nulmeting van 23 gemeenten gegeven. De uitvoeringstermijn is zes maanden om te komen tot de definitieve levering van de inventaris voor de betrokken gemeenten. Tijdens deze periode worden in het kader van de opdracht de volgende stappen doorlopen: mobile mapping, kwaliteitscontrole van de beelden, inventarisatie van de signalisatie op basis van de mobilemappingbeelden, naverkenning op het terrein, kwaliteitscontrole van de inventaris en definitieve oplevering van de inventaris.

Met een tussentermijn van telkens een maand zijn ook al zeven bijkomende dienstbevelen – zo heet dat spijtig genoeg –, elk ook met een uitvoeringstermijn van zes maanden, gegeven. Die hebben betrekking op 124 gemeenten. Zodoende zijn op dit ogenblik al 147 gemeenten opgenomen in het uitvoeringsplan.

Het in kaart brengen van de signalisatie verloopt zoals gepland. De voorlopige resultaten zijn zeer positief en voldoen zeker aan de in het bestek gestipuleerde normen. In de planning werd maximaal rekening gehouden met de onvoorspelbaarheid van het weer. Zodoende heeft de weersgesteldheid geen weerslag op de voortgang van het project. Er zijn geen andere problemen gekend.

Inderdaad, een aantal gemeenten in Vlaanderen beschikt over een digitale databank van zijn verkeersborden. Het gaat hier echter om een kleine minderheid. Met deze gemeenten werd bij de voorbereiding van dit project contact opgenomen. De nauwkeurigheid waarmee de signalisatie opgemeten is en de regelmaat waarmee de gegevens worden bijgehouden, verschillen echter sterk in de verschillende gemeenten.

Voor elke gemeente waar een databank aanwezig is, wordt onderzocht of het een voordeel oplevert om de gegevens van de gemeente voor het project te recupereren. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de nauwkeurigheid van de data en met de actualiteitsgraad van de inventaris. Bovendien moet de eenvormigheid van de gegevens waarmee de Verkeersbordendatabank gevoed wordt, bewaakt worden.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Voor het eerste punt wil ik nog eens benadrukken dat de gegevens en resultaten van die databank tot bij de gps-operatoren moeten komen. Dat is van cruciaal belang. Dat kan worden vertaald in maatschappelijk verantwoorde routes.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer van De Lijn voor rolstoelgebruikers

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Het probleem van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer – in het bijzonder van De Lijn – voor rolstoelgebruikers kwam in de commissie reeds meerdere malen ter sprake. Ik heb bij de voorbereiding van mijn vraag om uitleg ook heel wat schriftelijke vragen teruggevonden over hetzelfde thema. In een aantal gebieden biedt De Lijn rolstoelgebruikers reeds een vervoersgarantie. Rolstoelgebruikers kunnen een rit reserveren. Als de rit met de gewone lijndienst niet toegankelijk is, stuurt De Lijn aangepast vervoer.

Die toegankelijkheid is al volledig gerealiseerd in diverse stedelijke gebieden. Ook in mijn buurt, in Herentals en Turnhout, is dat het geval. De website van De Lijn geeft een lijst van de stadslijnen en haltes van de stad Turnhout waar reizigers een toegankelijke rit kunnen reserveren. Hoewel wordt gesteld dat de toegang gegarandeerd is, moet men voor een twaalftal plaatsen toch nog reserveren. Dat is toch een tegenstrijdigheid? Misschien moet De Lijn dat eens nakijken.

Er blijft zeker een probleem bestaan als mensen streekvervoer nodig hebben tussen steden of tussen de stad en een gemeente. Dan moet men op de trajecten waar geen belbus rijdt, alsnog een beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer (DAV). Er zijn immers nauwelijks verhoogde haltes, een voorwaarde waar De Lijn naar verwijst indien gebruikers vragen of een reguliere rit toegankelijk is.

De recente beleidsbrief meldt dat in juni 2007 werd gestart met een proefproject waarbij wordt samengewerkt met de DAV's en de Lijn de rol van regisseur vervult en de klant één toegangspunt krijgt voor informatie en reservaties, en dat is de belbuscentrale. De rapportage aan de Vlaamse Regering van de evaluatie van dit proefproject werd door de minister verwacht eind 2008, begin 2009. Dat is nu ongeveer.

Om de reguliere ritten zo toegankelijk mogelijk te maken, werd enkele jaren geleden ook gestart – en dat vond ik terug in een verslag van deze commissie – met een proefproject in Limburg waarbij de chauffeur de automatische oprijplaat kan bedienen zonder zijn bestuurderspost te verlaten. Indien er geen verhoogde halte is, kan een rolstoelgebruiker zonder zo'n plaat of lift immers geen gebruik maken van een bus met lage vloer. In Vlaanderen werd in 2008 een analyse, een nulmeting, gemaakt van alle halteplaatsen, waarna prioriteiten zouden worden gesteld voor de aanpassing en concrete actieplannen zouden worden uitgewerkt. Zo luidt het antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Stevens.

