

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

4 mei 2000

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een rotonde op de E313 ter hoogte van het Q8-servicestation

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van het havendecreet en van het havenbeleid in het algemeen

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijakte fietspaden van de mobiliteitsconvenants

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de NMBS-spoorlijn doorheen Peutie-Vilvoorde

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de idee van de regionalisering van het verkeersreglement

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 4 mei 2000

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jan Penris**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.02 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over een op- en afrit in de richting Nederland op de A12 te Stabroek.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, een deel van mijn vraag werd reeds beantwoord door de beslissing van de regering van vorige week vrijdag. Ik heb deze vraag ingediend omdat ik een manifeste tegenspraak vaststelde tussen de verklaringen van de ministers van Ruimtelijke Ordening en van Mobiliteit.

Door het rechte trekken van de Leugenbergbocht en het verdwijnen van het kruispunt op die plaats, moest een alternatief worden gevonden voor het verkeer ten noorden van Antwerpen dat via de A12 naar Antwerpen of naar Nederland wilt. Er kwam al snel een oplossing uit de bus voor het verkeer richting Antwerpen. Er was echter nog geen oplossing voor het verkeer richting Nederland. In de aanwezigheid van de minister van Ruimtelijke Ordening zouden de gemeentebesturen van Kapellen en Stabroek samen met de omliggende bedrijven een oplossing hebben geformuleerd. Volgens de pers werd dit voorstel mee ondersteund door de diensten van Openbare Werken.

Ik had minister Stevaert al eerder ondervraagd over het exacte tracé. Tot mijn verbazing kreeg ik op 30 maart het volgende antwoord : 'Er is op dit ogenblik dus helemaal geen sprake van een overeenkomst tussen de administratie Wegen en Verkeer en de lokale gemeentebesturen over de oplossing die u beschrijft , daar welke oplossing dan ook moet blijken uit de streefbeeldstudie voor de A12.'

Ik heb inmiddels begrepen dat het gewestplan wel wordt herzien volgens de gesuggereerde oplossing. Toch blijft mijn vraag of de werkzaamheden snel zullen worden doorgevoerd. Kan het complex klaar zijn op het moment dat de Leugenbergbocht op de A12 zal zijn afgesneden ? Hoe moet dit worden bekeken in het kader van de streefbeeldstudie over het verkeer vanuit het noorden van Antwerpen in de richting van Antwerpen en de haven ?

Inmiddels heeft de provincie de mogelijkheid om de N122 door te trekken opnieuw te berde gebracht en ingeschreven in het provinciaal structuurplan. Zullen de werken zodanig worden opgevat dat een doortrekking in de richting van deze rotonde mogelijk is ? Dit betekent natuurlijk dat men niet alleen een oprit richting Nederland aanlegt, maar ook een oprit richting Antwerpen, rekening houdend met de verkeersleefbaarheid in de dorpskernen van Stabroek en Hoevenen.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer de voorzitter, collega's, vooreerst wil ik vragen dat het Bureau zich uitspreekt over het feit dat deze vraag aan mij wordt gesteld en niet aan de minister van Openbare Werken. Ik ben beschikbaar om te antwoorden, maar zal dat dan ook doen vanuit mijn kennis van het dossier als minister van Ruimtelijke Ordening. Ik heb absoluut geen zin om daar nog een bevoegdheid bij te nemen.

## Van Mechelen

Dit dossier sleept reeds heel lang aan. De eerste schriftelijke parlementaire vraag die hierover tijdens mijn carrière werd gesteld, vond plaats in december 1987, en ging over het rechte trekken van de Leugenbergbocht. De noodzaak van deze rechte trekking werd nooit betwist, de uitvoeringsmodaliteiten ervan wel. De afdeling Wegen van Antwerpen heeft hierover een studie gemaakt. Enerzijds zou de Leugenbergbocht worden rechtgetrokken en anderzijds zouden een op- en afrit richting Antwerpen en een op- en afrit richting haven worden aangelegd. Uit het openbaar onderzoek bleek dat geen consensus kon worden gevonden voor de op- en afrit richting haven.

In onderling overleg tussen alle betrokken gemeentebesturen werd ervoor geopteerd om in de initiële werken te voorzien in een op- en afrit richting Antwerpen, en om een nieuwe oplossing te zoeken voor de op- en afrit richting haven. Het was de bedoeling deze op- en afrit weg te schuiven van de Edisonwijk, die dreigde ingesloten te raken tussen de oprit richting Antwerpen, de bochtafsnijding, en de afrit vanuit de haven. Om dit te vermijden, besloten de betrokken partijen in samenspraak met minister Baldewijns, dat het beter was om in de initiële aanbesteding de op- en afrit richting haven voorlopig weg te laten, en na te gaan waar deze, planologisch en op een aanvaardbare manier, kon worden ingeplant.

