



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 30 MEI 1994

Interpellatie van de heer R. Van Hooland tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de bewegwijzering langs Vlaamse wegen

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 14.10 uur*

Interpellatie van de heer R. Van Hooland tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de bewegwijzering langs Vlaamse wegen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Hooland tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden over de bewegwijzering langs Vlaamse wegen.

De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de bewegwijzering langs de Vlaamse wegen is, mijns inziens, een problematiek die ons na aan het hart moet liggen, ook omdat zij een belangrijke rol speelt in het aanzicht van de gewestwegen. Hoewel de Vlaamse regering ter zake reeds lovenswaardige initiatieven genomen heeft, wens ik een aantal disfunctionele aspecten te behandelen. In mijn interpellatieverzoek dat ik twee maanden geleden heb ingediend, omschrijf ik de bewegwijzering als "debiel". Op bepaalde plaatsen is zij inderdaad debiel: zij is namelijk niet verklaarbaar. Vooraleer de problematiek ten gronde te bespreken, wil

ik toch de aandacht vestigen op twee elementen, met name ten eerste, de studie van de Koning Boudewijnstichting : "Bewegwijzering : de kunst van het vak" ; ten tweede, de rol van de media. De media, vooral de VUM-groep, hebben niet alleen veel aandacht besteed aan deze problematiek, zij beklemtonen ook dat ingrijpende veranderingen noodzakelijk zijn.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de kern van de problematiek inzake de bewegwijzering handelt over de veiligheid. Ik betreur dat de Koning Boudewijnstichting in haar studie over het belang van de bewegwijzering weinig aandacht besteedt aan de veiligheid. De studie duidt wel een zestal moeilijkheden aan, die ik in mijn interpellatie zal verduidelijken.

Mijnheer de minister, de huidige bewegwijzering voldoet geenszins.

Ten eerste, het verkeer functioneert niet goed. Een betere bewegwijzering zou een positieve invloed hebben op het verkeer.

Ten tweede, de bewegwijzering bevordert het imago van de gemeente, de stad of de streek. Een onverzorgde bewegwijzering, waarvan de uitritten aan de kust, Wijnegem en Ternat slechts enkele voorbeelden zijn, heeft een negatieve invloed op het imago van de streek. Het kruispunt met de Uilenlaan in Wijnegem is een frappant voorbeeld dat ik niet kan

nalaten te vermelden. Het prachtige bord van de Country Club staat in schril contrast met de rest. Ik vrees zelfs dat een dergelijke situatie niet ten goede komt aan de bedrijven en de middenstandsorganisaties die gelegen zijn tussen de uitrit van de autosnelweg en dat kruispunt.

Ten derde, miskleumen van bewegwijzering belasten het straatbeeld. Een goede bewegwijzering versobert het straatbeeld, verhoogt de informatie en verbetert de communicatie met alle weggebruikers.

Ten vierde, een slechte bewegwijzering drijft de snelheid op. Een goede bewegwijzering bevordert een trager en, bijgevolg, veiliger verkeer.

Ten vijfde, een slechte bewegwijzering heeft niet alleen een negatieve invloed op de aantrekkingskracht van de streek maar ook op het toerisme.

Tenslotte, de bewegwijzering maakt deel uit van de ruimtelijke ordening. Een professionele, goede bewegwijzering bevordert de ruimtelijke organisatie.

Naast deze zes facetten beklemtoon ik de veiligheid, wellicht het belangrijkste aspect van heel de problematiek.

We kunnen de oplossing zoeken in talloze ministeriële en koninklijke besluiten, omzendbrieven enzovoort. Het wettelijk kader lijkt voldoende omljnd om de toepassing ervan af te

Van Hooland

dwingen, maar zo eenvoudig ligt de zaak niet. Daaraan zal de datum van 1 januari 1995 niets veranderen en het probleem zal zeker niet verdwijnen, want na de laatste formele instructies is het nu sterker dan ooit aanwezig. Het bewegwijzeringsbeleid alleen maar decreteren zal niet volstaan.

Voor ik u mijn vragen voorleg, wil ik nog enkele zaken aanstippen. De bewegwijzeringscultuur is in ons land eerder een non-cultuur te noemen en daar wringt het schoentje. Om het probleem aan te pakken — met of zonder marketinginzichten of -technieken — is er vooral tijd nodig. Elke vorm van cultuur ontwikkelt zich immers in de loop van vele jaren en het zal dan ook even duren voor een ingrijpende verandering of ombuiging kan plaatsvinden in het kader van een nieuwe visie op de inrichting van de ruimte in Vlaanderen.