Mevrouw de minister, is de evaluatie van het proefproject waarbij wordt samengewerkt met de Diensten voor Aangepast Vervoer (DAV's) reeds aan de Vlaamse Regering voorgelegd? Wat zijn de bevindingen? Worden die projecten uitgebreid? Als dat niet is gebeurd, wanneer wordt dit dan verwacht?

In welke gebieden is er nog geen vervoersgarantie? Wanneer zal deze garantie in heel Vlaanderen gelden?

Wordt er een uitbreiding gepland van het aantal voertuigen dat is uitgerust met een automatische oprijplaat?

Is de analyse van de halteplaatsen afgerond? Welke prioriteiten worden gesteld voor de aanpassing? Wat zullen de actieplannen inhouden aangezien de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de inrichting van de haltes?

Ik heb hier een antwoord van De Lijn op een vraag van klanten. Daarin staat dat de gemeente verantwoordelijk is voor de toegankelijkheid van verhoogde haltes. Het ging nochtans om een gewestweg, waar voor zover ik weet, het Agentschap Wegen en Verkeer de wegbeheerder is en niet de gemeente.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het evaluatierapport van het proefproject Mol-Leopoldsburg werd nog niet voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dat zal gebeuren tijdens de maand maart. Reden voor deze vertraging zijn de problemen die zijn opgetreden bij het bijkomend marktonderzoek dat in dat kader in het najaar 2008 werd uitgevoerd door De Lijn.

De bedoeling van dat bijkomend marktonderzoek was om na te gaan hoe tevreden de gebruikers zijn over alle aspecten van dit aanbod en welke knelpunten en problemen zij ondervinden bij het gebruik ervan. Het marktonderzoek moest ook aangeven waarom bepaalde mensen die in de proefregio wonen en tot de doelgroep van het proefproject behoren – rolstoelgebruikers en personen met een handicap – toch geen gebruik hebben gemaakt van het nieuwe aanbod. Deze bevindingen zullen worden gebruikt om een beter zicht te krijgen op de problemen en tekortkomingen van het proefproject.

Op 15 oktober 2008 werd het ontwerp van evaluatierapport van het proefproject Mol-Leopoldsburg besproken op de stuurgroep. Ook de resultaten van het toen reeds uitgevoerde bijkomend marktonderzoek bij gebruikers en niet-gebruikers in de huidige proefprojectregio, werden voorgelegd aan de stuurgroep.

Bij de uitvoering van het marktonderzoek in de periode juli-september 2008, met name de bevraging van de gebruikers, werd De Lijn geconfronteerd met het feit dat de respons zeer laag was. In eerste instantie was die zelfs nagenoeg nihil. Door bijkomende telefonische contacten met alle 192 gekende klanten, werd de respons weliswaar groter, maar bleef die desondanks beperkt met maar 20 ingevulde vragenlijsten van gebruikers. Voor de bevraging van de niet-gebruikers werden tot op dat moment geen personen gevonden die daartoe bereid waren.

De stuurgroep oordeelde op 15 oktober 2008 dan ook dat er nog onvoldoende gegevens voorhanden waren om een degelijke evaluatie van het proefproject te kunnen maken. De stuurgroep stelde duidelijk dat er eerst nog een bevraging van niet-gebruikers moest plaatsvinden.

Omdat het initieel zo moeilijk was om de nodige personen te vinden voor de bevraging van de niet-gebruikers, heeft De Lijn in de laatste maanden van 2008 onder meer een beroep gedaan op het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen en de voorzitters van de gemeentelijke adviesraden van de betrokken gemeenten. Ondanks alle inspanningen werd slechts een beperkt aantal personen bereid gevonden voor een interview. De gesprekken met deze mensen vonden plaats in de maand januari 2009.

Het finaal evaluatierapport van het proefproject Mol-Leopoldsburg werd, samen met het marktonderzoek bij gebruikers en niet gebruikers, recent gefinaliseerd. Het rapport zal in de eerste week van maart besproken worden in de stuurgroep. Nadien is het de bedoeling om het voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Ik blijf van mening dat het belangrijk is die evaluatie ten gronde te voeren. Het is ook de bedoeling om een bijkomend pilootproject te selecteren en op termijn naar een project voor heel Vlaanderen te gaan. Dan moeten we goed weten waarmee we bezig zijn. Een dergelijke evaluatie is dus bijzonder belangrijk.

