

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C9 – BRU1**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

van 7 oktober 2009

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Ann Brusseel tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over schoolabonnementen voor leerlingen secundair onderwijs in Brussel 3

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over financiële steun voor het Universitair Ziekenhuis Brussel bij het oprichten van een eigen pendelbus voor personeelsleden 8

■

Voorzitter: de heer Mark Demesmaecker

Vraag om uitleg van mevrouw Ann Brusseel tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over schoolabonnementen voor leerlingen secundair onderwijs in Brussel

De voorzitter: Mevrouw Brusseel heeft het woord.

Mevrouw Ann Brusseel: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de start van het nieuwe schooljaar brengt heel wat kosten met zich mee. Voor ouders is de aanschaf van verschillende schoolabonnementen voor hun kinderen een zware post in het gezinsbudget. In Brussel kost een MIVB-schoolabonnement tussen 200 en 80 euro, naargelang het aantal kinderen in een gezin en het aantal aangeschafte schoolabonnementen. Leerlingen tussen 12 en 24 jaar uit het Franstalig secundair onderwijs moeten hiervan slechts de helft betalen, aangezien de Franstalige gemeenschap voor de helft een bijdrage betaalt. Dat geldt uiteraard ook voor Waalse kinderen. In Brussel leidt dat tot de situatie dat kinderen uit het Franstalig secundair onderwijs de helft van hun schoolabonnement moeten betalen, en kinderen uit het Nederlandstalig secundair onderwijs de volle pot. Dat leidt tot een ongelijkheid die redelijk wat frustratie oplevert bij tal van ouders.

Mijnheer de minister, nochtans zou het bedrag niet onoverkomelijk mogen zijn. Rekening houdend met het feit dat er volgens de februaritelling van 2009 ongeveer 12.400 leerlingen in het Nederlandstalig onderwijs in Brussel zaten, komt dit neer op een maximumkost van 1.240.000 euro. Maar dat cijfer is onrealistisch, want dat zou veronderstellen dat alle kinderen uit het secundair onderwijs een schoolabonnement hebben en dat al die kinderen het enige schoolgaande kind in het gezin zijn. Daarenboven blijkt uit een enquête van Touring dat de overgrote meerderheid van de kinderen nog steeds met de wagen naar school wordt gebracht. Slechts 5,7 percent gebruikt het openbaar vervoer. Dat is bedroevend weinig. Het zou dan ook de bedoeling moeten zijn om het openbaar vervoer een pak aantrekkelijker te maken voor schoolgaande kinderen en hun ouders. Als voormalig minister van Mobiliteit in de Brusselse regering zou u daar toch oren naar moeten hebben. Het betreft hier immers een groep die, omdat ze te jong is om al een rijbewijs te kunnen halen en wegens te weinig, of te gevaarlijke, of te slechte fietsinfrastructuur, aangewezen is op het gebruik van het openbaar vervoer of op hun ouders.

Een bijkomende frustratie in heel deze kwestie is dat er voor hogeschool- en universiteitsstudenten in Brussel wel een maatregel bestaat die goedkoop openbaar vervoer mogelijk maakt. De eerste 8000 studenten die zich inschreven voor de ‘actie openbaar vervoer voor Quartier Latin studenten’ betalen immers slechts 45 euro voor een schoolabonnement. Dat wordt wel mogelijk gemaakt door middelen van de Vlaamse overheid. In de Brusselse media, onder andere op tvbrussel, hebt u verklaard dat het de taak is van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om deze ongelijkheid weg te werken.

In uw vorige hoedanigheid als minister van Mobiliteit in de Brusselse regering hebt u van het stimuleren van het openbaar vervoer in de hoofdstad een van de speerpunten van uw beleid gemaakt. Toen waren er al plannen om de abonnementsgelden voor alle kinderen binnen dezelfde leeftijdscategorie, hetzelfde onderwijsniveau en rekening houdend met het aantal kinderen binnen het gezin, die in Brussel schoollopen, gelijk te schakelen. U weet dus zeer goed dat hiervan niets in huis is gekomen door de budgettaire krapte bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Is dat dan niet al een voldoende reden voor de Vlaamse overheid om hiervoor een bijdrage te leveren?

Bovendien ontstaat het probleem niet op het niveau van de MIVB en het Brusselse gewest. De tarifiering van de Brusselse vervoersmaatschappij is in beginsel voor eenieder in eenzelfde situatie, en dus rekening houdend met de leeftijdscategorie en het aantal kinderen binnen het gezin, gelijk. Het probleem bestaat maar omdat beide gemeenschappen een incentive willen geven voor het schoollopen in Brussel, maar hierbij niet dezelfde maatregelen treffen. De

Franse Gemeenschap doet iets voor jongeren tussen 12 en 24 jaar en de Vlaamse Gemeenschap beperkt zich tot de studenten hoger onderwijs die jonger zijn dan 24 en studeren aan een instelling die partner is van de vzw Quartier Latin. Als u dan in de media stelt dat het niet de taak is van de Vlaamse Gemeenschap om hiervoor iets te ondernemen, dan kunnen we niet anders dan vaststellen dat, naast het feit dat het nu net wel de gemeenschappen zijn die verantwoordelijk zijn voor de thans ontstane situatie van ongelijke behandeling van kinderen uit het Franstalige en Nederlandstalige Brusselse onderwijs, er wel degelijk een precedent is. Voor het hoger onderwijs levert de Vlaamse overheid immers wel een bijdrage.