Verder verwijs ik nog naar een ander hardnekkig aspect binnen deze cultuur, namelijk het rijgedrag. Ook dit draagt bij tot een verhoogde onveiligheid op de wegen en het wordt in ons verkeersbeeld al te vaak mede veroorzaakt door de afwezigheid van aangepaste controles. We hebben recent nog kunnen zien wat gerichte en intensieve controle wel vermag. Wij proberen dit al jarenlang diets te maken aan de bevoegde ministers, maar hier betreed ik het federale territorium ; daarom ga ik er nu niet dieper op in.

Onze taak bestaat erin via overleg deze problematiek — die een onderdeel vormt van wat men terecht wel eens het "bordeel van onze wegen" noemt — aan te pakken. Het imago van ons beleid lijdt er onder en de alsmaar toenemende onveiligheid en de beschamende functionaliteit verplichten ons bijna het probleem nu eindelijk onder ogen te zien.

We betreuren allemaal de vermelde tekortkomingen van het desbe-

treffende beleid. Ik heb ter zake dan ook een viertal vragen voorbereid. Welke randvoorwaarden en specifieke problemen kenmerken het bewegwijzeringsbeleid van het Vlaamse Gewest ? Het bestaande beleid zal ongetwijfeld worden verdiept. Die plannen bestaan al, maar toch wordt dit door bepaalde factoren verhinderd. Wat belemmert die ontwikkeling en welke hinderlijke randvoorwaarden zijn er aan het Vlaams gewestelijk bewegwijzeringsbeleid verbonden ? Kortom, waarom is het beleid zoals het is ?

Over welke instrumenten en middelen beschikt het Vlaamse Gewest om een optimale bewegwijzering langs de Vlaamse wegen te garanderen ? Dit slaat natuurlijk op de wegeninfrastructuur waarvoor het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is. Voor de rest van het wegennet wil ik graag weten hoe men van plan is noodzakelijke veranderingen en aanpassingen op te leggen ?

Hoeveel investeerde het Vlaamse Gewest de voorbije vijf jaar in bewegwijzering langs express- en gewestwegen ?

Wie ondersteunt de ontwikkeling en vorming van het bewegwijzeringsbeleid ? Gebeurt die vorming, de uitvoering en de evaluatie voor rekening van het Vlaamse Gewest ? Ik krijg de indruk dat in deze sector slechts moeizaam een degelijk beleid tot stand kan komen omdat er te weinig ondersteuning voorhanden is. Dit punt kwam trouwens ook al bij andere gelegenheden ter sprake en u hebt ook nooit weerlegd dat in vele beleidsdomeinen die onder uw bevoegdheid ressorteren, een schrijnend tekort aan middelen en mensen bestaat en er zodoende niet tijdig beleidsanalyses en dergelijke kunnen worden uitgevoerd. Vandaar ook mijn interesse voor wie het bewegwijzeringsbeleid in Vlaanderen vandaag en morgen moet steunen.

De voorzitter : De heer De Seranno heeft het woord.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wens mij bij de interpellatie van de heer Van Hooland aan te sluiten en ook een vijftal vragen te stellen.

Met het oog op dit thema, springt één vraag echt in het oog, namelijk wie voor deze materie in feite bevoegd is ? Is het de minister van Verkeer, van Openbare Werken of de federale minister van Verkeer ? Ik neem aan dat de verantwoordelijkheid dus in elk geval bij de Vlaamse regering ligt.

Wat meer bepaald de bewegwijzering op de autosnelwegen betreft, daarover heb ik het naar aanleiding van de begrotingsbespreking al gehad. Waarom zijn de vermelde afstanden zo foutief weergegeven ? Waarom worden de borden aan afritten altijd omvergereden ? Trekken ze de auto's misschien aan ? De oorzaak moet eerder worden gezocht in het feit dat de bewegwijzering verkeerde informatie geeft en er al eens een kilometer of wat naast zit. Soms meen ik dat niet de afstand tot de afrit, maar wel die tot het centrum van de aangeduide plaats wordt genoteerd. Tussen Leuven en Aarschot bijvoorbeeld lezen we op een bepaald ogenblik "Aarschot 4 kilometer". Tot in het centrum van de stad bedraagt de afstand 11 kilometer, tot de afrit slechts 5 kilometer. In Mechelen, op de E19 dus, staat voor de afrit "Mechelen 6 kilometer". Tweehonderd meter verder staat een bord met "Mechelen 1.500 meter".

