

Zitting 2001-2002

16 januari 2002

## BEKNOPT VERSLAG

### MIDDAGVERGADERING

#### INHOUDSOPGAVE

#### **Onderzoek van de geloofsbrieven van een nieuw lid en eedaflegging**

(Sprekers : mevrouw Trees Merckx-Van Goey en de heer Guy Sols)

3

#### **Samenstelling van de commissies**

- Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden

3

#### **Actualiteitsdebat**

- Verkeersveiligheid

(Sprekers : de heren Carl Decaluwe, Ludo Sannen, André Denys, Johan Sauwens, Bruno Tobback, Johan Malcorps, Francis Vermeiren, Jan Loones, Robert Voorhamme, Jos Bex, Jul Van Aperen, Jos Stassen, Felix Strackx, Filip Dewinter, Ludo Sannen, Johan De Roo, Jan Loones, Didier Ramoudt, Jos Bex en minister Steve Stevaert)

3

- Moties van aanbeveling

17

**Regeling van de werkzaamheden**

**17**

**Berichten van verhindering**

**17**

## MORGENVERGADERING VAN WOENSDAG 16 JANUARI 2002

**Voorzitterschap van de heer Norbert De Batselier,  
voorzitter**

– *De vergadering wordt geopend om 10.08 uur.*

### ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN VAN EEN NIEUW LID EN EEDAFLEGGING

**De voorzitter :** Op 7 januari 2002 is de heer Freddy Feytons, Vlaams volksvertegenwoordiger, overleden. De opvolger die in aanmerking komt om hem te vervangen, is de heer Guy Sols. Aan de orde is daarom het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Guy Sols.

Het dossier wordt verwezen naar de commissie belast met het onderzoek van de geloofsbrieven. Wij gaan nu over tot de loting van die commissie. De commissie bestaat uit zeven leden.

Ik verzoek mevrouw Merckx-Van Goey, secretaris, de loting te verrichten en de uitgelote namen mee te delen.

**Mevrouw Trees Merckx-Van Goey :** De zeven commissieleden zijn : de heer Stefaan Platteau, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Ludo Sannen, de heer Marcel Logist, de heer Gilbert Van Baelen, de heer Etienne Van Vaerenbergh en mevrouw Ann De Martelaer.

– *De vergadering wordt geschorst om 10.12 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 10.23 uur.*

**De voorzitter :** Aan de orde is de voortzetting van het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Guy Sols.

– *De heer Stefaan Platteau, verslaggever, leest het verslag van de commissie voor.*

– *De besluiten van de commissie worden aangenomen.*

Ik roep de heer Guy Sols uit tot Vlaams volksvertegenwoordiger en nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen, die luidt als volgt : "Ik zweer de Grondwet na te leven".

**De heer Guy Sols :** Ik zweer de Grondwet na te

leven.

**De voorzitter :** Namens alle collega's heet ik u van harte welkom in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

### SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIES

#### Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden

**De voorzitter :** In de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme wordt voor de Vlaams Blok-fractie de heer Frans Wymeersch als vast lid vervangen door de heer Jan Penris. De heer Frans Wymeersch wordt plaatsvervangend lid van deze commissie.

In de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie wordt voor de Vlaams Blok-fractie de heer Jan Penris als vast lid vervangen door de heer Frans Wymeersch.

### ACTUALITEITSDEBAT

#### Verkeersveiligheid

**De voorzitter :** Aan de orde is het actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid.

**De heer Carl Decaluwe :** Gezien het grote aantal doden en de politieke heisa over dit onderwerp, komt het debat zeker niet te vroeg. De paars-groene regering speelt paniekvoetbal en strooit zand in de ogen van de bevolking.

Ondanks tal van actieplannen, blijft het aantal slachtoffers stijgen. Het is te simpel om te stellen dat regionalisering van het verkeersreglement het probleem zal oplossen. Verkeersveiligheid is een complexe materie waarbij handhaving en naleving van de verkeersregels belangrijke knelpunten zijn. De Vlaamse regering moet haar verantwoordelijkheid niet afschuiven op de federale overheid. Zo blijkt dat niet minister Picqué, maar de Vlaamse administratie verantwoordelijk is voor het niet functioneren van de onbemande camera's lang de A12.

Het storten van de opbrengst van de bijkomende boetes in een verkeersveiligheidsfonds is een goed idee. De federale overheid zou deze middelen echter beter gebruiken voor onbemande camera's in de plaats van voor verkeersveilige infrastructuur.

Momenteel worden in Vlaanderen onbemande camera's geplaatst met Vlaams geld. In Wallonië gebeurt dat met federale middelen. Vlaanderen zou de middelen beter gebruiken voor de eigen bevoegdheden, dus investeren in infrastructuur.

Er spelen drie factoren bij verkeersveiligheid : de weggebruiker, het vervoermiddel en de omgeving en infrastructuur. Vlaanderen kan verantwoordelijkheid nemen door de verkeersopvoeding in de eindtermen beter uit te werken en door betere slachtofferhulp.

Verkeersveiligheid is voornamelijk een Vlaams probleem : 66 procent van de verkeersslachtoffers vallen in Vlaanderen; 65 procent van de verkeersongevallen met dodelijke afloop of met zwaargewonden gebeuren op autosnelwegen of op Vlaamse gewestwegen. De verantwoordelijkheid van de wegbeheerder is dus verpletterend.

De doelstelling van het regeerakkoord, namelijk een daling van het aantal verkeersslachtoffers met een derde, wordt afgezwakt in het pact van Vilvoorde. Uit de begrotingscijfers blijkt dat verkeersveiligheid geen prioriteit is voor deze regering. Op korte termijn zou 1,5 tot 2 miljoen euro vrijgemaakt moeten worden voor een verkeersveilige infrastructuur.

Het inkomstenverlies door de afschaffing van het kijk- en luistergeld wordt gecompenseerd door de fiscale mobiliteitsinkomsten die we sinds het Lambermontakkoord ontvangen. Had de regering dat geld in wegeninfrastructuur geïnvesteerd, dan had ze op zes jaar tijd heel wat kunnen veranderen. Nu moeten we tot 2015 wachten voor alles gerealiseerd is. In de begroting voor dit jaar dalen de middelen voor een veilige infrastructuur in feite. CD&V wil een duidelijk meerjareninvesteringsplan met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker.

Er is 300 miljoen euro nodig voor fietspaden, 700 miljoen euro voor doortochten en 500 miljoen euro om de zwarte punten weg te werken. Als we daar nog het structurele onderhoud bijtellen, komen we uit op 2 miljard euro. Om dat alles te financieren stelt CD&V voor een Vlaams wegvignet in te voeren. De Vlamingen zouden er 25 procent minder voor betalen en de totale inkomsten zouden met 15 procent stijgen. Dat vignet zou jaarlijks 150 miljoen euro opbrengen, wat in een Vlaams Mobiliteitsfonds gestort kan worden. Bovendien kan de prijs van het vignet afhankelijk zijn van het type wagen. Men kan rekening houden met de emissie en brokkenpiloten

kunnen bestraft worden door middel van een bonus-malussysteem.

Wij beseffen heel goed dat niet alles ineens kan, maar waarom voert minister Stevaert geen nieuw verkeersbord in dat waarschuwt voor zwarte punten ?

De Vlaamse regering moet de gemeentebesturen beter steunen. Ze zijn vaak heel bereid om nieuwe mobiliteitsplannen uit te voeren tot ze merken dat die bereidheid alleen maar naar een nieuwe papierberg leidt. Veel gemeenten wijzen het Vlaams Gewest op problemen op hun grondgebied. Om daar snel op in te spelen, vragen we een speciaal begrotingsfonds.

Tien procent van alle ongevallen wordt veroorzaakt door de onaangepaste infrastructuur. CD&V vraagt al drie jaar extra geld voor telematica. Ook het ISA-experiment dient veralgemeend te worden. De Vlaamse regering mag de resultaten van buitenlandse experimenten niet afwachten en dient opnieuw het voortouw te nemen.

Omdat 80 procent van alle ongevallen veroorzaakt worden door onverantwoord rijgedrag, zijn sensibilisatiecampagnes nodig.

CD&V wil de verkeersreglementering ook regionaliseren, maar beschouwt dat niet als een alibi om onze eigen verantwoordelijkheid te ontlopen. Het pingpongspel tussen sp-a en Agalev, en tussen het federale en het Vlaamse niveau moet ophouden. Minister Stevaerts dreigement om ontslag te nemen zou pas geloofwaardig zijn als ook zijn federale sp-a-collega's dreigen op te stappen. Het zou ons niet verwonderen mocht hij ontslag nemen op een goed moment om vervolgens opnieuw op te duiken voor de federale verkiezingen.