In de media stelt u dat dit wel gerechtvaardigd is omdat de finaliteit anders is. U stelt dat het hier gaat om het promoten en aantrekkelijk maken van het Nederlandstalig onderwijs. Maar wat is dan het verschil met het secundair onderwijs? Eenzelfde logica van promotie dient toch evenzeer op te gaan voor het leerplichtonderwijs, en dus ook het secundair onderwijs?

U stelt ook dat deze middelen voor het Quartier Latin-tarief niet uit de onderwijsmiddelen komen, maar uit het Brusselfonds. Dat is correct. Dat is echter wel een louter begrotingstechnische kwestie, waar ouders die hun kinderen naar het Nederlandstalig onderwijs sturen, weinig boodschap aan hebben. Bijgevolg is de vraag wat de Vlaamse Regering ervan kan weerhouden om te voorzien in de benodigde middelen om deze ongelijke behandeling weg te werken ook daadwerkelijk. Tot slot en in het licht van dit alles, vraag ik u of u het vooralsnog toch niet aangewezen acht om vanuit de Vlaamse Gemeenschap iets te ondernemen. Indien dat het geval is, waaraan denkt u dan?

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de vraag van mevrouw Brusseel heel goed. Het uitgangspunt is wel wat vreemd. Omdat de Franse Gemeenschap via de Cocof voor goedkopere schoolabonnementen zorgt, zou de Vlaamse Gemeenschap hetzelfde moeten doen om de ongelijke behandeling van de scholieren in Brussel weg te werken. Of men dat als Brusselaar nu graag heeft of niet, die ongelijke behandeling bestaat in alle gemeenschapsmateries, op alle domeinen, ook in het onderwijs. De schooltoelagen zijn fundamenteel verschillend in het Nederlandstalig en het Franstalig onderwijs. De omkadering is fundamenteel verschillend. Het systeem van de maximumfactuur is wat anders. Vlaanderen investeert heel wat middelen in het Nederlandstalig onderwijs in Brussel, middelen die de Franstaligen niet investeren. De ongelijkheid situeert zich op alle niveaus.

Een ander argument is dat meer schoolgaande kinderen het openbaar zouden gebruiken indien de abonnementsprijzen gehalveerd zouden worden. Dat is een heel hypothetische veronderstelling. Misschien is dat het geval. Eerlijk gezegd, zou het me wel verbazen.

De vergelijking met het tarief van Quartier Latin gaat helemaal niet op. Het initiatief heeft, dixit de vorige minister van Brussel, “niet als opzet om de vervoerskosten van en naar school of onderwijsinstelling gratis of goedkoper te maken. Vanuit het Brusselbeleid werd het stelsel opgezet om hen de mogelijkheid te bieden de stad te verkennen en om hen meer te betrekken bij het sociaal-cultureel leven van hun hoofdstad.” Het gaat er dus niet zozeer om mensen goedkoper te vervoeren dan wel de studenten, mensen die hier aan een hogeschool studeren, de mogelijkheid te bieden om Brussel te ontdekken en dus van onze stad te leren houden.

Waarin ik mevrouw Brusseel wel volg, is dat het vraagstuk zich niet zozeer situeert op het niveau van de MIVB en het Brusselse gewest. We kennen de budgettaire situatie van Brussel. Bovendien werken de goedkope abonnementen voor de scholieren in de Franstalige scholen inderdaad via een systeem van derdebetaler, waarbij de MIVB van de Cocof de helft van de abonnementsgelden krijgt toegeschoven. Eigenlijk hebben we hier te maken met een beleidskeuze van de gemeenschappen. Als het echt de bedoeling is om de verschillen in Brussel weg te werken, dan is dat maar een heel klein element. Persoonlijk ben ik er niet van overtuigd dat het om een van de dringendste maatregelen met betrekking tot Brussel gaat.

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Ik begrijp de vraag van mevrouw Brusseel. Het openbaar vervoer in Brussel beperkt zich echter niet alleen tot de MIVB. Het initiatief van Quartier Latin gaat wat voorbij aan de realiteit op het terrein. Er is ook een aanbod van De Lijn, van de NMBS en TEC. Er komen ook heel wat leerlingen vanuit de Rand naar het lager en secundair onderwijs in Brussel. Men zou ook moeten nagaan of De Lijn geen inspanningen moet doen. We moeten de zaak wat globaler bekijken.

De voorzitter: De heer Segers heeft het woord.

De heer Willy Segers: Ik sluit me aan bij de argumenten van de heer Delva. Uiteraard betwist ik de cijfers niet die werden aangehaald. Daarover kan inderdaad gediscussieerd worden. Als we echter kijken welk bedrag naar het Nederlandstalig onderwijs in Brussel gaat, dan stellen we toch iets anders vast. Als Brusselaar hebt u ongetwijfeld de staten-generaal van vorig jaar gevolgd. Uit een studie blijkt onder meer dat de Vlaamse Gemeenschap nog altijd meer geld uittrekt voor het onderwijs in Brussel dan de Franse Gemeenschap. De cijfers zijn bekend: 22 percent meer voor het basisonderwijs, 18 percent meer voor het secundair onderwijs. Als we naar het totale kostenplaatje kijken, dan is er duidelijk vooruitgang vast te stellen.

Wat ons op dit moment in deze materie aanbelangt, is de huidige budgettaire situatie. Als men weet dat er bespaard moet worden en kijkt naar de cijfers die nu voorliggen, kan misschien iets minder worden uitgegeven voor mobiliteit, waarbij we dan niet raken aan de kwaliteit van het onderwijs. Dat is voor ons verdedigbaar. Als de budgettaire tijden verbeteren, hangt het natuurlijk van de minister af hoe hij daarmee omgaat.

Een tweede aspect is natuurlijk dat in deze materie de doorgedreven federalisering, waarvoor we via ettelijke staatshervormingen gekozen hebben, tot uiting komt. Eigen bevoegdheden kunnen leiden tot eigen keuzes. We weten dat dat in Brussel allemaal nauw samenloopt en dat daar dikwijls opvalt wat de verschillen zijn. Die keuzes moeten echter worden gemaakt. Zolang het om een goede keuze gaat binnen het volledige beleid, zien we niet goed in wat we daar nu aan moeten veranderen.

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: Mevrouw Brusseel, u stelt een wat merkwaardige vraag, en wel om verscheidene redenen. Eerst en vooral vergist u zich van parlement.

De heer Sven Gatz: Als dat het geval zou zijn, zou de vraag niet ontvankelijk zijn verklaard.

Minister Pascal Smet: Mijnheer Gatz, ik heb daarnet de sprekers ook niet onderbroken. Ik begrijp dat u een beetje nerveus wordt. Wellicht bent u ook verstandig genoeg om te begrijpen waarom u nerveus moet worden.

Mevrouw Brusseel, mobiliteit is een gewestbevoegdheid en geen gemeenschapsbevoegdheid. Het klopt dat ik als voormalig Brussels minister in de vorige regering voorstander was om voor jongeren tussen 12 en 18 of 24 jaar te zorgen voor gratis openbaar vervoer. Nu was er echter één persoon die steeds een obstakel vormde, namelijk een zekere Guy Vanhengel, die u waarschijnlijk heel goed kent. Om ideologische en later financiële redenen was hij het daar niet mee eens. Hij was geen groot voorstander van gratis openbaar vervoer. Toen we het op het einde wilden invoeren, wou hij dat niet doen. Ik kom daar dadelijk op terug, als we de vergelijking maken met de Franse Gemeenschap. Mobiliteit is eigenlijk een bevoegdheid van het gewest, en niet van een gemeenschap.

Ik heb ook een beetje de indruk dat uw vraag een projectievraag is, een mislukte poging om de verantwoordelijkheid af te schuiven op iemand die hiervoor niet verantwoordelijk is. Ik zit niet in de Brusselse regering, uw partij wel. Een dergelijke maatregel zou door de Brusselse regering genomen moeten worden als ze de mobiliteit van niet alleen de Nederlandstaligen, maar ook van de Franstaligen die in de stad wonen, wil bevorderen. Uw vraag is dan ook wat merkwaardig. Toch zal ik er op antwoorden.

U verwacht een aantal zaken. U weet wellicht dat in het recht zoiets bestaat als het gelijkheidsbeginsel. Dat betekent dat men iedereen die zich in gelijke omstandigheden bevindt, gelijk moet behandelen. Twee jaar geleden heeft de Franse Gemeenschap een koopkrachtmaatregel genomen. Toen de crisis losbarstte, hebben de verschillende regeringen in dit land beslist om koopkrachtbevorderende maatregelen te nemen. De Brusselse regering heeft dat niet gedaan. Minister Vanhengel was daar tegen, als ik me goed herinner, en dat is het geval. De Franse Gemeenschap heeft toen onder andere beslist om de helft van de prijs van het abonnement voor het openbaar vervoer terug te betalen voor alle kinderen in de Franse Gemeenschap: in Wallonië en Brussel. Dat was een maatregel van de Franse Gemeenschap.

De Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest heeft ook een aantal maatregelen genomen. Ik denk aan de jobkorting, u wellicht niet onbekend. Die keuze is toen gemaakt. We hadden eigenlijk liever gehad dat dat bedrag naar openbaar vervoer zou gaan. Maar goed, de toenmalige regering en alle partijen die daar deel van uitmaakten, hebben dat beslist. Er werd geopteerd voor een jobkorting en niet voor een koopkrachtmaatregel à la Franse Gemeenschap. Daar ging het om een koopkrachtmaatregel die gold voor de Franse Gemeenschap, in hoofdzaak Wallonië en in bijkomende orde uiteraard ook voor mensen die in Brussel wonen en zich bekennen tot de Franse Gemeenschap.

De Vlaamse Gemeenschap heeft inderdaad in Brussel een maatregel genomen. Die ging niet uit van het beleidsdomein Onderwijs. Ook de maatregel van de Franse Gemeenschap is trouwens niet per se een onderwijsmaatregel, maar wel een algemene maatregel, die vanuit het oogpunt van de mobiliteit is verdedigd door de Franse Gemeenschap. Het was minister Antoine die deze maatregel toen heeft aangekondigd.

In het hoger onderwijs heeft de Vlaamse Gemeenschap inderdaad via de bevoegdheid inzake Brussel een heleboel bijna gratis abonnementen beschikbaar gesteld. Waarom doet ze dat? Niet omdat ze een maatregel inzake mobiliteit neemt, maar omdat het hoger Nederlandstalig onderwijs in Brussel onder druk stond. Ze wilde dat onderwijs bevorderen, promoten in Vlaanderen. Mag ik u eraan herinneren dat verschillende hogescholen uit verschillende steden, en de een al wat luider dan de andere, vragen stellen over het gelijkheidsbeginsel. Ik denk dat ze zich vergissen, omdat het hier om een maatregel voor Brussel gaat om het Nederlandstalig hoger onderwijs in de hoofdstad te promoten. Dat is de finaliteit van die maatregel. De mobiliteitsafwikkeling of de koopkracht is niet de hoofdfinaliteit. Voor de mensen die daar gebruik van maken, is die maatregel natuurlijk handig meegenomen.

Juridisch gezien kan de Vlaamse Gemeenschap dan ook niet enkel en alleen voor Brusselse kinderen een gratis openbaar vervoer invoeren. Dat zou in strijd zijn met de Grondwet, met het Europees Verdrag voor de Bescherming van de Rechten van de Mens. Gelijke groepen moeten gelijk behandeld worden. Als de Vlaamse Gemeenschap al iets dergelijks zou willen beslissen, zou ze dat moeten doen voor alle kinderen in de Vlaamse Gemeenschap, en dus ook in Vlaanderen. Ik heb voor u de berekening gemaakt. We komen dan uit op 37 miljoen euro. Bovendien gaat het dan om een mobiliteitsmaatregel of een algemene koopkrachtmaatregel. Als minister van Onderwijs ben ik er dan ook niet voor bevoegd. Als ik nu, in een periode van economische en, helaas voor meer en meer mensen, ook sociale crisis, mag kiezen, dan opteer ik niet voor die maatregel.

Uw vergelijking gaat totaal niet op. U verwacht verschillende zaken. U vergist zich ook van parlement. Het gaat duidelijk om een bevoegdheid van het Brusselse parlement. Niets belet u uw partijgenoten in de Brusselse regering te vragen daar hun verantwoordelijkheid op te nemen. Uiteindelijk kost het niet zoveel aan de Brusselse gewestregering om 12- tot 18-jarigen gratis te laten rijden. Het is op dat niveau dat het moet gebeuren. De Vlaamse Gemeenschap heeft geen plannen om voor de hele Vlaamse Gemeenschap gratis openbaar vervoer in te richten. Voor Brussel alleen gaat dat niet, omdat de finaliteit – de promotie van het secundair onderwijs in Brussel – niet aan de orde is. We verkiezen dat kinderen naar het secundair onderwijs gaan in de onmiddellijke buurt. Dat is logisch. De situatie tussen de Rand en Brussel

is specifiek. Maar we gaan het secundair onderwijs in Brussel toch niet promoten zodat kinderen uit Antwerpen of Gent in Brussel gaan studeren.

We kunnen ook niet vanuit het Brusselfonds betalen. Dan zou het immers gaan om afwending van middelen, nog een juridisch begrip dat hier van toepassing is.

Mijnheer de voorzitter, de vraag is een mislukte poging om de verantwoordelijkheid van de Brusselse regering af te schuiven op de Vlaamse Regering. Er zijn een paar belangrijke principes in het geding. Ik stel voor dat ieder zijn verantwoordelijkheid opneemt.

De voorzitter: Mevrouw Brusseel heeft het woord.

Mevrouw Ann Brusseel: Mijnheer de minister, ik heb sterk het gevoel dat u mijn woorden een beetje verdraait. U hebt hier een aantal keren het woord ‘gratis’ in de mond genomen. De gratispolitiek moet u in uw partij gaan zoeken. Daarvan zijn wij inderdaad geen voorstander. Ik vraag enkel om de kosten een beetje te nivelleren. *(Opmerkingen van minister Pascal Smet)*

Dat is iets helemaal anders. Ik vroeg niet om voor iets gratis te zorgen. Ik heb het woord gratis niet gebruikt.

U hebt het over de promotie van het hoger onderwijs. De heer Delva heeft het over de promotie van Brussel als stad. Dat lijkt me niet hetzelfde.

We vragen ook niet om het secundair onderwijs in Brussel aantrekkelijk te maken voor leerlingen uit Antwerpen. Waar u dat vandaan haalt, is me een raadsel.

Ik denk niet dat ik in het fout parlement zit. Het wordt een beetje verwarrend. U blaast warm en koud. Eerst zegt u dat openbaar vervoer een gewestmaterie is. De premie voor studenten is dan plotseling niet zo gewestelijk meer. Het openbaar vervoer voor hogeschoolstudenten is dus niet meer zo gewestelijk, daar kunt u een draai aan geven. Het openbaar vervoer voor kinderen uit het secundair onderwijs is dan plots wel weer helemaal gewestelijk. Dat is een keuze die u maakt.

Er werd hier ook over De Lijn gesproken. Ik wil er toch de aandacht op vestigen dat het abonnement bij De Lijn sowieso goedkoper is dan dat van de MIVB. Men zou al grote afstanden moeten afleggen met De Lijn om evenveel te moeten betalen als bij de MIVB. Maar dat is een andere kwestie.

De totale kost voor onderwijs vanuit Vlaanderen is inderdaad groot. Ouders die kinderen hebben in zowel het Franstalig als het Nederlandstalig onderwijs, een veelvoorkomend geval in Brussel, hebben er geen boodschap aan dat u aan andere zaken veel geld uitgeeft.

In verband met de budgettaire maatregelen voor Brussel zegt u dat er andere maatregelen zijn voor dat Brussels onderwijs. Dat stemt me hoopvol. Tot nu toe heb ik in de kranten enkel negatief nieuws gelezen over het Brussels onderwijs. De Brusselpremie staat blijkbaar op de helling. De GOK-steun staat blijkbaar op de helling. Ik hoop dat u hoopvoller nieuws hebt in de volgende weken.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Wat minister Smet heeft geantwoord inzake het Quartier Latin-tarief, ligt in de lijn van wat ik heb gezegd. Terecht wil men proberen om het hoger onderwijs in Brussel, dat onder druk staat, te ondersteunen. Men doet dat niet zozeer door een oplossing te bieden voor de kostprijs van de metro om naar die scholen te gaan. Men wil er wel voor zorgen dat meer mensen naar Brussel komen en dat ze op die manier Brussel zouden ontdekken. Dat is een ander debat. Uw vergelijking met Quartier Latin gaat niet op.

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: Mijnheer Delva heeft gelijk. We hebben beiden hetzelfde gezegd. *(Opmerkingen van mevrouw Ann Brusseel)*

Toch wel. U hebt soms moeilijkheden om te begrijpen wat we zeggen. Mijnheer Delva heeft identiek hetzelfde gezegd als ik. U hebt het zelf heel mooi gezegd. We hebben er een draai aan kunnen geven door te zeggen dat gaat om de promotie van Brussel als studentenstad voor Nederlandstalige studenten om zo het Nederlandstalig onderwijs in Brussel te houden. We doen dat niet vanuit de bevoegdheid voor Onderwijs, maar wel vanuit die voor Brussel. Daar hebben we inderdaad een draai aan kunnen geven. Voor de kinderen in het secundair onderwijs kunnen we daar vanuit de Vlaamse Gemeenschap geen draai aan geven. Ofwel geldt de maatregel voor heel Vlaanderen, ofwel voor niemand. Juridisch en grondwettelijk is dat zo bepaald. Daar kunnen we niet buiten.

In uw repliek vermijdt u gewoon te zeggen dat het om een bevoegdheid gaat van het Brusselsse Hoofdstedelijke Gewest. Het is de Brusselse regering die moet zorgen voor gratis openbaar vervoer. De dag dat u dat voorstelt, ben ik er heel zeker van dat mijn partij in het Brussels parlement volmondig achter u zal staan. Dien het daar in. U zult kunnen rekenen op onze steun. Ik heb echter een licht vermoeden dat u het niet wilt indienen in Brussel.

Mijnheer de voorzitter, het komt hier neer op een mislukte poging om het eigen onvermogen te verdoezelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over financiële steun voor het Universitair Ziekenhuis Brussel bij het oprichten van een eigen pendelbus voor personeelsleden

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, het is een beetje met de daver op het lijf dat ik deze vraag stel. Ik vraag me af of ze wel in het juiste parlement wordt gesteld en of ik niet meteen een draai rond de oren zal krijgen. *(Gelach)*

Mijnheer de minister, uw voorganger, de heer Vandenbroucke deed dat soms in de commissie voor Onderwijs. Hij was een eminent minister. Er valt heel wat goeds over hem te zeggen. Een van zijn onhebbelijkheden was dat hij altijd vooraf zei of een vraag die een parlamentslid stelde goed of slecht was. Hij gaf een soort quoterings. Ik zou willen dat u die gewoonte hier niet aanneemt. *(Gelach)*

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, we kennen allemaal de problematiek van het Universitair Ziekenhuis Brussel. We weten dat het ziekenhuis succesvol is, zowel op het vlak van het aantrekken van patiënten als de groei van personeelsleden. Vandaag werken er meer dan 3000 personeelsleden. We weten echter ook dat er meer dan één probleem is. Die problemen hebben meer betrekking op de positie van de VUB enzovoort. Dat debat zullen we vandaag echter niet voeren.