Ik kan mij inbeelden dat iemand, die niet vertrouwd is met dit soort bewegwijzering, aarzelt en het bord omverrijdt. Is deze afstand berekend tot het centrum of tot Mechelen-Noord ? Duidt men de afstand tot de uitrit aan of tot het centrum ? Welke dienst heeft de opmetingen uitgevoerd ? De afstanden op de A2 zijn niet op dezelfde manier berekend als de afstanden op de E-wegen. Dergelijke discontinuïteit kan aanleiding geven tot vergissingen en ongevallen.

De Seranno

Mijn tweede vraag handelt over de microschaal van de plaatsaanduidingen bij de uitritten. Op de buitenlandse snelwegen worden de bestuurders ruimschoots op tijd verwittigd de uitrit van een bepaalde plaats te naderen. In tegenstelling tot België, vermeldt de uitrit niet de naam van de plaats. De weggebruiker moet tijdig verwittigd zijn van de eerstvolgende plaats met uitrit zodat hij zijn vervoermiddel op het nuttige baanvak kan brengen. Een niet-detailleren bij de uitritten kan heel wat ongevallen voorkomen.

Ten derde, de private bestemmingsborden. Op een bepaalde plaats in mijn kiesomschrijving aan de uitrit van de autosnelweg tel ik niet minder dan 31 private bestemmingsborden. In alle richtingen verwijzen de borden naar een aantal bedrijven, recreatiecentra en restaurants. Deze bewegwijzeringen, die dikwijls tot een wildgroei leiden, staan op de openbare weg. Wordt dit soort bewegwijzering geregeld?

De heer R. Van Hooland : Ik weet dat het bewegwijzeringsbord aan de Kennedylaan voor het provinciaal recreatiedomein Puiembroek op systematische manier verwijderd wordt ; de private borden daarentegen met verwijzing naar lingeerie tieren welig.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de minister, aan de hand van een paar voorbeelden wil ik de theoretische onderbouw van de interpellatie van collega Van Hooland illustreren.

Ten vierde, de lichtreclames. Zijn de lichtbundels geregeld van de lasersstralen die oplichten tegen de gitzwarte nacht ? Is het toegestaan dat men hierdoor het verkeer in de knoop helpt ? Is het toegestaan dat etablissementen, gelegen langs belangrijke invalswegen, dergelijke lichtbundels gebruiken ?

Ten vijfde, is het toegestaan mobiele panelen met reuzegrote reclame te plaatsen langs de snelwegen ? Deze panelen blijven soms wekenlang

staan. Valt de toelating tot het plaatsen van dergelijke mobiele panelen onder de bevoegdheid van Ruimtelijke Ordening of onder Openbare Werken ? In beide gevallen bent u de voogdijminister.

De voorzitter : Alle wegen leiden naar Peer.

De heer J. De Seranno : Mijnheer de minister, de reglementering moet dringend vereenvoudigd worden. Dit soort "bidonvillisering" van het Vlaamse landschap en zijn wegen komt het imago van een toeristisch en genietbaar Vlaanderen geenszins ten goede.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik hoop dat u werk zult maken van deze problematiek. Ik geef u de suggestie te beginnen in uw departement en de afschuwelijke borden uit de weg ruimen waarmee u publiciteit maakt voor het onderhoud van de wegen. Op die manier geeft u het goede voorbeeld.

Minister T. Kelchtermans : Inzake "het goede voorbeeld geven" kan ik u ervan verzekeren dat de "nethheidsborden" zijn vervangen door informatieborden, waarop de verantwoordelijke voor het onderhoud van de desbetreffende rijbaan is vermeld en om medewerking vraagt bij het schoonhouden van de wegen. Op die manier vermijden we dat bedrijven hun logo afficheren en zo de boodschap overbrengen dat zij in positieve zin en financieel meewerken aan de netheid op de vlaamse wegen. Wij zijn dus van deze methode afgestapt ; de nieuwe borden vermelden nu de naam en het telefoonnummer van de verantwoordelijke aannemer. Eenieder kan zo rechtstreeks bij hem terecht met vragen of klachten.

De voorzitter : Die omschakeling is dan in elk geval nog niet lang gebeurd en lang nog niet overal.

Minister T. Kelchtermans : Neen, de buitendiensten hebben hun opdracht in die zin ontvangen en de uitvoering is volop bezig.

Om op de vragen terug te komen, begin ik alvast met een verwijzing naar de algemene omzendbrief met betrekking tot wegsignalisatie, die zijn oorsprong vindt in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de plaatsingsvoorwaarden van verschillende verkeersborden. Hieraan zijn later enkele aanvullingen toegevoegd. De omzendbrief kan alleen aanvullende bepalingen inhouden, aangezien het ministerieel besluit als regel geldt en als dusdanig moet worden toegepast.