Omdat er mensenlevens op het spel staan, zullen we constructief meewerken aan het verkeersveiligheidsbeleid. Dat zal ons evenwel niet tegenhouden om het virtuele beleid te doorprikken. We moeten af van het idee dat wie het verkeersreglement volgt een loser is.

Minister Stevaert heeft dankzij zijn vaak terechte kritiek op het federale beleid nu het imago van de witte ridder die opkomt voor onze verkeersveiligheid. Maar tegelijkertijd vertelt hij dat we tot 2015 moeten wachten op een veilige infrastructuur. Aan dit partijpolitieke spel doen wij niet mee. (*Applaus bij CD&V en het VB*).

**Minister Steve Stevaert** : Bij mijn aantreden werd mobiliteit systematisch beperkt tot de files. Ik heb altijd en overal gezegd dat mobiliteit uit drie aspecten bestaat : files, verkeersarmoede en verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is het grootste probleem maar we mogen dat evenmin verengen tot een gebrekkige wegeninfrastructuur. De heer Decaluwe zegt zelf dat 80 procent van alle ongevallen het gevolg zijn van onaangepast rijgedrag. Tien procent wordt veroorzaakt door de aard van het voertuig. De nieuwe auto's zijn heel veilig voor wie erin zit, waardoor men snelheid al gauw anders gaat ervaren. De overige tien procent wordt veroorzaakt door de wegeninfrastructuur.

U vraagt 2 miljard euro extra; dat cijfer lijkt me niet onrealistisch. De middelen mogen echter niet alleen in infrastructuur geïnvesteerd worden : ook openbaar vervoer en binnenvaart moeten aandacht krijgen. Dit betekent overigens niet dat de burger zelf geen verantwoordelijkheid draagt. In de Verenigde Staten zijn er gigantische wegen, die volgens de logica van sommigen tot hoge snelheid zouden moeten aanzetten.

Toch houdt nagenoeg iedereen zich daar aan de verkeersregels, dankzij een stevig handhavingsbeleid. We moeten de vraag durven stellen of het zinvol is om bijvoorbeeld in verkeersdrempels te blijven investeren; er is nood aan zelfcontrole. De meerderheid van de bevolking houdt zich trouwens aan de verkeersregels. Het verbaast me niet dat de helft van de inwoners van Peer een strengere handhaving vragen.

Sinds mijn aantreden als minister werd er 89 miljard frank geïnvesteerd in mobiliteit; deze regeerperiode alleen al werd er voor 72 miljard frank geïnvesteerd. Het budget is dus enorm gestegen sinds de vorige regeerperiode.

Ik ben het ermee eens dat er werk moet worden gemaakt van sensibilisatie. Eventueel kunnen de regionale televisie-omroepen daarbij worden betrokken.

Voor een Vlaams wegvignet moet eerst onderhandeld worden met de andere gewesten. Het heeft geen enkele zin om alleen in Vlaanderen een wegvignet in te voeren.

Tegen 2010 zal veel meer dan 2 miljard euro geïnvesteerd zijn; deze middelen mogen echter niet

alleen naar infrastructuur gaan.

De doelstelling van het regeerakkoord om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, was heel moedig.

**De heer Ludo Sannen** : Is het niet aangewezen om eerst alle sprekers aan het woord te laten, voordat de minister een omstandig antwoord geeft ?

**De voorzitter** : De minister kan volgens het Reglement onbeperkt interveniëren in het debat. Agalev heeft trouwens zelf de overreglementering van de debatten aangekaart.

**De heer André Denys** : Een actualiteitsdebat moet spitse debatten mogelijk maken. De sprekers mogen daarbij niet in verdrukking raken door toespraken van de ministers.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik heb enkel verwezen naar Vlaamse bevoegdheden. Er moet meer aandacht besteed worden aan sensibilisatie. Het gaat vooral om een Vlaams probleem; in tegenstelling tot in Vlaanderen is het aantal verkeersslachtoffers in Wallonië gedaald.

Er moet 2 miljard euro worden vrijgemaakt voor verkeersveilige infrastructuur alleen. Daarnaast moet er inderdaad geïnvesteerd worden in openbaar vervoer.

De Vlaamse regering noemt verkeersveiligheid een topprioriteit. Waarom blijft de voorzitter van de VLD dan weg uit dit parlementaire debat? (*Applaus bij CD&V*)

**De heer Johan Sauwens** : Minister Stevaert beweert dat hij de eerste minister was die verkeersveiligheid hoog op de agenda heeft geplaatst. Niets is minder waar. Reeds op het einde van de jaren tachtig heb ik als Vlaams minister belangrijke maatregelen genomen.

De eerste ronde punten werden aangelegd; drievakswegen werden versmald tot tweevakswegen met plaats voor voetgangers en fietsers; er werd een fietspadenbeleid uitgewerkt. Vlaanderen en het federale niveau hebben in dit kader nauw samengewerkt. Het beleid wierp vruchten af : tegen 1995 bleek dat het aantal verkeersslachtoffers sterk was gedaald.

Infrastructuur is wel degelijk zeer belangrijk. Repressie en onbemande camera's zijn niet

voldoende.

**De heer Bruno Tobbacq :** De heer Sauwens zegt dus dat het geld dat we nu besteden aan openbaar vervoer, moet gebruikt worden voor de aanleg van wegen en van ronde punten. Is dat ook het standpunt van zijn nieuwe fractie of vertolkt hij zijn persoonlijk standpunt ?

**De heer Johan Sauwens :** Het is bewezen dat de extra middelen voor het openbaar vervoer, onder meer de tariefmaatregelen, slechts een beperkt aantal mensen uit de auto hebben gehaald, zelfs in Hasselt. Integendeel, de fietsers en de voetgangers van vroeger nemen nu de bus. Deze maatregel heeft dus geen winst opgeleverd voor de verkeersveiligheid.

Het aantal letselongevallen is tussen 1995 en 2000 met 1,6 procent gestegen, het aantal slachtoffers met twee procent. In Wallonië is in dezelfde periode het aantal letselongevallen met 15 procent en het aantal slachtoffers met 14 procent gedaald. We hebben altijd de indruk dat we het beter doen, maar hier scoren we dus niet goed. Ik ben het dus eens met de heer Decaluwe dat verbetering noodzakelijk is. *(Applaus bij CD&V)*

**De heer André Denys :** Het thema verkeersveiligheid is nog actueler geworden door de uitslag van het referendum in Peer. Indien de Vlaamse regering een prijs zou uitreiken voor de wakkere burger, dan mag de bevolking van Peer als eerste genomineerd worden, want ze heeft vele politici een lesje geleerd.

De lokale burgemeester mag zijn plannen voor zone 30 en voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 70 kilometer per uur opbergen. Gelukkig toont hij zich een sportieve verliezer en respecteert hij de mening van de bevolking.

De lokale liberale politici, die een soort van koudwatervrees hadden voor de organisatie van een referendum, hebben ongelijk gekregen. Uit de massale opkomst is gebleken dat de belangstelling van de bevolking zeer groot is.

De landelijke politici, die de verkeersveiligheid met bijkomende algemene snelheidsbeperkingen willen aanpakken, worden het meest afgestraft. De reactie van minister Stevaert heeft me met verstomming geslagen. Hij zegt dat de opvattingen van de bevolking in de goede richting evolueren. Uit opiniepeilingen is gebleken dat vroeger 12 procent van de bevolking voorstander was van een verlaging

van de maximumsnelheid. In Peer is dat nu al 30 procent. Hij verkoopt een nederlaag dus als een overwinning en dat maakt hem niet geloofwaardig.

Ook de reactie van de minister op de discussie over de onbemande camera's heeft me ontgoocheld. Hij dreigt met ontslag omdat hij in het defensief raakt wegens het niet functioneren van drie onbemande camera's. Mijn favoriete columnist, H.J.A. Hofland van NRC Handelsblad, noemt dat de geprefabriceerde extase, het kunstmatig opgewonden zijn om zich de beste van de klas te tonen.

De minister laat zich meeslepen in het groen-rood opbod. Verkeersveiligheid is een gevoelige materie, maar toch vraagt de complexiteit ervan een rationele benadering. Daarom pleit de VLD voor samenwerking tussen de diverse niveaus en tussen alle partijen die tot een oplossing wensen te komen.

We weten dat er geen resultaten kunnen behaald worden zonder de medewerking van de bevolking. Daarom moeten we met de uitspraken van de bevolking rekening houden. De uitslag van het referendum in Peer kan maar op één manier geïnterpreteerd worden : de bevolking wil geen nieuwe snelheidsbeperkende regels, maar vraagt wel dat de bestaande regels gerespecteerd worden en dat er strenger wordt gecontroleerd.