Mijn vraag gaat over het mobiliteitsprobleem van, vooral, de personeelsleden. De meesten komen van buiten Brussel. Dat is ook een normale sociaaleconomische situatie in de ruime Brusselse regio. Qua mobiliteit staat het UZ toch wel onder druk. We hebben het daarnet gehad over ongelijke behandeling en discriminaties. In dit geval gaat het volgens mij om discriminatie. Ten opzichte van andere ziekenhuizen te lande en in Brussel is de bediening door het openbaar vervoer ondermaats. Er zijn wel een aantal busverbindingen. Ze zijn echter beperkt. En rechtstreekse tram- of metrolijnen zijn er vooralsnog niet. U kent het verhaal van de tram beter dan ik. Ik ga ervan uit en ik hoop dat die er nog altijd komt. Gelet op de financiële toestand van het gewest is dat project echter niet voor onmiddellijk. Toch zou het er een voor deze legislatuur moeten zijn. Volledigheidshalve vermeld ik nog dat er nog altijd geen rechtstreekse verbinding is vanuit het UZ richting Gent. Er is wel een technische oplossing, maar die is niet volwaardig.

In het verleden zijn er contacten geweest tussen het UZ en de toenmalige minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, om na te gaan of er kon worden geput uit het Pendelfonds, dat bepaalde steun verleende aan ziekenhuizen in Vlaanderen. Het UZ in Leuven heeft zo bijvoorbeeld bepaalde steun gekregen. Ook de contacten met het Brusselse gewest liepen op niets uit.

Het UZ zit niet stil. Het heeft een eigen verantwoordelijkheid, een eigen mobiliteitsplan. Het zorgt voor een tegemoetkoming in vervoerskosten, extra vergoedingen, voorzieningen voor fietsers en carpoolers. De druk blijft echter bestaan. Het wil een aantrekkelijke werkgever blijven. Er zijn ook een aantal knelpuntberoepen. Mobiliteit is een van de factoren die dan meespelen. U weet ook dat het UZ er al lang op hamert dat er moet worden gezorgd voor een rechtstreekse verbinding vanuit het station van Jette naar de campus ten bate van enkele honderden personeelsleden. Enkele jaren geleden hebben we daar nog contacten over gehad. In vogelvlucht is dat een vrij beperkte afstand. Voor een substantieel deel van het personeel zou dat soelaas brengen.

Ook hier hebben we te maken met de bevoegdheid van het gewest en de gemeenschap. Ik permitteer me echter te vragen of u de mobiliteitsproblematiek erkent. Ik denk het wel. Wat kunnen we daaraan doen? Structureel moet de zaak worden opgelost door de MIVB. Tot dusver was dat niet mogelijk omdat men in het perspectief van de tram zat. Kan er echter niet worden gezorgd voor een voorlopige oplossing in afwachting van de structurele oplossing via een aantal middelen vanuit het Vlaams Brusselfonds of andere kanalen? Iedereen kijkt naar het Vlaams Brusselfonds omdat daar een vrij substantiële som in zit.

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of de vraag in het juiste parlement wordt gesteld. Ik vind wel dat we het er in de commissie voor Mobiliteit over zouden moeten hebben. Opnieuw wordt de zaak vanuit het oogpunt van de MIVB bekeken. Daarnaast zijn er echter ook de prioritaire projecten die door De Lijn naar voor worden geschoven en de tramverbinding rond de Vlaamse Rand. Men wil juist de tewerkstellingszones in Zaventem-Vilvoorde ontsluiten. In de commissie voor Mobiliteit moeten we het hebben over de prioriteit. We moeten kijken waar de nood het hoogst is. De nood is het hoogst in Vlaams-Brabant, de Vlaamse Rand.

Mijnheer Gatz, u hebt het over een tijdelijke oplossing. Eerst moet echter duidelijkheid geschapen worden over hoe de projecten moeten worden uitgevoerd. We moeten daarover een discussie voeren met minister Crevits.

De voorzitter: De heer Segers heeft het woord.

De heer Willy Segers: De discussie is hier niet wie hierover bevoegd is, zoals dat wel het geval was bij het vorige punt. Er kan hier wel degelijk worden gepraat over beide materies. Mijnheer Gatz, ik had zelf een schriftelijke vraag voorbereid die was gericht aan minister Crevits. Ze gaat niet zozeer over het pendelverkeer, wel over de fameuze bijkomende op- en afritten. Mijnheer de minister, met hoe meer we deze zaak kunnen ondersteunen, hoe beter. Ik weet niet in welke mate u daarvan al op de hoogte bent en of u al contacten hebt gehad met minister Crevits over deze materie.

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: Uiteraard ken ik het dossier heel goed. Zoals de heer Gatz daarnet heeft gezegd, hebben we op een bepaald moment nog samen de mensen van de VUB en het UZ ontmoet om daarover te praten. Het klopt dat er twee zaken moeten gebeuren inzake de bereikbaarheid: de tramverbinding volledig in eigen bedding vanuit Simonis tot aan Houba de Strooper, waar er dan aan de afrit, die er trouwens al is, een overstapparking kan komen voor pendelaars. Dat maakt dan meteen een aansluiting op het hele net van het openbaar vervoer,

tram en metro mogelijk. Ik hoop dan ook opnieuw dat de Brusselse regering de plannen die er waren, daadwerkelijk en met de nodige spoed uitvoert en ze niet in de ijskast steekt.

Daarnaast is er de terechte vraag van de personeelsleden van het UZ, die ook worden ondersteund door de directie, voor een betere verbinding tussen het station van Jette en het UZ. Want daarover gaat het: de bestaande busverbindingen tussen het Noordstation doen er te lang over om ter plaatse te geraken. Juridisch is dat ook weer niet evident. Toen ik Brussels minister was, heb ik de zaak heel goed laten bekijken. In Vlaanderen bestaat er een Pendelfonds, dat is opgericht door toenmalig minister Van Brempt. De Vlaamse overheid levert een bijdrage om werkgevers te ondersteunen als ze maatregelen nemen voor het pendelverkeer, het omschakelen van autoverkeer naar het openbaar vervoer. Het geldt echter alleen voor het Vlaamse Gewest. Het criterium dat wordt gebruikt, is kijken wat het vertrekpunt is. In dit geval is dat het station van Jette, in het Brusselse gewest. Het aanknopingspunt om de bevoegdheid te bepalen is opnieuw het Brusselse gewest. Het gaat opnieuw om een mobiliteitsvraagstuk.

Intern in Brussel is het ook wat gecompliceerd. Het UZ wordt beschouwd als een privéwerkgever, ook al heeft het een openbare finaliteit. Een ander voorbeeld is KBC aan de Havenlaan. Die bank heeft een busverbinding ingericht tussen het Noordstation, het KBC-gebouw en Tour & Taxis. Die wordt niet betaald door de MIVB of door het Brusselse gewest, maar wel door Tour & Taxis, KBC en een bedrijf in de buurt.

Ik vind ook dat de operator van het openbaar vervoer, in dit geval de MIVB – het vertrek- en aankomstpunt liggen duidelijk in het Brusselse gewest – daarvoor zou moeten zorgen. De MIVB zou haar dienstverlening zo moeten aanpassen dat een bestaande behoefte gedekt wordt. Ik kan me inbeelden dat de houding van de MIVB niet veranderd is, dat ze stelt dat dat allemaal geld kost. Het eenvoudigste is dat de maatschappij het vervoer in haar schema inpast. In het Brusselse regeerakkoord staat dat het openbaar vervoer in Brussel een publieke dienstverlening blijft, dat men buslijnen niet in onderaanneming wil uitbesteden. Als er dan wordt gezorgd voor vervoer tussen een bedrijf – een ziekenhuis, een bank of een klassiek bedrijf – en een station, dan gaat het om een openbare dienstverlening, ofwel een specifiek geregeld vervoer dat wordt ingericht door een derde. Het is die derde die er dan ook voor moet betalen.

De vraag is of we een bijdrage kunnen leveren. De reden waarom mijn voorganger niet is ingegaan op de vraag om een bijdrage te leveren, is dat het UZ zelf niet bereid was dat te doen. Ik zou graag het Brusselfonds daarvoor willen gebruiken. Ik zie ook wel een aantal redenen om dat te doen. Het gaat om het enige Nederlandstalige ziekenhuis in Brussel. Het moet er blijven. Het is een noodzaak voor de Nederlandstalige bevolking in Brussel. Men zou daar wel een draai aan kunnen geven om in te breken in die bevoegdheid. Alleen is er dan een probleem. Als we dat doen voor het UZ, moeten we dat dan ook doen voor een ander bedrijf? Als KBC vindt dat ze de hoofdzetel in Brussel moet houden en dat al die Vlaamse werknemers naar daar komen, zou ze kunnen stellen dat we die inspanning ook voor haar moeten doen. Hoeveel moeten we dan gaan? Ik verwijs dan weer naar het gelijkheidsbeginsel. Juridisch is dat niet zo eenduidig. Ook daar ligt de hoofdverantwoordelijkheid bij de MIVB. Het eenvoudigste zou zijn als de MIVB bijvoorbeeld 's morgens en 's avonds aan een goedkoop tarief, met ook een gedeeltelijke bijdrage van het UZ, eventueel van het Vlaams Brusselfonds – dat wil ik wel overwegen – zou zorgen voor dat vervoer. Wat ik niet wil doen, is het vervoer volledig betalen. Dat zou niet correct zijn. We zouden juridisch in de problemen komen. Als het een project is waarvoor het UZ, de MIVB, het Brusselse gewest betaalt, ben ik bereid om ook het Vlaams Brusselfonds aan te spreken. Het moet wel om een gedeeld project gaan. De uitleg die ik er dan voor kan geven, is dat het belangrijk is voor de Nederlandstaligen in Brussel om een ziekenhuis te hebben waar men altijd in het Nederlands terecht kan. Ik zeg daar niet neen op. Laten we met zijn allen rond de tafel zitten: met de MIVB, met het UZ, met de Brusselse minister van Mobiliteit, ikzelf en eventueel minister Crevits.

De vraag over de bijkomende afrit is niet zo eenvoudig te beantwoorden. Dat is allemaal verbonden met de reorganisatie van de grote ring rond Brussel. Als ik me goed herinner, was het standpunt van het Vlaamse Gewest dat het overweegbaar was, maar dat dan elders een afrit moet worden gesloten of dat het weefverkeer op zijn minst wordt ontkoppeld van het doorgaand verkeer. Ook wat het bestemmings- en het transitverkeer betreft, zitten we niet noodzakelijk op een andere golflengte. Een van de grote redenen waarom er op de Brusselse ring grote files zijn, is dat er enorm veel weefverkeer is, dat het transitverkeer, dat de ring gebruikt om rond Brussel te rijden, gemengd wordt met bestemmingsverkeer, dat ook op de ring rijdt. Daardoor zijn er heel wat weefbewegingen, waardoor automatisch files ontstaan. De ring moet niet noodzakelijkerwijs verbreed worden. Als men al zorgt voor het splitsen en het verkeer homogeen maakt, dan lost men heel wat problemen op de ring op. In dat kader kan de vraag wel worden behandeld.

U weet ook dat in het Vlaams regeerakkoord voor de eerste keer staat ingeschreven dat de Vlaamse Gemeenschap, het Vlaamse Gewest rond de tafel wil zitten met het Brusselse gewest. Het gaat daarbij niet enkel om gemeenschapsmateries. Er wordt uitdrukkelijk verwezen naar mobiliteit, ruimtelijke ordening. Als coördinerend minister voor Brussel zal ik samen met minister-president Peeters contact opnemen met het Brusselse Gewest. We zullen de vraag over de bijkomende afrit stellen.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de opening die u hebt gemaakt. Het gaat echter niet zozeer om een afrit, maar wel om een oprit.

Minister Pascal Smet: Dat klopt.

De heer Sven Gatz: Er zijn twee afritten, maar slechts één oprit richting Luik.

Ik dank ook de collega's voor de opening die zij hebben gemaakt inzake mobiliteit. Elk parlementslid maakt zelf de afweging in welke commissie de vraag moet worden gesteld. Het is duidelijk dat ze in beide kan worden gesteld. Ik neem aan dat we schouder aan schouder de minister van Mobiliteit kunnen sensibiliseren voor dit project.

Mijnheer de minister, ik heb begrip voor de nuances die u in uw antwoord legt. Ze zijn me niet onbekend. Het enige waar we wel een argumentatie voor kunnen vinden, is dat het UZ niet hetzelfde is als, pakweg, KBC. De zone waar het UZ nu is gelegen, is er een van openbaar nut. Dat geldt ook voor de K.U.Brussel, maar niet voor echte private werkgevers. Daar kunnen we dus wel uitraken.

Ik neem ook akte van de bereidheid die u aan de dag legt om een oplossing te vinden. Misschien komt de – financiële – verantwoordelijkheid van het UZ ook in het geding. We kunnen die zaak nog opvolgen. Over enkele maanden moeten we eens nagaan of we vooruitgang kunnen boeken in dit dossier. Het enige dat we moeten vermijden, is dat we vast blijven hangen in allerlei juridische principes, die we allemaal wel kennen, en dat het resultaat is dat het UZ tussen twee stoelen valt. In die zin zijn we objectieve bondgenoten.

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Mijnheer de minister, ook ik dank u voor de opening die u maakt. Het is belangrijk rond de tafel te zitten. Het moet een gedeeld project zijn. Tussen KBC en het UZ kan men wel een duidelijk onderscheid maken. Ik heb dat niet juridisch onderzocht. Ik denk echter wel dat daar argumenten voor te vinden zijn.

De voorzitter: De heer Segers heeft het woord.

De heer Willy Segers: Ik neem aan dat u de volgende weken en maanden rond de tafel zult zitten. We hebben het hier gehad over de interne regeling binnen Brussel met betrekking tot tram en metro. Daarnaast is er het personeel. Mijn vraag gaat over de bereikbaarheid van het

UZ voor mensen van buiten Brussel. Heel wat mensen uit de Rand zijn op dit ziekenhuis aangewezen. Laten we de handen in elkaar slaan om te zorgen voor een vlotte bereikbaarheid.

Minister Pascal Smet: Ik ben het met iedereen eens.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■