Er werd me gevraagd in welke gebieden er nog geen vervoersgarantie is. Alle rolstoelgebruikers die van de belbus gebruik wensen te maken, hebben de facto een vervoersgarantie. Een aantal steden bieden een stedelijke vervoersgarantie zolang de haltes niet of onvoldoende toegankelijk of bereikbaar zijn voor rolstoelgebruikers die gebruik willen maken van het reguliere vervoer. Die garantie wordt gegeven op het niveau van de steden en niet op dat van de gemeenten. Er zou dus van een stedelijke vervoersgarantie moeten worden gesproken.

Momenteel bieden 54 stedelijke gebieden een vervoersgarantie. Dit voorjaar zal er nog een uitbreiding komen van het proefproject met de DAV's in een of meerdere grotere diensten. De besprekingen ter zake bevinden zich in de laatste fase. Dat wordt een volgende stap in de zoektocht naar oplossingen voor een vervoersgarantie in heel Vlaanderen, zoals ik daarnet ook al zei.

Momenteel zijn 1555 bussen, of ongeveer 72 percent van het autobuspark, uitgerust met een oprijplaat. Naarmate bussen worden aangekocht, worden de nieuwe bussen stelselmatig uitgerust met een oprijplaat. Momenteel wordt een test gedaan met een elektrische oprijplaat op een dubbelgelede bus. Dit moet eerst grondig worden onderzocht op duurzaamheid en veiligheid, alvorens andere voertuigen ermee kunnen worden uitgerust.

Dan zijn er de halteplaatsen. De analyse werd afgerond in vier provincies. De input wordt momenteel verwerkt en criteria van toegankelijkheid worden opgesteld. Er wor-

den verkennende gesprekken gevoerd om een haltegids samen te stellen, met normen, richtlijnen en aanbevelingen, dus een soort best practices. Dit moet helpen om de wegbeheerders beter te kunnen informeren en sensibiliseren.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad jammer dat zo weinig mensen beschikbaar werden gevonden om mee te werken aan de evaluatie. Ik deel uw bekommernis: dergelijke projecten moeten grondig worden geëvalueerd, om te weten hoe het verder moet met het waarborgen van toegankelijkheid voor iedereen, om verdere stappen te zetten. Ik merk ook dat men ondertussen niet stilzit: stapsgewijs wordt er vooruitgang geboekt.

Ik had nog een vraag met de belbus waarnaar wordt verwezen. In principe rijdt die op trajecten waar de reguliere bussen niet rijden, of op momenten dat de reguliere bus niet rijdt op dat traject. Moet ik nu begrijpen dat, als de bus niet toegankelijk is, er vooralsnog een belbus kan worden ingeschakeld? Het gaat concreet over het traject Turnhout-Herentals, waar die toegankelijkheid dus is gewaarborgd. Die bus rijdt via Kasterlee. Iemand wil daar afstappen. Hij neemt contact op met De Lijn. Op dat traject zijn er twee verbindingen per uur, dus daar wordt geen belbus ingeschakeld. Of zou, als die bus niet toegankelijk is voor die persoon met een rolstoel, hij toch nog een belbus kunnen inschakelen?

Minister Kathleen Van Brempt: Neen, het is altijd een combinatie. Het bestaande busaanbod is het bestaande busaanbod. De garantie houdt in dat mensen kunnen reserveren en dat De Lijn hun kan zeggen wat de dichtstbijzijnde toegankelijke op- en afstaphalte is, gekoppeld aan een toegankelijke bus. We proberen die vraag en dat aanbod op elkaar af te stemmen. Dat is natuurlijk niet altijd perfect mogelijk. Ik ga ervan uit dat er dan wel oplossingen worden gezocht voor zo'n specifiek probleem. Als dat niet zo is, wil ik dat geval wel eens laten onderzoeken. Het is altijd interessant zoiets te doen aan de hand van concrete gevallen. We kunnen de belbussen niet zomaar via een ander traject laten rijden of een ander vervoersgebied laten bedienen. Dat gaat niet. Zo flexibel is dat systeem niet. Dat zou ook niet goed zijn.

De heer Ward Kennes: Dan is het duidelijk. Zo had ik het ook begrepen, maar ik dacht dat u iets anders had gezegd. Dat was ook mijn idee van de belbus.

Wat de verantwoordelijkheid voor het aanpassen van de haltes betreft, verwijst De Lijn naar de gemeenten. Hoe zit het als de gemeente geen wegbeheerder is? Is het dan toch de gemeente die daarvoor moet instaan, of draagt de wegbeheerder daar dan de verantwoordelijkheid voor?

Minister Kathleen Van Brempt: De gemeente. Voetpaden zijn altijd de verantwoordelijkheid van de gemeente.

De heer Ward Kennes: Niet langs de gewestweg.

Minister Kathleen Van Brempt: Toch wel.

De voorzitter: Het incident is gesloten.