De VLD neemt de uitspraken van het referendum dus ernstig. De uitspraken van de bevolking van Peer gelden wellicht voor heel Vlaanderen. Toch vinden we het een goed idee om over het thema verkeersveiligheid een landelijke referendum te organiseren.

**Minister Steve Stevaert :** Vlaanderen is niet bevoegd voor het bepalen van de maximumsnelheid. Als wegbeheerder kunnen we wel de snelheid beperken op de wegen waarvoor we bevoegd zijn. De burgemeester kan vragen om de maximumsnelheid van 90 naar 70 kilometer per uur te brengen. Hij is daartoe zeker niet verplicht. Totnogtoe hebben 60 of 70 burgemeesters, uit alle partijen, dat gedaan. Daarvoor is geen nationaal referendum nodig. Trouwens : hoe moeten we reageren indien het referendum in de verschillende landsgedeelten een ander resultaat oplevert ?

**De heer André Denys :** Dit resultaat heeft minister Stevaert zo verrast dat hij het onder de tafel wil vegen. Zijn interpretatie is verkeerd. De lessen die we hieruit kunnen trekken, zijn duidelijk; ze hebben allebei te maken met het rijgedrag. De bevolking

vraagt bijkomende controles. We weten dat we gemakkelijk te vlug rijden en daartegen moeten we onszelf en de maatschappij beschermen. De maximumsnelheid moet wel logisch zijn. De uitspraak van het referendum leert dat we moeten afstappen van steeds lagere algemene maximumregels. We moeten inspelen op de realiteit van de wegsituatie. Dat men aan de schoolpoort een limiet van 30 kilometer per uur invoert, is logisch. Wanneer men dit doet in de hele woonkern, dan is dat tergend en zinloos. Daardoor ontstaat een averechts effect. Niemand houdt zich nog aan de regel, ook niet op de plaatsen waar het wel nodig is.

**De heer Johan Malcorps :** Ik schrik van de uiteenzetting van de heer Denys. Ik ben het ermee eens dat de verkeersregelgeving voldoende gemotiveerd moet worden. Men kiest voor een bepaalde oplossing, men voert controles uit en vervolgens moet men feedback geven over de gevolgen inzake verkeersslachtoffers.

Ik denk dat het beperken van de snelheid tot 30 kilometer per uur in de woonzones noodzakelijk is en daarom moeten we de mensen daarvoor motiveren. Dergelijke zaken kunnen niet bij referendum geregeld worden. Er zijn ook wetenschappelijke gegevens, bijvoorbeeld over de vraag bij welke snelheid een auto een kind dat plots oversteeft, nog kan ontwijken. Vlaanderen heeft dus eerder nood aan meer knowhow inzake verkeersveiligheid.

**De heer André Denys :** Ik heb alleen gezegd wat niet kan en zal straks duidelijk maken wat wel moet gebeuren. Als men maatregelen neemt waarin de bevolking niet gelooft, zal men er niet in slagen om de mensen een defensief en aangepast rijgedrag aan te leren.

**De heer Carl Decaluwe :** Dit is het bewijs dat de meerderheid geen beleid voert. Er zijn spanningen tussen de VLD, Agalev en minister Stevaert. Men kan geen beslissingen nemen.

**De heer André Denys :** We willen samenwerken met de verschillende niveaus en de diverse partijen om een oplossing te zoeken voor dit gevoelige probleem. Ik nodig iedereen daartoe uit. Men mag dit debat niet herleiden tot een partijpolitiek spel.

**De heer Carl Decaluwe :** Het debat is nog maar begonnen en er heerst al een enorme verdeeldheid. De redenering van de heer Denys over het referendum in Peer en over de reactie van minister

Stevaert is merkwaardig. Als men een referendum houdt of de snelheid op de autosnelwegen hoger of lager dan 120 km per uur moet zijn, zou de bevolking de voorkeur geven aan hogere snelheden en dat terwijl wetenschappelijke studies aantonen dat er een verband is tussen de snelheid en het risico op een ongeval. Er is dus politieke moed nodig om een aantal maatregelen te nemen.

**De heer Francis Vermeiren :** We hebben gekozen voor een nieuw debatsysteem en we willen het parlement meer aan bod laten komen. We voeren een debat omdat er een probleem bestaat dat opgelost moet worden. Het komt erop aan goede beslissingen te nemen. Als het parlement de pretentie heeft om iets te doen, dan moeten we stoppen met politieke spelletjes. Het wordt tijd dat we ernstig debatteren en de slachtoffers ernstig nemen.

**De heer André Denys :** Ons alternatief vraagt heel wat politieke moed, met name overstappen van absolute naar variabele maximumsnelheden. Dat laatste betekent aangepaste snelheden aan de wegen en weeromstandigheden en aan het aantal wagens, de verkeersdichtheid.

De ring rond Antwerpen, die uit vijf vakken bestaat, toont de noodzaak daarvan perfect aan. Als het droog is en bij beperkt verkeer, is een maximumsnelheid van 100 km per uur bijzonder defensief. Maar als het regent, ijzelt of bij druk verkeer is dat een levensgevaarlijke snelheid. Daarom moet er een actie komen om veel radicaler over te stappen van absolute naar variabele maximumsnelheden.

De federale wetgeving moet aangepast worden zodat variabele maximumsnelheden niet alleen adviserend maar ook bindend worden. Bovendien moet de verkeerssignalisatie drastisch gemoderniseerd worden. Het eerste is uiteraard geen Vlaamse bevoegdheid. Daarvoor is federaal overleg noodzakelijk. Dat gebeurt maandelijks in het interministerieel comité met de ministers van Mobiliteit.

Voor de verkeerssignalisatie is Vlaanderen wel bevoegd, samen met de gemeenten. Eigenlijk moeten alle oude verkeerspalen verwijderd worden aangezien ze geplaatst werden op een ogenblik dat de verkeerssituatie totaal anders was. Op sommige plaatsen is er ondertussen meer gevaar door drukker verkeer, terwijl het op andere plaatsen daarentegen veiliger is door nieuwe weginrichtingen.

**De heer Bruno Tobbacq** : Vertrekt u voor de variabele maximumsnelheden van de huidige maximumsnelheden en stelt u voor om die in bepaalde gevallen te verlagen ?

**De heer André Denys** : We aanvaarden de maximumsnelheid van 120 km per uur op de autosnelwegen maar we willen die variabel maken. We zijn geen voorstander van een 30 km-zone in woonwijken, maar zijn wel voor een verlaging van de snelheid waar nodig. We menen dat men een verlaagde snelheid niet kan veralgemenen want die wordt toch niet nageleefd in de praktijk. Onbegrip bij de bevolking leidt tot een slecht rijgedrag. We zijn het eens met minister Stevaert dat het rijgedrag de belangrijkste factor is. Als we dat willen veranderen, hebben we de bevolking nodig.

**De heer Jan Loones** : Eerst suggereert u dat u de beslissing over de maximumsnelheden wil laten afhangen van de publieke opinie en nadien nuanceert u dat door te pleiten voor variabele maximumsnelheden. Wat wil u precies ? Ik hoop dat men een ander spoor gaat volgen dan zich aan te sluiten bij de publieke opinie.

**De heer Francis Vermeiren** : Blijkbaar begrijpt men niet goed wat variabele maximumsnelheden precies inhouden. Ik stel voor dat men eens een kijkje gaat nemen in Nederland. Er is toch niets mis mee dat men de snelheid verlaagt als de toestand van het wegdek slecht is.

**De heer Robert Voorhamme** : Niemand is tegenstander van een beleid waarbij variabele snelheden toegepast worden. Dat blijkt uit discussies in de commissie. Er worden al enige tijd heel wat inspanningen gedaan om massaal te investeren in telematica zodat variabele snelheidssystemen geïnstalleerd kunnen worden. De heer Denys houdt eigenlijk een pleidooi tegen de maximumsnelheid. Kan hij uitleggen wat hij verstaat onder variabele snelheden met een bindend karakter ? Welke overheden worden gebonden door een dergelijk systeem en hoe gaat men dat toepassen ?

**De heer André Denys** : Iedereen is het wel eens met het invoeren van variabele snelheden, maar de inspanningen van het beleid terzake zijn pover. Volgens het referendum in Peer zijn mensen geen voorstander van nieuwe absolute maximumsnelheden. We zijn het eens met de bestaande snelheden, maar we willen een aanpassing van het rijgedrag door een beleid te voeren dat overstapt van absolute naar variabele

maximumsnelheden.

Snelheidsbeperkingen moeten een bindend karakter hebben om resultaten te kunnen afwerpen. In Nederland is dit systeem bindend.