Inzake het Vlaamse wegennet worden we met een aanzienlijk probleem geconfronteerd : de regelgeving blijft federaal, hoewel ze Europees is geïntegreerd, terwijl de gewesten met de uitvoering worden belast. Dat gebeurt dan weer "naar eigen inzicht".

Bovendien vormt het statuut van de wegen een probleem. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen gewest-, provincie- en gemeentewegen. Iedere wegbeheerder wordt verondersteld ook eigenaar van de bedoelde wegen te zijn en is zodoende verantwoordelijk voor de bewegwijzering. De coördinatie loopt dus al eens mank. Het gewestelijk wegennet ressorteert onder het werkdomein van de administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer. De Verkeerstechnische dienst, die daar deel van uitmaakt, houdt zich met de signalisatie bezig. Ook derden doen dikwijls een beroep op deze dienst, die onder meer meewerkte aan de hoogst interessante brochure waar u naar verwijst, "Bewegwijzering, de kunst van het vak".

De bewegwijzering op het wegennet vind ik over het algemeen voldoende, ongeacht of de afstanden al dan niet correct zijn. Ik had nog niet de tijd of de zin om alles na te meten, maar ik zal er in de toekomst op letten. Normaal verwijzen de aangegeven kilometers naar de afstand tot het centrum van de vermelde plaats. Als dat niet het geval is — bepaalde buitendiensten zouden andere af-

Kelchtermans

standen hebben gehanteerd — moet dit effectief worden nagegaan.

De heer J. De Seranno : Ik hoop dat u controle laat uitvoeren. Let in elk geval op de borden tussen Leuven en Aarschot, want volgens mij slaat daar de afstandsbepaling op de afrit. Om het verkeersgedrag van de weggebruiker te conditioneren, lijkt het me trouwens nuttig de afstand tot de afrit duidelijk te vermelden. Hoe ver het nog is tot het centrum is op de autosnelweg niet zo belangrijk ; of het 7 of 9 kilometer is, doet weinig ter zake.

Minister T. Kelchtermans : Als algemene regel geldt hoe dan ook dat de afstand tot het centrum wordt aangegeven.

Over de bestedingen van de voorbije vijf jaar inzake signalisatie heb ik geen concrete gegevens omdat die zo gediversifieerd zijn. Ik kan ze u wel bezorgen, want ze zijn ongetwijfeld beschikbaar.

In de toekomst moeten de convenanten die met vele gemeenten werden gesloten, via de buitendiensten nog meer worden opgevolgd. De bewegwijzering vormt daarin immers een belangrijk element. Men kan natuurlijk de stelling verdedigen dat er voor de bewegwijzering slechts één verantwoordelijke moet worden aangewezen voor gemeente-, provincie- en gewestwegen. De coördinatie zou dan via één persoon gebeuren, maar ik vrees dat een dergelijk voorstel niet vlug zal worden aanvaard. Er zijn trouwens voldoende argumenten om aan te nemen dat dit niet mogelijk is. Het Vlaamse Gewest kan bijvoorbeeld niet instaan voor de verwijzingen naar de verscheidene dorpen, maar mits een betere coördinatie op het vlak van toezicht kan het er wel de verantwoordelijkheid voor dragen.

Ik overweeg op dit moment om de opdracht van de ambtenaren die zijn ingezet bij de actie met betrekking tot het zwerfvuil, die momenteel

loopt op de gewestwegen — dus ook op autosnelwegen en gemeentewegen die er via de convenanten bij zijn betrokken — uit te breiden tot het opstellen van een proces-verbaal en het opruimen van borden die op het openbaar domein en onwettelijk zijn geplaatst. Ingevolge een beslissing van de Vlaamse regering zullen een hondertal ambtenaren die met deze taak zijn belast, gemachtigd worden om proces-verbaal op te stellen. Dat lijkt mij logisch en ik ben ervan overtuigd dat de resultaten niet lang op zich zullen laten wachten aangezien de bedoelde ambtenaren ook verantwoordelijk kunnen worden gesteld als de opdracht niet naar behoren is vervuld.

Een andere mogelijkheid is dat in het convenant die met provincies en gemeenten kan worden gesloten, het aspect veel uitdrukkelijker wordt onderstreept. Eventueel kunnen we de kosten helpen dragen en de diensten ter beschikking stellen om een degelijk signalisatieplan voor de gemeenten op te maken.

Op dit ogenblik zie ik geen andere uitweg. Wij zijn uitvoerende partij van een federale regelgeving die heel uiteenlopend wordt toegepast. De buitendiensten staan effectief in voor de uitvoering van de reglementering die de verkeerstechnische dienst coördineert. Controle is dus een eerste onmiskenbare factor in een verandering van het beleid.