De werken van de bochtafsnijding lopen normaal ten einde in september en oktober 2001. Daardoor zullen alle gelijkvloerse kruispunten op de A12 worden geëlimineerd : de Leugenbergbocht zelf, het nog in gebruik zijnde op- en afrittencomplex ter hoogte van de Bunderdijk en de Smalle Weg, die op dit ogenblik reeds is afgesloten. Het is de bedoeling de A12 te upgraden tot een volwaardige autosnelweg. Dit betekent evenwel dat al het verkeer uit Ekeren, Brasschaat, Kapellen, Stabroek, Kalmthout, Essen, enzovoort, dat richting haven wil, de A12 enkel kan bereiken via de N11 die door Stabroek loopt of via het toegangscomplex Ekeren Noorderlaan, waar nu reeds dagelijks files staan.

Het multimodaal model Antwerpen toont aan dat een toegang naar het noordelijk havengebied vanuit de noorderregio noodzakelijk is. De vraag is alleen waar en hoe. Om een oplossing mogelijk te maken, heeft de Vlaamse regering vrijdag jongstleden de herziening van een gewestplanwijziging mogelijk gemaakt. De bedoeling is om de bouw van het rond punt dat moet dienen als toegangscomplex op de A12 voor gevaarlijke transporten van de

afvalverwerkende bedrijven, ook op ruimtelijk vlak mogelijk te maken.

Op dit ogenblik kan daar geen bouwvergunning voor worden afgeleverd. De enige uitbreiding waarin de gewestplanwijziging voorziet, is de eventuele aanleg van een parallelweg die vertrekt aan de Leugenberg en tot aan de Smalle Weg loopt, om uiteindelijk de ontsluiting mogelijk te maken van het verkeer vanuit Ekeren, Brasschaat en Kapellen naar de nieuwe rotonde die zou worden aangelegd. De gewestplanwijziging laat bovendien toe dat deze nieuwe rotonde wordt verbonden met de N114, beter bekend als de Ettenhoven. Maar van een doortrekking van de N114 tot de N122 is en blijft zeker op het vlak van ruimtelijke ordening geen sprake.

Voor de concrete realisatie van dit project verwijs ik naar de minister van Openbare Werken, die daar volledig bevoegd voor is. Ikzelf heb als minister van Ruimtelijke Ordening op grond van een gewestplanwijziging de mogelijkheid willen creëren om de ontsluiting op termijn te realiseren.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Het antwoord van de minister was duidelijk, maar ik wil hier voor alle duidelijkheid nog aan toevoegen dat ik van oordeel ben dat een minister voor het parlement ter verantwoording kan worden geroepen voor publieke uitspraken, zelfs als die geen betrekking hebben op eigen bevoegdheden. Het lijkt me logisch dat ministers politieke verantwoording moeten afleggen tegenover het parlement. Bovendien heeft mijn vraag wel degelijk betrekking op een bevoegdheid van de minister, zij het een gedeeltelijke bevoegdheid. Hij is immers bevoegd voor het gewestplan en voor de maatregelen in het kader van de ruimtelijke ordening. Zijn opmerking dat ik mijn vraag tot de verkeerde minister richt, is dan ook onterecht.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Ik heb trouwens vastgesteld dat de minister van Openbare Werken hier op 30 maart een andere stelling heeft ingenomen, die nadien door u in de pers werd bestreden. Ik vind het dus logisch dat ik u daarover ondervraag. Het is trouwens best mogelijk dat ik u opnieuw zal ondervragen mocht straks blijken dat ik op mijn vraag, over de door u voorgestelde aanleg van een rotonde op de E313 ter hoogte van het Q8-servicestation, aan minister Ste-

**Caluwé**

vaert, een antwoord krijg dat niet strookt met uw voorstel.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Het Bureau zal zich hier over uitspreken.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een rotonde op de E313 ter hoogte van het Q8-servicestation**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een rotonde op de E313 ter hoogte van het Q8-servicestation.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, via de pers vernamen we dat de minister van Ruimtelijke Ordening een nota klaar heeft met een plan voor de aanleg van een vijf meter hoge superrotonde op de E313 ter hoogte van het Q8-servicestation. In feite gaat het om een voorstel van de GOM Antwerpen, die de industriezone Kappelveld II wil ontwikkelen en de ontsluiting van deze zone wil doorvoeren via het bestaande op- en afrittencomplex van de Q8-servicestation. Dat zou tevens de mogelijkheid bieden om de industriezone Ter Straeten uit Oelegem via deze weg te ontsluiten.

Deze plannen roepen een aantal vragen op. Bieden de plannen ook een daadwerkelijke oplossing voor de verkeersoverlast die zich vooral op vrijdagmiddag en op zaterdag voordoet aan de huidige rotonde te Wommelgem, dit ten gevolge van het verkeer in de richting van het shoppingcentrum van Wijnegem ? Werd reeds nagegaan wat de effecten kunnen zijn op het verkeer in Zandhoven, Ramst en de verdere omgeving ?

Aangezien er sprake is van een publiek-private-samenwerking (PPS) en van medefinanciering van

het project door sommige privé-partners, had ik u willen vragen of ook het shoppingcentrum uitgenodigd werd om het project mee te financieren. Werd over deze plannen met u reeds overlegd ? Sluit u zich aan bij deze plannen ? En hebt u daar in de begroting voor in kredieten voorzien ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : In antwoord op uw eerste deelvraag moet ik u medelen dat de bedoelde plannen mijzelf en de administratie Wegen en Verkeer alleen bekend zijn via de pers. Of ze een oplossing bieden voor de problemen van het shoppingcentrum te Wijnegem heeft de administratie Wegen en Verkeer dan ook niet bestudeerd.

Er moet aanvullend worden nagegaan of de voorstellen passen in andere studies en plannen, waaronder de mobiliteitsstudie Vlaanderen, de mobiliteitsstudie Stadsgewest Antwerpen en de studie met betrekking tot de vervoerscorridor tussen de gewestwegen N12 en N116, alsook in de bestaande richtlijnen en wetgeving. In dit verband voorziet het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet in een bijkomend op- en afrittencomplex ter hoogte van het Q8-servicestation. Inhoudelijk kunnen er dus heel wat vraagtekens worden geplaatst bij het voorstel dat in de pers ter sprake kwam.

Er zijn reeds heel wat studies lopende, en op korte termijn moeten er nog een aantal streefbeeldstudies worden opgestart, onder meer voor de ombouw van de A12 ten noorden van Antwerpen zoals ik u hier onlangs heb meegedeeld. Voor het opstarten van studies wordt voorrang gegeven aan projecten waarvoor op het meerjarenprogramma in kredieten werd voorzien. Dat is niet het geval voor de aanleg van een bijkomend op- en afrittencomplex ter hoogte van het Q8-servicestation.

Ik vind het niet aangewezen om mijn administratie te belasten met de studie van projecten die te pas en te onpas her en der worden gelanceerd, aangezien de realisatie van het investeringsprogramma hierdoor op de helling komt te staan. De personeelsbezetting binnen de administratie Wegen en Verkeer Antwerpen is bovendien bijzonder krap ten gevolge van het vertrek van een aantal ingenieurs en de problemen met hun vervanging.

Gezien mijn antwoord op uw eerste vraag, kan ik u niet mededelen of er sprake is van een PPS-voorstel. In elk geval heb ik reeds te kennen gegeven welke mijn prioriteiten zijn op het vlak van PPS, namelijk de sluiting van de kleine ring rond Antwerpen, de aanleg van een tunnel ter hoogte van

**Stevaert**

de Teniersplaats in het kader van de herinrichting van de leien, de renovatie van de Royersluis en de doortrekking van een aantal tramlijnen te Antwerpen. Voor mijn bevoegdheden wens ik mij aan deze prioriteitenlijst te houden.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Het antwoord van de minister is zeer duidelijk. Laten we hopen dat ik bij het openslaan van de krant morgen of één van de volgende dagen geen artikel vind waarin de minister van Ruimtelijke Ordening verklaart dat het project toch zal worden uitgevoerd, en dat de Vlaamse regering een gewestplanwijziging in die zin zal goedkeuren. In dat geval zal ik me genoodzaakt zien de minister van Ruimtelijke Ordening hier opnieuw over te ondervragen.

**De voorzitter** : Ik zal u daarin ondersteunen. Als een regeringslid een verklaring aflegt, dan doet hij dit als lid van een ploeg en kan hij daar vanzelfsprekend over ondervraagd worden. Ik zal dit dan ook zo aan de voorzitter van dit parlement mededelen.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van het havendecreet en van het havenbeleid in het algemeen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van het havendecreet en van het havenbeleid in het algemeen.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het decreet tot begeleiding van de begroting keurden we een bepaling goed waardoor de bestaande financieringsregels voor de havens werden verlengd, ondanks de eerdere goedkeuring van het havendecreet dat in een nieuw financieringsstelsel voorziet. Er werd

plechtig beloofd dat er tegen de opmaak van de nieuwe begroting een definitieve financieringsregeling in uitvoering van het havendecreet zou worden opgemaakt.

Deze nieuwe financieringsregeling was nog niet klaar op het ogenblik van de bespreking van de beleidsnota. De beleidsnota handelde trouwens bijna niet over het havenbeleid. Er werd wel aangekondigd dat er een afzonderlijke nota voor het havenbeleid zou worden opgesteld.

Hoever staat het met de opstelling van deze nota ? Bevat deze nota enkel een structurele visie op het nieuwe havenlandschap – wat mijns inziens zinvol is – of bevat zij ook een inhoudelijke invulling van het beleid ? Wanneer zal deze nota worden goedgekeurd door de Vlaamse regering ?

Ten tweede : hoe staat het met de aanstelling van een gewestelijke havencommissaris ? Werd een functiebeschrijving opgesteld ? Wijkt die af van de tekst in het havendecreet ? Hoe zal de werving gebeuren ? Welk administratief en geldelijk statuut krijgt de commissaris ?

Ten derde : hoe staat het met de inventarisatie van de historische lasten ? Hoe zit het met de uitvoering van artikel 18 van het havendecreet dat bepaalt dat de Vlaamse regering eenvormige regelingen vastlegt voor het in beheer geven van haar goederen ? Op welke beheersparameters zal de Vlaamse regering zich baseren om de vergoedingen te bepalen ?

Ten vierde : hoe staat het met de uitwerking van een nieuw besluit voor de subsidiëring en de medefinanciering ? Werd al een financiële simulatie gemaakt van de kosten die het decreet met zich meebrengt, de verdeling tussen de verschillende havens en de totale kostprijs voor de Vlaamse regering ?

Ten vijfde : wat is de stand van zaken voor de overige uitvoeringsbesluiten ?

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de minister, ik had begrepen dat de inventarisatie langzaam maar zeker voortschreed in constant overleg met de verschillende havens. Ik heb dit onderwerp in de commissie voor Openbare Werken aangekaart op 28 oktober 1999. Ik heb schriftelijke vragen gesteld begin november. Toen was er nog geen witte rook te bespeuren omtrent deze onderwerpen.

## Penris

Zeker inzake de aanstelling van de havencommissaris wil ik toch aandringen op spoed. Hij is onder meer bevoegd voor collectieve en individuele arbeidsgeschillen. Op dit moment zijn een aantal geschillen aanhangig gemaakt. De gouverneur heeft zich uitdrukkelijk onbevoegd verklaard, verwijzend naar de bepalingen in het decreet. Deze aanstelling is dringend ten behoeve van de rechtszekerheid.

Ten tweede heb ik gevraagd hoever het staat met de oprichting van de zogenaamde concertatiecommissie. Ook op dat punt hebt u vooruitgang beloofd, maar tot op heden hebben we daar weinig of niets over gehoord.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, in het decreet tot begeleiding van de begroting 2000 werd een bepaling opgenomen waardoor de financieringsregels voor de havens tijdelijk werden verlengd. Deze overgangsregeling laat toe te abrupte discontinuïteit te vermijden voor de institutionele en economische actoren in het havenlandschap. Het biedt tevens de gelegenheid en de tijd om doordacht, objectiveerbaar en in een zo groot mogelijke consensus nieuwe financieringsregels in uitvoering van het havendecreet uit te werken.

Er werd opdracht gegeven diverse studies uit te voeren om de discussies te kunnen objectiveren vanuit een algemene Vlaamse invalshoek. Het zijn onder meer studies over het beheer van de sluisen in de diverse zeehavens, kanaaldokken en havenkapiteindiensten. Ook voor de inventarisatie van de zogenaamde historische lasten werd, in uitvoering van artikel 39 van het havendecreet, een studieopdracht uitgeschreven. Het studiewerk is omvangrijk, complex en nog niet afgerond.

De subsidieregeling kan in zijn huidige vorm slechts worden bestendigd tot het einde van dit jaar. In overleg met de actoren worden diverse uitvoeringsbesluiten voorbereid. Op korte termijn zal het uitvoeringsbesluit betreffende het voorkooprecht worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Het oprichtingsbesluit van de Vlaamse Havencommissie, op de nieuwe decretale basis van het havendecreet, kan in de nabije toekomst worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. Hetzelfde geldt voor de nota havenlandschap. Die biedt een algemeen overzicht van het postdecretale havenlandschap met uitzondering van de elementen die betrekking hebben op het subsidiebesluit en het dossiertraject.