**De heer Jos Bex** : We mogen de resultaten van het referendum in Peer niet verabsoluteren. In andere gemeentes kunnen heel andere oplossingen uit de bus komen. We voeren nu een debat over de verkeersonveiligheid en het gevoel van onveiligheid waarmee zwakke weggebruikers, zoals oudere mensen of jonge fietsers, kampen. Snelheden worden niet zozeer opgelegd voor de chauffeurs van auto's, als wel voor die zwakke weggebruikers.

**De heer Jul Van Aperen** : In Nederland maakt men gebruik van elektronisch gestuurde snelheidsborden die wel degelijk een maximumsnelheid aangeven. Men kan dit vergelijken met het zomerse blokrijden op onze snelwegen.

**De heer André Denys** : Aangepast en defensief rijgedrag gaan hand in hand. Ik ben ervan overtuigd dat ook de zwakke weggebruiker in Peer heeft deelgenomen aan de enquête. Het is evident dat in een verkeersbeleid rekening wordt gehouden met de zwakke weggebruikers, maar het rijgedrag is nu eenmaal een van de belangrijkste componenten van dit beleid.

**De voorzitter** : Kunt u afronden ?

**De heer André Denys** : Ik heb het voornemen ook veel gebruik te maken van het interruptierecht : de onderbrekers mogen veel langer spreken dan de spreker. Denk maar aan de heer Sauwens daarstraks.

**De voorzitter** : Iedereen kent de regels. En sprekers worden niet graag onderbroken, maar parlementsleden in de zaal onderbreken graag. De voorzitter beschikt trouwens nog steeds over het recht om in het belang van het debat iemand langer aan het woord te laten.

**De heer André Denys** : Meer defensief rijgedrag gaat dan weer samen met een grotere burgerzin. Opvoeding voor de toekomstige weggebruikers en controles en sancties voor de huidige weggebruikers zijn de aangewezen instrumenten.

Verkeersopvoeding werpt resultaten af op lange en middellange termijn. Het is goed dat dit een onderdeel is van de eindtermen secundair onderwijs, maar een uitbreiding naar het lager onderwijs dringt



zich op.

De controles zijn de taak van de politie en niet van de burgers. Er zijn voldoende politiemensen, die op de juiste manier moeten worden ingezet. Kleine overtredingen zouden administratief moeten worden afgehandeld, waardoor de parketten meer ruimte krijgen voor zware overtredingen en recidivisten.

De boetes voor zware overtredingen moeten worden verhoogd. Het is billijk dat men rekening houdt met de inkomenssituatie, maar we waarschuwen wel voor nieuwe improvisaties. De administratieve rompslomp schrikt ons af. Het huidige systeem is niet zo slecht, maar ik heb de indruk dat politierechters er te weinig gebruik van maken. De politierechters moeten ook meer een beroep doen op alternatieve straffen.

Ik heb me de vorige weken geërgerd aan het pingpongspel tussen de federale en Vlaamse overheid over de onbemande camera's die niet werken. Niet het gebrek aan coördinatie op federaal vlak zou de oorzaak van de problemen zijn, maar het nalaten door de Vlaamse diensten om de technische bezwaren die de homologatie van de toestellen in de weg staan, weg te werken. Ik pleit voor een nauwe samenwerking tussen het Vlaamse en het federale niveau. Ik weiger alvast om van deze discussie een communautaire te maken : daarvoor staat er te veel op het spel.

Er is een sterke politieke wil op Vlaams niveau om op korte termijn tot resultaten te komen. Met de interministeriële comités is er een kader om perfect met mekaar samen te werken. Wij zullen er onze volledige medewerking aan verlenen. (*Applaus bij de VLD*)

**De heer Jan Loones** : De ingenieurs van de administratie Bruggen en Wegen kunnen toch politionele bevoegdheden uitoefenen ?

**Minister Steve Stevaert** : De Raad van State heeft geoordeeld dat de federale overheid niet bevoegd is om gewestelijke ambtenaren met nationale taken te belasten of met het opsporen van inbreuken op federale wetten of bepalingen. Volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is een Vlaamse ambtenaar niet bevoegd om toezicht uit te oefenen op snelheidsovertredingen of het negeren van een rood licht.

Met het aslastendecreet zijn we zover gegaan als we konden. Overdreven geladen vrachtwagens zorgen

voor meer ongevallen, maar veroorzaken ook heel wat schade aan het wegdek. En voor die schade zijn we wel bevoegd.

Het probleem met de onbemande camera's is dat zij moeten worden gehomologeerd en geïjkt, waarvoor de goedkeuring van de federale overheid nodig is. We hebben een voorlopige oplossing uitgewerkt in de vorm van een prehomologatie : op basis van het lastenboek van de federale overheid kunnen we nagaan of de camera's zijn opgesteld conform de regelgeving. Maar dit systeem vergt nog steeds veel tijd.

Er zijn momenteel 24 onbemande camera's, waarvan er al twintig werken. De vier andere zullen in werking treden vóór einde maart 2002.

**De voorzitter** : De parlementsleden die nu bij de interruptiemicrofoons staan, kunnen straks hun bedenkingen kwijt tijdens hun eigen toespraak.

**De heer Jos Stassen** : Gebruik van de interruptiemicrofoons mag toch niet verboden worden wegens een verkeerd gebruik door vorige sprekers.

**De voorzitter** : Het is evenmin de bedoeling dat er een debat naast het eigenlijke debat ontstaat.

**De heer Felix Strackx** : Minister Stevaert werpt zich op als redder van de verkeersveiligheid maar hij is nalatig, onder meer in de aanleg van veilige fietspaden en het wegwerken van zwarte punten.

**Minister Steve Stevaert** : Kent de spreker de omvang van het budget voor fietspaden en de evolutie van dat budget ?

**De heer Felix Strackx** : Hoeveel geld er is maakt niet uit, ik zie geen nieuwe fietspaden.

Wallonië kent een andere mentaliteit en situatie. Minister Stevaert heeft ingezien dat Vlaanderen de volledige bevoegdheid moet hebben, jammer genoeg heeft hij dat niet aangekaart op de Costa-besprekingen. Het is mogelijk dat de twee landsdelen andere verkeersregels en strafmaatregelen hanteren. De socialisten en de groenen hebben nu ook de noodzaak van repressie ingezien, spijtig genoeg enkel op vlak van verkeersovertredingen.

Enkel snelheid beperken en camera's installeren zal de problemen niet oplossen. Dikwijls wordt

verwezen naar de mentaliteit van de Vlaamse automobilisten als verklaring van het grote aantal verkeersslachtoffers. Allicht zijn onze automobilisten gefrustreerd door de dichtslibbende wegen, de slechte toestand van de weg en het gebrekkige onderhoud en door tal van absurde snelheidsbeperkingen.

Snelheidsbeperkingen moeten gebaseerd zijn op objectieve redenen, ze mogen geen middel zijn om autoverkeer te ontmoedigen. Dat ondermijnt immers hun geloofwaardigheid. Ervaren automobilisten passen meestal spontaan hun snelheid aan aan de omstandigheden. Enkel op plaatsen waar gevaar dreigt, zijn snelheidsbeperkingen verantwoord. De automobilist zal de redelijkheid en het nut ervan inzien en ze aanvaarden.

Het grote verschil met Nederland is onze chaotische ruimtelijke ordening. De bevolking wil geen algemene snelheidsbeperkingen. Het volstaat evenmin onbemande camera's te plaatsen op kruispunten. Kruispunten moeten veilig gemaakt worden maar dat kost meer geld.

Het omvormen van onze wegen tot hindernissenparcours is niet efficiënt. Het aantal verkeersslachtoffers in de bebouwde kom daalt immers niet. Er zou onderzocht moeten worden of overdreven veiligheidsgevoel bij de zwakke weggebruiker daarvan de oorzaak is. Een betere oplossing is het aanleggen van kleinere wegen naast de hoofdweg, die dienen om een handelszaak of woning te bereiken, de zogenaamde ventwegen.

De meeste dodelijke ongevallen doen zich voor tijdens de weekendnachten met chauffeurs jonger dan 30 jaar, vaak onder invloed van alcohol of drugs.

Ook hier draagt de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid door het beeld te verspreiden dat drugs geen kwaad kunnen. We moeten hard strijden tegen rijden onder invloed. En als een tijdelijk rijverbod geen indruk maakt, moeten we misschien een tijdelijke inbeslagname van het voertuig overwegen. Recidivisten verdienen een levenslang rijverbod. Waarom wordt men niet systematisch gecontroleerd bij het verlaten van de disco ? Waarom zorgen disco-uitbaters niet voor collectief vervoer ?

Verkeersopvoeding moet al in de lagere school beginnen om alle leerlingen verkeersdiscipline bij te brengen. Scholieren dienen vanaf een bepaalde

leeftijd op regelmatige basis met gruwelijke verkeersbeelden geconfronteerd te worden.