Om aan de wens van de heer De Seranno te voldoen, zal ik de verschillen laten nagaan en noteren waaraan ze te wijten zijn. Bij het aanduiden van gemeenten en plaatsen volgt men niet altijd dezelfde regels en welke logica men daarbij aanwendt is niet echt duidelijk. Soms verwijst men naar een gemeente die vlak na de afrit komt, soms naar een gemeente die een heel eindje verder ligt. Ik zal dit zeker laten onderzoeken. Om optimaal te werken moeten inderdaad altijd dezelfde regels en parameters worden gehanteerd.

De situatie inzake de lichtreclame is identiek : de bestaande reglementering wordt niet altijd toegepast. Het departement Ruimtelijke Ordening heeft afspraken gemaakt met de gemachtigde ambtenaren en de procureurs-generaal zodat men in de verschillende gerechtelijke arrondissementen een uniform vervolgingsbeleid kan toepassen. Men mag van deze afspraken geen onmiddellijke resultaten verwachten omdat processen-verbaal moeten worden opgesteld. Men kan pas optreden als een gevolg wordt gegeven aan de processen-verbaal.

Mijnheer de voorzitter, de sprekers hebben de relatie beklemtoond tussen de bewegwijzering enerzijds en de veiligheid, de ruimtelijke ordening en de coördinatie van de regelgeving anderzijds. De Vlaamse regering gaat akkoord met de door de interpellant en de Koning Boudewijnstichting gemaakte analyse van het probleem. Zij heeft beslist dat de veiligheid in de sensibiliseringscampagnes een bevoorrechte plaats moet krijgen, de coördinatie moet worden bevorderd en de verantwoordelijkheid van de ambtenaren moet worden verhoogd.

De voorzitter : De heer Van Hooiland heeft het woord.

De heer R. Van Hooiland : Mijnheer de minister, ik beklemtoon dat de Vlaamse regering haar verantwoordelijkheid in deze problematiek moet opnemen. U hebt terecht verwezen naar de federale bevoegdheden. Desalniettemin moet de Vlaamse regering voldoende aandacht besteden aan dit beleidsdomein. Inzake de afstandsmelding laten wij al te vaak een aantal mogelijkheden onbenut.

U hebt verklaard de controlemogelijkheden van de zwerfvuilinspecteurs op te voeren. Welke diensten zijn hierbij betrokken ? Over welk budget beschikt u ?

U weet ook niet precies hoeveel op jaarbasis aan bewegwijzering is be-

Van Hooland

steed en dat begrijp ik, want er zijn zovele aspecten binnen deze materie. Het zal hoe dan ook een niet onaardig bedrag zijn. Hieruit blijkt dan wel dat men van dit punt geen eigen Vlaams beleidsaspect maakt. Inderdaad, indien dit wel het geval zou zijn zou, omwille van het belang ervan, al zijn vooropgesteld welk bedrag wordt ingeschreven om al die mooie voornemens waar te maken. Bovendien zouden de inspanningen van velen evenwichtiger op een betere bewegwijzering worden gericht, waardoor iedereen meer zijn verantwoordelijkheid zou opnemen.

Tenslotte probeer ik altijd weer een afdoende verklaring te vinden voor de huidige situatie. Ik heb de indruk

dat de overdaad aan privé-bewegwijzering, terwijl zelden of niet naar openbare gelegenheden wordt verwezen, erop wijst dat particulieren meer hun eigen belangen dienen dan de overheid haar belangen verdedigt. Sommigen zullen daarbij denken aan corruptie ; bepaalde toestanden zijn ook onverklaarbaar zonder dit aspect even in overweging te nemen. Ik spreek mij daarover evenwel niet uit, maar stel gewoon de vraag.

Minister T. Kelchtermans : Het gaat hier om toegelaten bewegwijzering, terwijl dat eigenlijk volgens de algemene omzendbrief en het ministerieel besluit niet mag.

De heer R. Van Hooland : Toegelaten of niet-toegelaten bewegwijze-

ring, er is een zinloze overvloed aan borden. Ik meen dat we hier niet moeten uitsluiten dat het om een gewone vraag- en aanbodmarkt gaat, waar producenten hun materialen dumpen tegen voorwaarden die zij zelf bepalen. Privé-bewegwijzering staat er niet zelden omdat er iemand is die ervoor zorgt dat ze er kan blijven staan. Dit aspect mogen we niet onopgemerkt voorbij laten gaan, want anders missen we morgen ongetwijfeld de moed om het systeem optimaal te laten functioneren.

— *Het incident wordt gesloten om 14.55 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid