

Nieuwe arrestaties in fraude Regie der Gebouwen

De politie heeft gisteren opnieuw twee ambtenaren opgepakt in de zaak van vermeende corruptie bij de Regie der Gebouwen. De twee worden vanochtend voor onderzoeksrechter Bruno Bulthé geleid. Vorig week waren al drie ambtenaren en vijf aannemers opgepakt omdat ze gesjoemeld zouden hebben bij het binnenhalen van overheidsopdrachten. Het aantal arrestaties ligt nu op tien. Het is nog niet bekend van welke feiten de twee gisteren opgepakte ambtenaren verdacht worden. (me)

Aalst wil geen censuur op carnaval

Burgemeester van Aalst Anny De Maght (VLD) wil geen beperkingen opleggen aan de carnavalsgroepen over welke thema's wel of niet in de stoet mogen worden uitgebeeld. Het feestcomité had zich maandag hardop afgevraagd of het de groepen moest aanmanen voorzichtig te zijn met thema's die verwijzen naar de islam. Dat naar aanleiding van de rellen die ontstonden na de publicatie van de cartoons van de profeet Mohammed.

Vorig jaar stuurde de Arabische Liga nog een boze brief omdat de stoet „kwetsend en beledigend voor de moslims en hun cultuur zou zijn”. Aalst carnaval valt dit jaar op 25 februari. (nv)

Belgen vinden milieuvuiling grootste bedreiging voor gezondheid

Zesenzeventig procent van de Belgen vindt milieuvuiling de belangrijkste bedreiging voor de gezondheid. Dat blijkt uit een opiniepeiling die Eurostat, het statistisch bureau van de Europese Commissie, dinsdag heeft bekendgemaakt.

Eurostat peilde in september en oktober 2005 naar de zaken die de Belgen als grootste bedreiging voor hun gezondheid ervaren. Daaruit bleek dat niets de 1.000 ondervraagden meer angst inboezemt dan vervuiling (76%).

Betrokken raken in een verkeersongeval (64%) en slachtoffer worden van een ernstige ziekte (60%) volgen op de tweede en derde plaats. Misdaad jaagt de Belg minder schrik aan. Slechts 27 procent van de ondervraagden is er bevreesd voor. Tweëntwintig procent van de Belgen vreest slachtoffer te worden van terrorisme.

De Belgische resultaten zijn gelijkaardig aan de bevindingen op Europees niveau. Ook de Europeanen ervaren vervuiling als de grootste bedreiging voor hun gezondheid (61%). Verkeersongevallen (51%) en ernstige ziektes (49%) volgen eveneens op de tweede en derde plaats. Criminaliteit en terrorisme ervaren respectievelijk 31 en 20 procent van de Europese ondervraagden als een bedreiging voor hun gezondheid. (belga)

Voor wie minder dan 10.000 kilometer per jaar rijdt, is het goedkoper dan een eigen wagen.

Van onze redacteur Tom Ysebaert

ANTWERPEN. Het autodeelproject Cambio gaat vandaag ook in Antwerpen van start. Er staan negen wagens ter beschikking op drie standplaatsen: Koning Albertlei, Vlaamse Kaai en Rooseveltplaats. Het is een bescheiden start maar het fenomeen zal groeien, zeggen de initiatiefnemers. Cambio is een samenwerking van Taxi-stop, De Lijn en VTB-VAB. Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt (SPA) opende gisteren plechtig de eerste standplaats. Zij gelooft in autodelen omdat het past in het beleid van duurzame mobiliteit. „Het is niet auto-vijandig. Met delen wordt de auto een beetje openbaar vervoer.”

70.000 GEZINNEN HEBBEN GEEN WAGEN OF RIJDEN WEINIG

Cambio rekende gisteren voor dat het systeem voordeliger kan uitvallen dan een eigen auto. Wie met een Opel Corsa van Cambio drie uur rijdt en 15 kilometer aflegt, betaalt 8,85 euro. Een dagje uit met die Corsa (12 uur, 100 kilometer) kost 45 euro. De gemiddelde maandfactuur van de gebruikers bedraagt 77,35 euro.

Cambio vergelijkt met de kosten voor een eigen wagen, volgens de criteria van Test Aankoop. Een Corsa die acht jaar meegaat en 10.000 kilometer per jaar doet, kost per maand 325,5 euro. Een Opel Vectra (acht jaar, 20.000 kilometer per jaar) kost 629,5 euro per maand. Voor wie weinig met de auto rijdt en voor wie alleen occasioneel een wagen nodig heeft, is het een interessante formule.

Volgens berekeningen van VTB-VAB is het potentieel voor autodelen in de Schelde-stad erg groot. 32 procent of

38.245 van de gezinnen in Antwerpen heeft geen auto. In heel Vlaanderen is dat 14 procent. 32.509 gezinnen malen minder dan 10.000 kilometer per jaar af. Samen geeft dat een doelgroep van 70.754 gezinnen.

Cambio is al tevreden met minder. „Een markt van 1 of 2 procent is goed”, meent David Van Kesteren, „dat zou 3.500 tot 7.000 klanten opleveren en kan duizend wagens van de weg halen.”

Eén gedeelte Cambio-auto wordt door 20 tot 25 mensen

gebruikt. Het ideaal is 30-35. Dat betekent vijf tot zeven wagens minder. Het verlicht zowel de file als de parkeerdruk. „De parkeerplaatsen kunnen opgevuld worden door mensen die de stad bezoeken en dat brengt de stad parkeergeld op”, aldus Van Kesteren.

Wie twee jaar een rijbewijs heeft, kan aansluiten. Het systeem werkt met een chipkaart en een boordcomputer. Reserveren kan telefonisch of online, zeven dagen op de zeven, dag en nacht. Na de rit valt de

factuur met het verschuldigde bedrag in de bus. De prijs wordt berekend volgens de tijd en de afstand. Wie tussen 23 en 7 uur rijdt, moet alleen de kilometers betalen.

Wie aangesloten is bij Cambio, mag ook in de andere deelnemende steden wagens gebruiken. Cambio regelt de verzekering, het onderhoud en de schoonmaak.

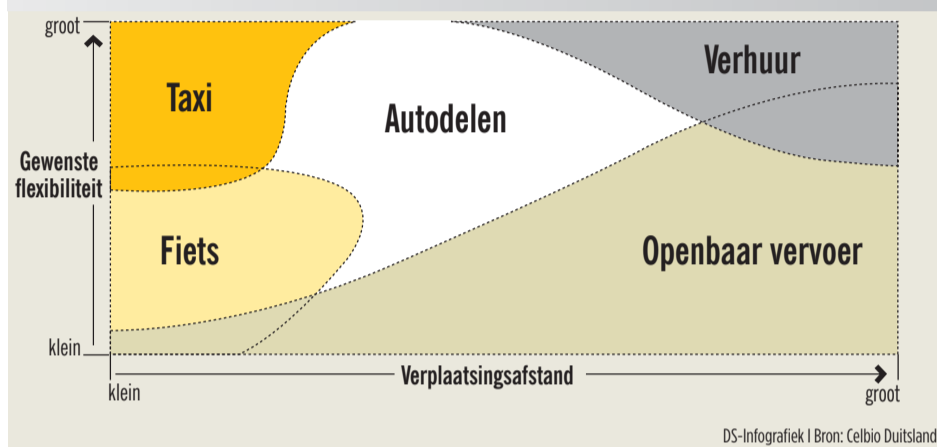
Cambio heeft zijn wortels in Duitsland en begon in 2002 in Wallonië. Later volgden Brussel, Gent, Brugge en Leuven. Er

bestaan plannen voor Mechelen, Kortrijk en Hasselt. Er zijn al 500 Vlaamse Cambio-autodelers.

Er zijn nog privéinitiatieven van autodelen in Antwerpen, onder meer Autopia. Het stadsbestuur steunt die initiatieven door hun gereserveerde standplaatsen te bezorgen, deelde schepen Ludo Van Campenhout (VLD) gisteren mee.

► www.cambio.be

Potentieel autodelen



Kathleen Van Brempt opende gisteren de eerste Cambio-standplaats in Antwerpen. © Wim Kempnaers

Het gat in de mobiliteit

Autodelen dekt volgens VTB-VAB het „mobiliteitsgat” af. Op de grafiek (zie hiernaast) bevindt zich dat in het midden. Voor die gevallen waar een fiets te beperkt is in actieradius, het openbaar vervoer te weinig flexibel, de huurauto en de taxi te duur, komt autodelen in aanmerking. Dat gat in de mobiliteitsmarkt wordt vandaag door de privéwagens opgevuld.

„Autodelen kan een alternatief zijn om aan die mobiliteitsbehoefte te voldoen”, zegt Maarten Matienko van VTB-VAB. „In de stad wordt door file- en parkeerproblemen het voordeel van de eigen wagen almaar kleiner.” Een stedelijke omgeving is cruciaal om autodelen te doen slagen. De aansluiting op een ruim aanbod van openbaar vervoer blijkt daarbij cruciaal. Het succes in Brussel bewijst dat: van 14 wagens bij de start is het initiatief doorgroeid naar 40 wagens, voor 1.200 klanten. Wie wil autodelen, mag geen auto nodig hebben voor woon-werkverkeer of om boodschappen te doen. Autodelers gaan door de directe link tussen gebruik en prijs bewuster om met hun verplaatsingen. In de praktijk blijken zij hoger opgeleid en beter verdienend. (ty)

Meer leerlingen krijgen studiebeurs

Vanaf 2007 zullen in het secundair onderwijs meer leerlingen aanspraak maken op een studiebeurs.

BRUSSEL. Vorig schooljaar kregen ruim 70.000 leerlingen een studiebeurs. Vijftien jaar geleden waren dat er nog maar dan 100.000.

De minister van Onderwijs, Frank Vandenbroucke (SPA), vindt dat niet normaal. Hij wil ervoor zorgen dat meer leerlingen daar aanspraak kunnen op maken. Dat zei hij gisteren naar aanleiding van een studiedag over studiefinanciering.

Vandenbroucke wil de beurzen in het secundair onderwijs toekennen op basis van dezelfde

voorwaarden als die van het hoger onderwijs. Daarmee zou de inkomensgrens voor een beurs in het middelbaar onderwijs omhoog gaan. De groep beursgerechtigden — die onder die grens zit — wordt daardoor groter.

Ook het bedrag van de beurs moet omhoog. Nu krijgen de leerlingen gemiddeld 165 euro per jaar. De minister trekt daarvoor maximaal 10 miljoen euro uit.

Tegelijk wordt het eenvoudiger om een beurs aan te vragen, zowel voor het hoger als het secundair onderwijs. Vanaf volgend schooljaar moet een aanvraag in 25 minuten klaar zijn. Nu duurt het 3,5 uur.

Aan het stelsel van de studie-

beurzen in het hoger onderwijs wil Vandenbroucke niet raken. Uit een studie van de sociologe Bea Cantillon (Universiteit Antwerpen) blijkt namelijk dat

ZELFDE CRITERIA ALS HOGER ONDERWIJS

ons land het goed doet in internationale vergelijking. In combinatie met de kinderbijslag en de fiscale voordelen zit Vlaanderen op het niveau van Nederland en Zweden.

Een van de conclusies uit de studie van Cantillon is dat er wel nagedacht kan worden

over een studielening. In het buitenland is die gewoonte ingeburgerd. Studenten betalen hun studietoelage aan de overheid pas terug als ze werk hebben gevonden. In ons land doen hogescholen dat sporadisch. Onder meer voor zelfstandige werkstudenten zou het interessant zijn dat de overheid voor iedereen leningen ter beschikking stelt.

Vandenbroucke laat dit onderzoeken — als aanvulling bij het bestaande stelsel. Hij heeft al het aanbod van de Europese Investeringsbank gekregen om dat te organiseren. Zijn partijgenoot en Europees parlements lid Saïd El Khadraoui heeft dat gedaan gekregen.

De minister van Onderwijs

blijft ook bij zijn standpunt dat de overheid niet moet tussenkomen bij aanvullende opleidingen zoals master-na-master. Voor een bijkomende bacheloropleiding (bachelor-na-bachelor) kan de overheid eventueel wel een deeltje van de studiekosten dekken.

Op het niveau van de hogescholen en universiteiten is Vandenbroucke wel met ingrijpende hervormingen bezig. Daarin voorziet hij onder meer een tussenkomst voor de instellingen met veel beursstudenten. Want die betekenen minder inkomsten, aangezien ze een lager inschrijvingsgeld betalen. (pl)

► www.vandenbroucke.com