Achttienjarigen na een veel te korte opleiding een rijbewijs afleveren, is onverantwoord. Autorijden is moeilijk en het duurt even vooraleer men voldoende ervaring heeft. De eerste drie jaar zou men een tijdelijk en beperkt rijbewijs moeten afleveren. Die periode moet verlengd worden als iemand een zware overtreding begaat. Het examen zelf kan uitgebreid worden met een test waarin wordt nagegaan hoe men reageert op crisissituaties.

Vrachtwagens uitrusten met een zwarte doos, zal tot een veiliger rijgedrag leiden. De grote meerderheid van de chauffeurs rijdt verantwoord. We moeten alleen de moed hebben alle gekken van de weg te halen.

Wij willen het inhaalverbod voor vrachtwagens veralgemenen. Nadat de overheid de lengte en het gewicht van de vrachtwagens beperkt had, is men onveilige vrachtwagens gaan bouwen. We moeten deze maatregel daarom herzien.

We zullen deze voorstellen in een motie van aanbeveling gieten. Een aantal dient inderdaad op federaal niveau aangekaart te worden. Dat mag evenwel geen reden zijn om geen werk te maken van de eigen bevoegdheden.

**De heer Bruno Tobbac** : De voorbije zeven jaar zijn de investeringen in zwarte punten, doortochten, veilige schoolomgevingen, fietspaden minstens verdubbeld. Het Financieringsfonds zal voor een bijkomende stijging zorgen. Als we nog tot 2015 moeten wachten is dat niet te wijten aan een gebrek aan middelen. Men vergeet dat we niet alles tegelijkertijd kunnen investeren wegens praktische belemmeringen.

Het grote probleem is onze verkeersmentaliteit. Wij zijn kampioen in het zoeken naar redenen om de regels niet te moeten naleven, alleen is dat in het verkeer vaak dodelijk. We zijn er ons onvoldoende van bewust dat het verkeersreglement ons op onze verantwoordelijkheid tegenover de anderen wijst. De infrastructuur is er om ons te verplaatsen en mag niet beschouwd worden als een speelterrein waar alles toegestaan is zolang de scheidsrechter de andere kant opkijkt.

Misschien is onze infrastructuur niet altijd aangepast, maar vier rijstroken geven ons niet het recht door het rode licht te rijden. Het is niet omdat

er geen fietspad is, dat we het recht hebben een fietser omver te rijden. Het is niet omdat er geen camera's staan dat we te snel mogen rijden. Het gaat dus niet op de verantwoordelijkheid exclusief bij de overheid te leggen. Wat de overheid wel moet doen, is de chauffeur een verantwoordelijkheidsgevoel bijbrengen. Het vervoer verloopt lang niet rationeel genoeg.

Ik ben ervan overtuigd dat er de komende jaren een aantal instrumenten zullen zijn die een aantal problemen efficiënt aanpakken. Ik ben verwonderd dat sommigen daar huiverachtig tegenover staan omdat ze er een beperking van hun vrijheid en privacy in zien. Na 11 september leek iedereen bereid zijn burgerrechten op te geven voor de strijd tegen het terrorisme. Ondanks het grote aantal verkeersdoden, vreest men blijkbaar voor zijn vrijheid en privacy.

Handhaving moet centraal staan. Onbemande camera's, controles en opvolging moeten daarom een belangrijke plaats krijgen in het beleid. In 2000 hebben 20 camera's ongeveer 30.000 snelheidsovertredingen vastgesteld. Verkeersboetes moeten administratief kunnen worden afgehandeld.

**De heer Carl Decaluwe :** Dat is een federale bevoegdheid. De heer Ansoms heeft hierover twee jaar geleden al een wetsvoorstel ingediend. Minister Duquesne weigert echter om het te onderzoeken. Waarom dreigt sp-a niet met een regeringscrisis ?

De aannemers vragen meer investeringen voor infrastructuurwerken.

Door werk te maken van de missing links zal de verkeersveiligheid verbeterd worden. Het verkeer kan zo immers dorpskernen ontwijken.

Er is eindelijk nood aan een coherent verkeersbeleid.

**De heer Bruno Tobback :** Ik ben niet gekant tegen een verdere verhoging van de middelen. Ik doe echter niet mee aan de spelletjes van CD&V; zij willen de middelen van het kijk- en luistergeld investeren in onderwijs, welzijn en nu ook verkeersveiligheid. Dat is geen correcte discussie. De aannemers mogen nu meer werk vragen, maar amper een jaar geleden konden ze al het werk niet aan. Het zou de verkeersveiligheid trouwens niet ten goede komen als overal tegelijk infrastructuurwerken zouden worden uitgevoerd.

**De heer Carl Decaluwe :** We hebben een voorstel gedaan dat 6 miljard frank opbrengt.

**De heer Bruno Tobback :** Uw voorstel dateert van vorige week; we zijn bereid om het grondig te onderzoeken, maar u mag niet verwachten dat we het nu al tot in de details zouden bespreken.

**De heer Jul Van Aperen :** Het is momenteel niet mogelijk om een Vlaamse wegenvignet in te voeren. In 1994 werd hierover tussen de Beneluxlanden, Duitsland en Denemarken een overeenkomst gesloten die een dergelijke maatregel uitsluit voor voertuigen boven 12 ton.

**De heer Carl Decaluwe :** De maatregelen uit ons voorstel zouden pas worden ingevoerd vanaf 1 januari 2003. Duitsland en Nederland zullen soortgelijke maatregelen nemen.

**De heer Jul Van Aperen :** CD&V heeft deze regering verweten haar maatregelen tot afschaffing van het kijk- en luistergeld te lang op voorhand te hebben aangekondigd; nu doet CD&V hetzelfde.

**De heer Bruno Tobback :** We hebben geen behoefte aan een regeringscrisis. Al wat telt zijn resultaten. Mijn partij heeft haar nek uitgestoken. De maatregelen zullen echter pas effect hebben als bepaalde mensen ophouden te denken dat snelheidsbeperkingen enkel bestemd zijn voor wie niet kan rijden en alcoholbeperkingen voor wie niet kan drinken. (*Applaus bij de VLD, sp-a, AGALEV en VU&ID*)

**De heer Johan Malcorps :** De onbemande camera op de A12 in Londerzeel kan eindelijk in werking treden. Ik hoop dat ook de camera in Willebroek-Puurs spoedig kan beginnen werken. Aan de Craeybeckxtunnel in Antwerpen werden bij een steekproef van de verkeerspolitie in 2000 op 14 dagen tijd 130.000 snelheidsovertredingen vastgesteld. De camera aan de tunnel is defect en het ziet ernaar uit dat dat nog een tijdje zal duren. Er is geen enkel excuus om geen snelheidscontroles aan de tunnel uit te voeren.

Ik hoop dat bij de installatie van de nieuwe generatie onbemande camera's in Vlaanderen beter zal worden samengewerkt met de federale administratie. De aanpassing van het KB om ook digitale camera's te homologeren, is intussen klaar.

Onbemande camera's hebben weinig zin als er op federaal niveau geen werk gemaakt wordt van een consequent controle- en vervolgingsbeleid. Het aantal snelheidscontroles moet fors worden opgedreven. 1470 verkeersdoden in een jaar is een

schande. De zwaantjes hebben slechts 10 procent van hun tijd vrij voor preventieve controles. Minister Duquesne weigert om daar iets aan te doen. Het toezicht op de verkeerspolitie zou beter onder de federale verkeersminister vallen. Daartoe kan een injunctierecht worden ingesteld. De federale verkeersminister zou zitting moeten hebben in de federale politieraad.

Er moeten middelen worden uitgetrokken voor meer controles door een administratieve ontlasting van de zwaantjes. Bovendien is er behoefte aan een geloofwaardig vervolgingsbeleid. Bij bemane camera's staat niets een onmiddellijke inning van de boetes in de weg. De parketten moeten beter ondersteund worden. Er werden verschillende hervormingen aangekondigd : in verband met de administratieve procedure bij lichtere overtredingen, het verlengen van de intrekking van het rijbewijs bij zware overtredingen, het rijbewijs-in-stappen en de vastlegging van nieuwe zware overtredingen. Deze hervormingen moeten dringend in wetgeving worden omgezet.

Net op het ogenblik dat veel verkeersveiligheidsdossiers in beweging zijn gekomen, begint men te schermen met een regeringscrisis of met een nieuwe communautaire ronde. Dat is demagogisch. Nu komt men daarop terug en is men blijkbaar bereid tot samenwerken.

Wat wil de minister dan wel regionaliseren ? Alleen de homologatie van camera's ? Of moet er ook een Vlaamse wegcode komen, een Vlaamse verkeerspolitie en een Vlaamse justitie ? Aan dat institutionele steekspel hebben de slachtoffers en hun nabestaanden geen boodschap.

Het Vlaams Gewest moet voor zijn eigen deur vegen. Onze bevoegdheden voor verkeersveiligheid zijn helemaal niet marginaal. Het infrastructuurbeleid is een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Een slechte ruimtelijke ordening leidt tot meer en gevaarlijker verkeer. Maatregelen zoals het plaatsen van verkeersborden en het vergroten van de pakkans, volstaan niet om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Volgens minister Stevaert heeft slechts tien procent van de verkeersdoden te maken met de infrastructuur. Met die uitspraak ontvlucht hij zijn verantwoordelijkheid.

Het is juist dat de Vlaamse regering grote inspanningen doet voor investeringen in infrastructuur. Het extra bedrag van 1,74 euro is

echter niet bestemd voor veiligheidsinvesteringen alleen. Er is nog 14 jaar nodig om alle zwarte punten in Vlaanderen weg te werken. Bij de begrotingsdiscussie gedroeg CD&V zich echter zeer demagogisch. Ze deed alsof elke frank die aan andere doeleinden besteed werd, een soort bloedgeld is. De afschaffing van het kijk- en luistergeld staat als het ware gelijk aan kindermoord. Toch ben ik het ermee eens dat er voor het verhogen van de verkeersveiligheid meer investeringen nodig zijn.

**De heer Carl Decaluwe :** De heer Malcorps verwijt CD&V demagogie. Ik heb hem echter nog geen positief woord horen zeggen over het beleid van de Vlaamse regering. Op veel punten zit hij op dezelfde golflengte als CD&V.

De heer Malcorps is tegen een referendum, de heer Geysels is voor. Deze meerderheid slaagt er niet in met één stem te spreken over mobiliteit. Minister Aelvoet, de vice-premier van Agalev op federaal niveau, heeft minister Stevaert niet gesteund.

De heer Malcorps heeft geen politiek fatsoen. Als hij meent wat hij zegt, moet hij het ontslag van minister Stevaert eisen. (*Applaus bij CD&V en het VB*)

**De heer Johan Malcorps :** Op Vlaams niveau werden er al enorme inspanningen gedaan. Ik zeg niet dat het beleid verkeerd is, ik zeg alleen dat die inspanningen nog moeten opgedreven worden. Ik steun minister Stevaert in de meeste zaken waarmee hij bezig is.

Elke keuze om ergens te investeren en elders niet, kan dramatische gevolgen hebben. Daarom hebben wij een objectieve behoefteanalyse nodig en een veel striktere ongevalanalyse. Binnen de wegenadministratie is er trouwens ook behoefte aan veiligheidsambtenaren.

Bij de wegeninvesteringen moet er de veiligheid voorrang krijgen en meer in het bijzonder de zwakke weggebruikers.

Kiezen voor veiligheid betekent dikwijls kiezen voor de herinrichting van bestaande wegen en niet voor nieuwe wegen, al zijn beide noodzakelijk. In het voorbeeld van de A12 is de discussie over de onbemande camera's in feite secundair. Veel belangrijker is de vraag hoe lang we nog kruispunten gaan gedogen op een autosnelweg. Het wegwerken van deze gevaarlijke kruispunten is prioritair en dat zijn Vlaamse keuzes. Overigens worden onze autosnelwegen nog altijd overdadig verlicht 's

nachts. Dat kost handenvol geld en het verhoogt de verkeersveiligheid niet.

Men moet ook kiezen voor een inrichting van de weg waardoor gevaarlijke conflicten tussen autoverkeer en zwakke weggebruikers kunnen voorkomen worden. Doblispijgels of –camera's worden door de federale overheid verplicht voor alle vrachtwagens en dat is een goede zaak. Daarmee lopen we voorop op de rest van Europa. Een spiegel helpt echter alleen als de vrachtwagenchauffeur tijdig in de spiegel kijkt. De kern van het probleem is de inrichting van de weg. Mogen vrachtwagens overal binnen in de bebouwde kom? Daarom vraagt mijn fractie dat vrachtwagens zoveel mogelijk zouden geweerd worden uit de centra en zelfs van de lokale en secundaire wegen. Voor echt bestemmingsverkeer kan nog altijd gekozen worden voor bepaalde tijden en bepaalde routes.

Waar zwaar verkeer en zwakke weggebruikers elkaar toch moeten kruisen, zijn er nog allerlei andere oplossingen mogelijk om kruispunten zoveel mogelijk conflictvrij te houden. Ik denk onder meer aan fietssluisen en aan andere vormen van voorsorteren. Tal van maatregelen die in het buitenland al veelvuldig worden toegepast, staan bij ons nog in de kinderschoenen. In sommige gevallen is bijkomende regelgeving in de wegcode wenselijk. Meestal heeft de lokale of de gewestelijke overheid nu al de mogelijkheid om in te grijpen, maar ontbreekt de creativiteit of de knowhow.

Ook voor de veilige inrichting van schoolomgevingen heeft het federale niveau zijn job gedaan. Een nieuw zone 30-schoolomgevingsbord wordt ingevoerd. Nu moet het gewest daar positief op inspelen. In het mobiliteitsconvenant is een speciale module opgenomen om gemeentebesturen te stimuleren in samenwerking met de scholen met het oog op veilige schoolomgevingen en zelfs echte schoolvervoersplannen.

De vraag is hoever men daarmee zal gevorderd zijn tegen het begin van volgende schooljaar. Er werd dit jaar 350 miljoen frank uitgetrokken voor de heraanleg van schoolomgevingen. Daarnaast is er een bedrag van drie miljard frank voor fietspaden, waarvan vele ook op de schoolroutes. Als de gemeenten en de scholen ervoor kiezen de nieuwe mogelijkheid van een zone 30-schoolomgeving geen dode letter te laten, dan zal dit bedrag echter niet volstaan.

Ook de oversteekbaarheid van drukke wegen is een

belangrijke verantwoordelijkheid voor lokale besturen en gewest. Tijdens de begrotingsbespreking stelde ik dat er een verkeerd signaal was gegeven door het afschaffen van zebrapaden en de minister trad me daarin bij. Onvoldoende gesignaliseerde of beveiligde zebrapaden creëren inderdaad een vals gevoel van veiligheid. Door de zebrapaden helemaal te schrappen, geeft men de straat terug helemaal vrij aan de auto. De minister stelde dat de bestaande zebrapaden zo goed mogelijk moeten worden aangegeven en uitgerust. Met de voetgangersbeweging wordt er gewerkt aan een vademecum voor voetgangersvoorzieningen. Dat vergt echter bijkomende middelen, bovenop de beschikbare pot voor kleine veiligheidsaanpassingen.

Het verkeersbeleid moet ook wetenschappelijk onderbouwd worden. Bepaalde beslissingen moet men overlaten aan specialisten en over andere maatregelen kan men de bevolking raadplegen. Op dit ogenblik krijgen verkeersveiligheidsspecialisten niet de kans om op het verkeersbeleid te wegen.

De politici moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Ze moeten het aandurven onpopulaire maatregelen te verdedigen. De meeste mensen in Vlaanderen zijn bereid om minder snel te rijden en zelfs om meer gecontroleerd te worden. Zelfs in Peer is dat de uitslag van het referendum. Men mag zich niet verschuilen achter een referendum om geen extra inspanningen te moeten doen. Het goede nieuws in Peer is wel dat er een duidelijke meerderheid is voor meer en strengere controles.

**De heer Carl Decaluwe :** Is het verkeerd dat gemeentebesturen de bevolking betrekken bij een belangrijk onderdeel van het beleid door het houden van een referendum? (*Samenspraken*)

**De heer Johan Malcorps :** Nog beter is het te kiezen voor autoluw of autovrij waar mogelijk.

**De heer Filip Dewinter :** De heer Malcorps is gefrustreerd omdat de uitslag van het referendum in Peer anders is dan hij verwacht had. De vragen van het referendum zijn zeer objectief gesteld, maar de conclusie is onthutsend en gaat in tegen wat de politici over het probleem beweren.

De heer Malcorps is voorstander van een groot referendum over het thema. Hij moet zich geen illusies maken : de voorstellen van de regering zullen niet gevolgd worden omdat ze te gemakkelijk en te doorzichtig zijn. Ik hoop dat men de moed

heeft om eerlijke vragen te stellen.

**De heer Johan Malcorps :** Het Vlaams Blok doet alles om de automobilisten niet voor het hoofd te stoten. Het is duidelijk een autopartij. Ik distantieer me daarvan volledig. Een aantal zaken zijn wetenschappelijk bewezen, onder meer dat het gevaarlijk is om te snel te rijden.

**De heer Filip Dewinter :** Het gaat erom de kant van de bevolking te kiezen. Veiligheid heeft niets te maken met het pesten van automobilisten. Men neemt een aantal maatregelen die niet altijd consequent zijn. De overheid is niet in staat om verantwoordelijkheid te nemen. Er zijn structurele investeringen nodig.

**De heer Johan Malcorps :** Zowel handhaving als infrastructuuringrepen zijn nodig. De investeringen zijn aangekondigd in de meerjarenprogramma's van de afdeling Wegen en Verkeer. Dat kan sneller aangepakt worden. Daarnaast moeten er ook meer controles zijn. Het is zeer belangrijk om de bevolking door middel van campagnes zeer goed voor te lichten en haar van de zin ervan te overtuigen.

**De heer Carl Decaluwe :** Ik ben het grotendeels eens met het pleidooi van de heer Malcorps wat de handhaving en de infrastructuurwerken betreft. Is Agalev bereid om het wetsvoorstel van de heer Ansoms over de administratieve afhandeling te steunen in de Kamercommissie ?

**De heer Johan Malcorps :** Ik steun de inhoud van dat voorstel. Het is de taak van minister Verwilghen om daarvan werk te maken.

**De heer Ludo Sannen :** Het is de taak van elke fractie, ook van de meerderheid, om standpunten te verdedigen en de regering eventueel te bekritisieren. Anders kan men direct stoppen met het debat. De heer Decaluwe trad tijdens de vorige regeerperiode trouwens ook meermaals in debat met de meerderheid.

**De heer Carl Decaluwe :** Dat klopt, maar ik heb toen wel resultaat geboekt. Zo werd er 1 miljard frank aan de begroting toegevoegd voor de infrastructuurwerken.

**De heer Ludo Sannen :** Dit debat zal ook resultaten opleveren. Ik ben ervan overtuigd dat de houding van Agalev aanleiding zal geven tot een bijsturing van het beleid.

**De heer Johan Malcorps :** Ik zal morgen minister Durant ondervragen over de snelheidsbegrenzers in wagens.

Het Vlaams Gewest en de minister voor Mobiliteit hebben een belangrijke verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid. Verkeersreglementering biedt geen enkel kader. Het grootste deel van het verkeersveiligheidsbeleid gebeurt op de weg. Deze regering en minister Stevaert, ook al heeft hij al heel wat gedaan voor de verkeersveiligheid, zijn nog te traag in het realiseren van een veilige infrastructuur. In plaats van het aanleggen van snelle wegen zou men beter het trage verkeer stimuleren. (*Applaus bij CD&V, AGALEV en VU&ID*)

**Minister Steve Stevaert :** Er wordt wel degelijk meer geïnvesteerd in mobiliteit. Sinds mijn aantreden als minister is er een cumulatieve stijging van 89 miljard frank. Er is een stijging van 72 miljard frank sinds het aantreden van deze regering. Men mag niet uit het oog verliezen dat we niet alle werken tegelijkertijd kunnen uitvoeren. Momenteel zijn we de achterstand aan het inhalen. Ik dank iedereen voor de steun die ik gekregen heb om meer middelen uit te geven. Het openbaar vervoer en de waterwegen zijn goed voor de verkeersveiligheid. Ik merk op dat ik totnogtoe geen enkele snelweg heb aangelegd. Door middel van het Financieringsfonds kunnen een aantal grote knelpunten weggewerkt worden.

Ik ben tevreden met de bijdrage van de heer Denys. Ik ben het eens met zijn voorstel om te werken met variabele snelheden en die te doen dalen. Om dat te realiseren zijn er investeringen in telematica nodig. Op dit ogenblik zijn er alleen maximumsnelheden zijn. De burger moet rekening houden met de wegomstandigheden en daaraan zijn snelheid aanpassen. Als er een systeem van bindende variabelen ingevoerd wordt, zal de schuld snel bij de overheid worden gelegd. Men zal altijd excuses hebben. Wanneer is er bijvoorbeeld sprake van slecht dan wel goed weer ? Als men iets wil doen aan de verkeersveiligheid, moet men tegen de mensen durven ingaan. Ik dank de heer Kelchtermans trouwens voor de organisatie van het referendum in Peer.

Wetenschappers zijn het erover eens dat snelheid een zeer belangrijke factor is in het bevorderen van de verkeersveiligheid. Als die niet daalt, zullen er altijd problemen blijven bestaan.

De heer Sauwens wees erop dat er geen slechte

auto's meer zijn. Er worden misschien geen slechte auto's meer geproduceerd, maar er rijden wel nog heel wat slechte auto's rond.

Eigenlijk is de eensgezindheid groot. Op de uitlatingen van het Vlaams Blok na, heb ik hier geen gruwelijke dingen gehoord. Zo wil ik bijvoorbeeld mee naar een oplossing zoeken voor het Vlaamse wegvignet, maar ik ben het er wel niet mee eens dat dit vignet ons onmiddellijk meer financiële middelen zou opleveren.

Ik roep op om ook eens iets te durven vragen van de automobilisten, al is dat niet populair. Is het nu zoveel gevraagd om wat trager te rijden ? We moeten bepaalde snelheden opleggen, en natuurlijk moeten die dan ook worden gehandhaafd. Snelheid is verschrikkelijk belangrijk. Ik geef een voorbeeld: als men rijdt aan 90 kilometer per uur, heeft men 66 meter nodig om te stoppen, rijdt men aan 70 kilometer per uur, slechts 44 meter. Dit verschil heeft onmiddellijke gevolgen voor het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen.

In zones waar maar 30 of 50 mag worden gereden, gebeuren minder ongevallen en ook minder ernstige ongevallen. Het aantal dodelijke ongevallen stijgt ondertussen nog steeds, en die stijging is bijna uitsluitend te wijten aan overdreven snelheid. En als we weten dat door de evolutie van de medische wetenschap steeds meer verkeersslachtoffers een ongeval overleven, kunnen we concluderen dat het aantal dodelijke slachtoffers eigenlijk nog meer is gestegen.

Ik ben trouwens blij met alle kritiek op mijn beleid. Kritiek resulteert immers in meer middelen, en alle middelen zijn welkom. Ik zal ze doelmatig aanwenden, wat mogelijk is dankzij de objectieve behoefteanalyses van de Vlaamse administratie.

10 procent van de ongevallen is te wijten aan de infrastructuur. Ongevallen vinden vooral plaats op de gewestwegen, waar snel wordt gereden. We werken hard aan de herinrichting van deze wegen, waardoor ze niet langer als doorgangsweg worden gebruikt en een gemeentelijke bevoegdheid worden.

Wat de federale handhaving betreft, is het evident dat de Vlaamse camera's moeten werken. Ik wijs er trouwens op dat het Vlaams Gewest die camera's zelf installeert, terwijl het Waals Gewest dat overlaat aan de federale overheid. Deze camera's werken nu niet om verschillende redenen : mensen rijden er tegen, er is vandalisme. Ik ben voorstander van een

werking de klok rond, maar dan zullen er ook heel wat processen-verbaal moeten worden verwerkt. En wat als de camera's daadwerkelijk zullen werken en de processen-verbaal een feit zullen zijn ? Zal de conclusie dan zijn dat de snelheid niet aangepast is, en dus misschien moet worden verhoogd ? De dag dat die conclusie wordt getrokken, laat ik alle camera's wegnemen ! We hebben met de federale overheid een akkoord bereikt over een snelle homologatie en ijking van de onbemande camera's. Discussies over het type van camera werden uitgesloten. Ik zal in elk geval veel energie blijven besteden aan dit zeer onpopulaire thema.  
(*Samenspraken*)

**De heer Johan De Roo :** Het grote probleem is de uitvoering van onze goede intenties. In oktober 2001 gebeurden er op de N49 op een strook van 100 meter drie ongevallen. De oorzaken waren overdreven snelheid door het ontbreken van een handhavingsbeleid en de infrastructuur die te wensen overlaat. De Oost-Vlaamse N9 kampt met dezelfde problemen. Het beleid faalt, als we op korte termijn niets aan deze zwarte punten kunnen doen. De procedures moeten worden aangepast, zodat we kunnen ingrijpen als de nood het hoogst is.

**De heer André Denys :** Ik ben blij dat de minister onze suggestie voor variabele snelheden wil overwegen. Het is evident dat de VLD niet denkt aan het opdrijven van de snelheid, variëren komt hier neer op verlagen. De VLD is echter tegen het opleggen van absolute snelheden en pleit voor een aangepast rijgedrag. Het gebod 30 kilometer per uur te rijden in grote zones, is uit den boze. De burger zal de snelheidsbeperking niet respecteren. Maar het opleggen van 30 kilometer per uur aan een schoolpoort is wel redelijk.

Voor een aangepast rijgedrag is de medewerking van de bevolking vereist. De VLD is daarom vóór referenda. Zij sensibiliseren de bevolking.  
(*Samenspraken*)

**De heer Johan Malcorps :** De zwaarste overtredingen moeten het eerst bestraft worden, maar het is belangrijk dat de camera's werken en ook de minder zware overtredingen vaststellen.

**De heer Carl Decaluwe :** De bevolking verwacht concrete maatregelen, maar zal bij referenda voorstander zijn van het verhogen van de maximumsnelheid. Het vergt politieke moed om dat standpunt niet te aanvaarden. De relatie tussen snelheid en aantal slachtoffers is immers

aangetoond. De administratieve afhandeling van de boetes is noodzakelijk. Zijn sp-a en CD&V bereid om het voorstel in de Kamer daarover te steunen ?

**Minister Steve Stevaert :** Ik ben voorstander van de administratieve afhandeling van de bekeuringen. De acht punten die minister Vande Lanotte voorstelt gaan over uitvoering van beleid. Ik ben ook voorstander van snelheidsbegrenzers, maar op dit ogenblik is dat enkel haalbaar als straf voor overtredders.

Het is noodzakelijk dat minister Durant vat krijgt op de politie-uren. Ik draai niet rond de pot : indien er geen maatregelen genomen worden, treed ik af. Verkeersveiligheid is minstens even belangrijk als belastingverlaging of migrantenstemrecht. Ik geloof echter dat de premier maatregelen zal nemen.

Indien er niets gebeurt, is regionalisering aangewezen, maar het is belangrijk dat er nu maatregelen genomen worden. Een federaal referendum over deze problemen zal de noodzaak van regionalisering aantonen.

**De heer Jan Loones :** Het federale beleid voor verkeersveiligheid faalt. Verkeersveiligheid in Vlaanderen kan beter. Er is nood aan een goede wetenschappelijke fundering van het verkeersveiligheidsbeleid. Diverse deskundigen spreken elkaar momenteel tegen. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid beperkt zich tot het inventariseren van cijfermateriaal.

De verkeershandhaving moet verstrengen. De pakkans moet vergroten en er moet niet alleen op gevaarlijke punten gecontroleerd worden op snelheid, alcoholgebruik en gordeldracht. Vervolging en bestraffing moet sneller, eenvoudiger en eenvormig uitgevoerd worden. Er moet onderzocht worden of de Vlaamse ingenieurs inderdaad ook bevoegd zijn om vaststellingen te doen.

De overheveling van de verkeersreglementering en de wetgeving over de rijopleiding is noodzakelijk. De federale overheid heeft voor de lokale politie geen concrete werkingsnormen voor verkeerstoezicht vastgesteld en dat komt tot uiting in de zonale veiligheidsplannen. Het federale beleid wordt gekenmerkt door tal van nalatigheden.

Vlamingen en Franstaligen hebben andere visies over verkeersveiligheid en dat zal tot uiting komen in een nationaal referendum. De situatie in beide

landsdelen verschilt ook grondig. Regionalisering is de essentie van een echte oplossing. Er moet daarenboven meer geïnvesteerd worden en niet alleen in gewestwegen.

Preventie, verkeerseducatie en mediacampagnes zijn essentieel omdat we in de eerste plaats de mentaliteit moeten wijzigen. Een referendum biedt geen oplossing omdat iedereen zichzelf als een goed chauffeur beschouwt.

We steunen de inspanningen van minister Stevaert. We volgen de federale discussie op een kritische manier. We hopen dat minister Stevaert zijn invloed zal aanwenden om dat politieke spel stop te zetten.

**De heer Didier Ramoudt :** Politiek en media besteden vooral aandacht aan veiligheid als er ernstige aanrijdingen gebeurd zijn. De roep om maatregelen verflauwt echter snel. De structurele aandacht blijft vaak beperkt tot de jaarlijkse begrotingsbehandeling. Toch gebeuren er veel ongevallen die gemakkelijk vermeden hadden kunnen worden. De federale regering heeft verkeersveiligheid wel als streefdoel voor de komende jaren naar voren geschoven.

België moet maatregelen treffen tegen de verkeersonveiligheid omdat zij onze toekomst hypothekeert. Het verkeer waarborgt onze vrijheid en is essentieel voor onze economie. Maar wetwijzigingen en een repressiever optreden alleen zullen het verkeersklimaat niet verbeteren. We moeten sterk de nadruk leggen op het verantwoordelijkheidsbesef van de burgers.

Onze wetgeving is niet meer aangepast aan de 21<sup>ste</sup> eeuw. Is het rijbewijs niet aan een grondige evaluatie toe ? Voorts moeten we een verkeersveiligheidsproject opstarten om het respect voor de zwakke weggebruikers te verhogen. Dat betekent niet dat voetgangers de verkeerslichten niet moeten respecteren. Toch kan niemand ontkennen dat de verkeersveiligheid de voorbije jaren verbeterd is.

Veel verkeersongevallen zijn vermijdbare menselijke fouten. Omdat we daar jarenlang onvoldoende aandacht aan besteed hebben, staan we nu voor een voldongen feit. Minister Stevaert heeft gelijk dat er onverkort maatregelen moeten komen, maar hij zou zich in de eerste plaats op zijn bevoegdheden moeten concentreren. De bevoegdheidsregeling is inderdaad ondoorzichtig en de meeste bevoegdheden liggen op federaal vlak.



Waarom schakelen we de gemeenschapssenatoren niet in om het probleem op de federale agenda te plaatsen ? Minister Stevaert gaat liever zelf in de clinch met zijn federale collega omwille van de mediabelangstelling. Maar als we iets willen veranderen, moeten we dat door parlementaire initiatieven doen. We kunnen hier het denkwerk verrichten en de gemeenschapssenatoren vragen initiatieven te lanceren op federaal niveau.

**De heer Jos Bex :** Ik wil vooraf nog één ding kwijt over het referendum in Peer. We moeten niet alleen naar de automobilisten, maar ook naar hun slachtoffers luisteren.

De overheid, de burgers en de autofabrikanten zijn samen verantwoordelijk voor onze verkeersveiligheid. Ondanks onze gebrekkige ruimtelijke ordening, het wagenpark, de beperkte middelen en de weerstand zijn we op de goede weg. Zo is de streefbeeldstudie bij werken aan gewestwegen een prima maatregel tegen versnipperd ingrijpen.

Nogal wat automobilisten denken als in het kinderspel : pak me maar, als je kan. Voor de onvrede over bepaalde ingrepen, kan ik wel begrip opbrengen. Vaak wordt onvoldoende uitgelegd waarom een maatregel precies wordt genomen. Het is aan ons om maatregelen uit te leggen.

Veel burgers gaan er ook vanuit dat de kortste weg, meteen ook de beste is.

Het gedrag van automobilisten verschilt naargelang de situatie waarin ze zich bevinden : als wielertoerist ergeren ze zich bijvoorbeeld op zondag aan het autoverkeer, maar de volgende dag ergeren ze zich vanuit hun wagen over het gedrag van de fietsers.

De gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen bij maatregelen op korte termijn. Er moet met name werk gemaakt worden van drie concrete maatregelen. Ten eerste moet de doorstroming op gewestwegen worden verbeterd, onder andere door de aanleg van ventwegen. Ten tweede kan op basis van convenants met de bedrijven het goedertransport beter geleid worden, zodat de gemeenten niet overbelast worden. Ten derde moet er werk gemaakt worden van een betere afbakening van de woongebieden.

Steden en grote gemeenten wijzen op het belang van het treinverkeer voor hun mobiliteitsbeleid. In het kader van de homogene bevoegdheidspakketten

moet het spoorvervoer geregionaliseerd worden. (*Applaus*)

**Minister Steve Stevaert :** Het is niet mogelijk om een zinvol debat te voeren als er niet ook over federale bevoegdheden kan worden gediscussieerd. De opmerking van de heer Ramoudt is dan ook ongepast. België is niet opgedeeld in deelstaten, maar is opgebouwd uit deelstaten. Dat is een groot verschil. Er is nood aan een totaalvisie op mobiliteit. (*Applaus*)

### **Moties van aanbeveling**

**De voorzitter :** Door de heren Strackx, Decaluwe en Vermeiren werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

De bespreking is gesloten.

### **REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN**

**De voorzitter :** Hiermede zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen. (*Instemming*)

- *De vergadering wordt gesloten om 13.52 uur.*

### **BERICHTEN VAN VERHINDERING**

Mathieu Boutsen, Anny De Maght-Aelbrecht, Claudine De Schepper, Boudewijn Laloo : gezondheidsredenen ;

Veerle Declercq, Eloi Glorieux, Brigitte Grouwels, Sven Gatz : ambtsverplichtingen ;

Jos Geysels, Mark Van der Poorten : familieplichtingen.