Zodra de procedure tot aanpassing van het VPS is afgerond, kan ook een havencommissaris worden aangeworven. In samenwerking met de Vlaamse minister van Ambtenarenzaken wordt de organisatie van de wervingsprocedure verdergezet. De initieel ingezette procedure voor de werving van een havencommissaris moest worden aangepast omwille van opmerkingen van de Inspectie van Financiën op de aanstelling van het ondersteunend personeel en de logistieke voorzieningen voor de havencommissaris. Een functiebeschrijving werd opgemaakt in samenspraak met de actoren op het terrein. De werving zal geschieden via een headhunterbedrijf binnen het VPS. Het geldelijk statuut zal overeenstemmen met dit van een directeur-generaal en de betrokken havencommissaris zal worden tewerkgesteld in de Administratie Waterwegen en Zeewezen zoals is bepaald in het decreet.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Voor de functie van havencommissaris zouden spontane sollicitaties mogelijk moeten zijn, het mag niet louter een headhunterszaak worden.

Het verheugt me dat men voor de functiebeschrijving en het statuut is afgeweken van het oorspronkelijke voorstel waarbij de functiebeschrijving verder ging dan het decreet. In de eerste plannen was er sprake van het statuut van secretaris-generaal. Het statuut van directeur-generaal lijkt me inderdaad beter geschikt. We moeten echter nog altijd wachten op de inhoudelijke nota evenals op de financieringsregeling van het havenbeleid. Als u in september een begroting wilt uitschrijven, moeten de regels voor het zomerreces op punt staan. Ik dring aan op grote spoed.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijakte fietspaden van de mobiliteitsconvenants

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bijakte fietspaden van de mobiliteitsconvenants.

**Voorzitter**

De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de begroting 2000 werd in een bedrag van 1 miljard frank voorzien voor de aanleg van fietspaden op lokaal initiatief. Uw omzendbrief van 20 maart geeft een aanvulling over de convenantenprocedure terzake. Bijakte 13 heeft tot doel een versnelde uitbouw van het fietspadennetwerk te bevorderen.

De subsidiëring door het Vlaams Gewest bedraagt 100 of 80 percent naargelang het project prioritair, dan wel niet-prioritair is volgens de behoeftenanalyse. Ik had begrepen dat de niet-prioritaire projecten niet noodzakelijk langs gewestwegen moesten liggen, maar dat ook de fietspaden langs gemeentewegen in aanmerking kwamen. Bij vroegere besprekingen hebt u wel gesuggereerd dat die subsidie slechts zou worden toegekend als er een gemeentelijk mobiliteitsplan bestond.

Door uw omzendbrief ontstaan weer twijfels over de toekenning van die subsidies. U spreekt daar over een krediet om de administratie te ondersteunen. 'Het biedt aan de geïnteresseerde gemeente de mogelijkheid om bepaalde investeringsdossiers van de Administratie Wegen en Verkeer zelf uit te werken, waarbij het Vlaams Gewest de kosten geheel of gedeeltelijk draagt. De werken gebeuren in samenspraak en onder toezicht van het Vlaams Gewest dat nadien de nieuwe infrastructuur in beheer neemt.'

In het uitstekende, altijd actuele blad 'Mobiliteitsbrief' lezen we onder module 13 'de subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen'. De administratie heeft het dus ook op die manier begrepen, het zou enkel om fietspaden langs gewestwegen gaan.

Is er ook subsidiëring mogelijk voor fietspaden langs gemeentewegen ? Moet de gemeente voor een subsidiëring van 80 percent voor niet-prioritaire projecten een afgewerkt gemeentelijk mobiliteitsplan hebben, of volstaat een duidelijke visie op mobiliteit ?

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in die omzendbrief viel ook mij bijakte 13 op. Ik dacht eerst dat mijn geheugen me in de steek liet. Ik heb opnieuw de begrotingsbesprekingen gelezen. U zult zich onze kritiek her-

inneren. Als ik de heer Loones hoor, denk ik dat we gelijk krijgen. Het gaat om een substantieel bedrag. Wat zult u doen als na een aantal maanden blijkt dat er onvoldoende aanvragen zijn ?

De gemeenten weten niet goed wat ze moeten doen. U hebt andere verklaringen afgelegd tijdens de begrotingsbespreking. Wat is de stand van zaken ? Hoeveel dossiers werden er ingediend, hoever staat het met de uitvoering ? Loopt die al ? Indien niet, wat zult u doen opdat de middelen niet verloren gaan ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik probeer het nog eens zeer eenvoudig uit te leggen. Als het om een subsidiëring van 100 percent gaat, is er geen mobiliteitsplan nodig want dan blijkt de noodzaak uit de objectieve behoeftenanalyse van de Vlaamse overheid. Voor een 80-percent-subsidiëring is er wel een goedgekeurd mobiliteitsplan nodig.

Het gaat om gewestwegen en niets anders. Er kan verwarring ontstaan als een fietspad langs een gewestweg een ander tracé krijgt uit veiligheids- of andere overwegingen. Toch blijft het fietspad gekoppeld aan een gewestweg. U moet de benaming gewestelijk of gemeentelijk niet altijd zo letterlijk opvatten. Het is helemaal niet de bedoeling om fietspaden langs lokale wegen in dat systeem op te nemen. De module 13 gaat om 100 percent-subsidiëring. De 80 percent-subsidiëring moet blijken uit het lokale mobiliteitsplan. Een gemeentebestuur kan geen aanvraag indienen via module 13, specialisten moeten beslissen over de beste inplanting van een fietspad.

Momenteel zijn een dertigtal mobiliteitsplannen goedgekeurd. De dossiers komen steeds talrijker en sneller binnen. Een tekort of een teveel aan middelen zal nog moeten blijken. Er zal in elk geval geen geld verloren gaan.

**De voorzitter** : De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Mijnheer de minister, het is inderdaad niet onlogisch dat het Vlaams Gewest enkel fietspaden langs zijn eigen gewestwegen financiert, maar u hebt het vroeger anders gezegd. Het bedrag van 1 miljard frank mag geen bijkomend investeringskrediet ter ondersteuning van het lokale beleid worden, het moet onderdeel blijven van het gewestelijk budget.



## Loones

Men kan hulp vragen aan de lokale besturen en een zekere soepelheid hanteren. De soepelheid lijkt me veeleer beperkt : een subsidiëring van slechts 80 percent en op voorwaarde van een mobiliteitsplan. Slechts dertig gemeenten hebben zo een plan. Volgens mij komt u terug op uw vroegere verklaringen. U zult veel mensen teleurstellen.

**Minister Steve Stevaert :** Ik kan goed begrijpen dat niet iedereen de behoefte voelt om een mobiliteitsplan op te maken, maar het is wel de bedoeling dat in de toekomst iedere gemeente over een plan beschikt. Als we daar van afstappen, laten we de continuïteit van het beleid varen. De gemeenten die wel een mobiliteitsplan maken, verdienen een beloning.

In het rijke Vlaanderen ontbreken nogal wat fietspaden. We hopen op deze manier een doorbraak te forceren en op korte tijd heel wat fietspaden aan te leggen. Vaak worden fietspaden, die uit de objectieve behoefteanalyse prioritair blijken, niet aangelegd omwille van lokale redenen. Met dit instrument kan de lokale overheid daar werk van maken. We kunnen op die manier heel wat missing links realiseren.

U spreekt over te veel middelen, maar dat is een foute probleemstelling. Door deze regeling zullen we juist meer middelen nodig hebben. Een bedrag van 1 miljard frank zal niet voldoende zijn. Dit zal heel veel aanvragen genereren, en we moeten enkel wat geduld oefenen.

Maar u hebt gelijk op één punt : dit is geen ondersteuning van de lokale overheden om fietspaden aan te leggen. Dit is een versnellingsoperatie en een administratieve vereenvoudiging.

**De heer Jan Loones :** Ik pleit helemaal niet voor de afbouw van dit instrument. Ik pleit er juist voor om de gemeenten te subsidiëren met een mobiliteitsplan die kunnen aantonen dat bepaalde fietspaden prioritair zijn. Daar komt u nu toch op terug.

De indeling in gemeentelijke en gewestwegen is niet altijd even logisch. Niet-gewestwegen vormen soms heel belangrijke verbindingswegen.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

## Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de NMBS-spoorlijn doorheen Peutie-Vilvoorde

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Vaerenbergh tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de NMBS-spoorlijn doorheen Peutie-Vilvoorde.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

**De heer Etienne Van Vaerenbergh :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt in het verleden als minister uitspraken gedaan als 'Zaventem zou een Vlaamse bevoegdheid moeten worden'.

U hebt naar aanleiding van interpellaties in deze commissie gezegd dat de HST in Zaventem zou moeten stoppen. De streek werd intussen opgeschrikt door de plannen van de NMBS om door het dorp van Peutie, ondergronds weliswaar, en door Peutiebos, een natuurgebied, een spoorlijn aan te leggen. Op de regionale tv vernam ik dat deze plannen aan het college van burgemeester en schepenen werden voorgelegd.

Hoever staat het met die plannen ? Wil men inderdaad een tunnel leggen onder Peutie-dorp ? Komt er een spoorlijn door Peutiebos ? Is de Vlaamse overheid daarover al geconsulteerd ?

**De voorzitter :** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux :** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, misschien is deze vraag beter geschikt voor de commissie voor Ruimtelijke Ordening. Laat het in elk geval duidelijk zijn : we zijn voor de ontsluiting van Zaventem via het spoor. Dat moet uiteraard op een verantwoorde wijze gebeuren. Vorige week heeft de federale minister voor Mobiliteit in de Kamer gelijkaardige vragen beantwoord.

Op dit ogenblik ligt dus nog niets vast – reden te meer om ons over deze zaak te buigen en alle mogelijkheden die worden geopperd, kritisch te toetsen. Vroeg of laat moet het Vlaams Gewest worden geraadpleegd over de ruimtelijke inplanting.

Het door de NMBS voorgestelde traject doorheen Peutie lijkt ons niet echt een gelukkige keuze. We denken daarbij in de eerste plaats aan de impact op de leefbaarheid van het dorp. In 1974 werd daar

**Glorieux**

reeds een zware aanslag op gepleegd. Peutie werd verminkt door de inpassing van de E19. In 1987 werd Peutie door de aanleg van de Woluwelaan geïsoleerd van Vilvoorde. Als in 2005, 2008 en 2010 de HST-lijn volgens dat tracé wordt gebouwd, dan wordt nogmaals een zware hypotheek gelegd op de levenskwaliteit van de inwoners.

Een tweede reden waarom waakzaamheid is geboden, is dat dit traject de weinig resterende natuurgebieden in die regio aantast. Het doorkruist een beschermd natuurlandschap, het Floordambos, dat een waterrijk gebied is. Als een spoorweg wordt getrokken door dit gebied, dan zal het met uitdrogen worden bedreigd. Ook het Peutiebos werd op de gewestplannen ingekleurd als natuurgebied. Tot slot zou ook ter hoogte van Vilvoorde het Schoenwever verder worden aangetast, terwijl het volgens het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan als een waardevol natuurgebied moet worden geherwaardeerd.

Conclusie : een snelle ontsluiting van de luchthaven per spoor moet kunnen, maar het mag geen ondoordacht tracé worden. Men moet rekening houden met de waardevolle natuurgebieden en met de levenskwaliteit van de mensen die langs die tracés wonen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil in de eerste plaats bevestigen dat de Vlaamse regering achter de beslissing staat van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur van 30 maart 1999 inzake de ontsluiting van de luchthaven per spoor. Deze beslissing vermeldt onder andere : 'De Conferentie spreekt zich uit voor de verbinding Antwerpen-Zaventem (de lijnen 25 en 27 verbinden met de luchthaven)'. De ICVI heeft zich niet uitgesproken over een tracé, aangezien dit een exclusieve bevoegdheid van het Vlaams Gewest is.

Wat uw concrete vragen betreft, kan ik u meedelen dat het Vlaams Gewest geen weet heeft van een officiële NMBS-studie over het tracé. Het werd terzake ook niet geraadpleegd. Nochtans hebben vertegenwoordigers van mijn kabinet en de administratie al meermaals duidelijk gesteld dat een tracéstudie in nauw overleg met het Vlaams Gewest moet gebeuren. Aangezien tot nu toe geen overleg heeft plaatsgevonden, beschouw ik de contacten met de gemeentebesturen als voorbarig en kan men dit hoogstens als technisch overleg be-

stempelen. Ik betreur dat door deze eenzijdige stappen van de NMBS onnodige onrust is ontstaan bij de lokale besturen en bij de bevolking.

De Vlaamse regering heeft terzake nog geen standpunt ingenomen. Gezien de vervoersdeskundige en ruimtelijke implicaties van het dossier is het evident dat zowel ikzelf als de minister van Ruimtelijke Ordening daarbij worden betrokken. Gelet op het wettelijk kader, meer bepaald het decreet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, moet het tracé worden vastgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven en omgeving. Dit moet gebeuren binnen een plannings- en besluitvormingsproces waarin alle relevante actoren worden betrokken.

**De voorzitter** : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

**De heer Etienne Van Vaerenbergh** : Uw antwoord beantwoordt min of meer aan mijn verwachtingen : u was nog niet geraadpleegd. Anderzijds stel ik vast dat de plannen wel op de agenda staan van de Vilvoordse gemeenteraad van deze week.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de idee van de regionalisering van het verkeersreglement**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de idee van de regionalisering van het verkeersreglement.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zoals de heer Caluwé daarnet reeds stelde, proberen we op basis van krantenartikels uit te maken wat de bedoeling is van een aantal boodschappen die worden gelanceerd door leden van de Vlaamse regering.

Samen met uw federale collega van begroting, minister Vande Lanotte, hebt u het idee gelanceerd

## Decaluwe

om de verkeersregels te regionaliseren. Uw partij zou er blijkbaar een eis van maken bij de bespreking van de staatshervorming. Is dit idee ontstaan omdat de minister zijn ambitie om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, niet kan waarmaken? Het voorbije Paasweekend was daar een schrijnend voorbeeld van. Men zou veel ongelukken kunnen voorkomen met goed onderhouden wegen, aangepaste ingerichte doortochten in dorpskernen, veilige fietspaden, zichtbare oversteekplaatsen, enzovoort. Verkeersonveiligheid is mijns inziens geen gevolg van federale verkeersregels, wel van onaangepaste infrastructuur, onaangepast rijgedrag, onvoldoende handhaving en het seponeren van te veel PV's door de parketten.

We steunen uw eis binnen de Vlaamse regering om meer financiële middelen uit te trekken voor de gewestmateries in het algemeen en voor de infrastructuurwerken in het bijzonder. Bij de begrotingscontrole kunnen we daar nog eens uitgebreid op ingaan. Agalev vraagt 25 miljard frank meer voor gemeenschapsmateries, de Volksunie vraagt 40 miljard frank meer voor onderwijs. Dit moet worden opgehoest door de fiscale autonomie. Ik meen echter dat in de eerste plaats bijkomende middelen moeten worden vrijgemaakt voor de verkeersveiligheid.

Het probleem van verkeersveiligheid is ook een probleem van consequente en planmatige handhaving. Zo wordt bijvoorbeeld slechts één alcoholtest afgenomen per 437.000 autokilometers. Daarnaast komt men maar één snelheidscamera tegen per 100.000 kilometer. De vraag is of dit effectief voldoende is. Er worden te weinig overtredingen vastgesteld. Van de overtredingen die wel worden vastgesteld, wordt 40 percent geseponeerd omdat de parketten niet alles kunnen verwerken.

De handhaving is dus een groter probleem dan het verkeersreglement op zich. Mijnheer de minister, gaat u dan ook pleiten voor een splitsing van Justitie en van Binnenlandse Zaken? Bovendien kan nu reeds worden ingespeeld op de regionale verschillen en gevoeligheden. In het kader van de nieuwe politiewet zal de lokale politie met de IPZ's reeds voor een groot deel de regionale gevoeligheden inzake verkeerstoezicht kunnen opvangen in het lokaal veiligheidsplan.

Het Vlaams Gewest heeft zelf ook een controlebevoegdheid. Ik verwijs naar artikel 3, punt 4 van het verkeersreglement. De gewestingenieurs en -conducteurs van Brugge en Wegen hebben politione-

le bevoegdheid. Deze mogelijkheid is echter steeds dode letter gebleven. Als Vlaanderen op het gebied van handhaving een ernstige inspanning wil leveren voor de verkeersveiligheid, wek dan de controlebevoegdheid van de ingenieurs en controleurs tot leven. Het gaat mij daarbij niet zozeer om de vaststelling van de verkeersovertreding op zich, dan wel om de bescherming van de infrastructuur.

De redenering van de minister oogde nochtans eenvoudig en logisch: wie de weg beheert, regelt het verkeer. Maar als deze redenering wordt aangehouden, geldt dit dan ook voor de provinciewegen? En voor de gemeentewegen? Krijgen we dan verkeersreglementen op vier niveaus? De basiscode kan toch het best op één niveau – het liefst op Europees niveau – worden opgesteld, maar in afwachting van een Europese code kan dit het best op federaal niveau blijven.

Aanvullende verkeersreglementering moet kunnen, maar dat kan nu reeds gedeeltelijk gebeuren. Zo kunnen wegbeheerders verkeerstekens plaatsen en kan de minister op alle autosnelwegen een inhaalverbod voor vrachtwagens invoeren. We kunnen dit ook laten controleren. Denk maar aan de vaststelling van het overgewicht van vrachtwagens, de grote oorzaak van spoorvorming.

Mijnheer de minister, blijft u bij het standpunt dat de verkeersreglementering moet worden geregionaliseerd of was dit maar een proefballonnetje? Wordt uw standpunt door de hele regering gedeeld? Wordt het principe 'wie de weg beheert, moet ook de verkeersregels kunnen opleggen' doorgetrokken naar provincie- en gemeentewegen? Zult u in het kader van de besprekingen over de staatshervorming ijveren voor administratieve afhandeling van verkeersovertredingen zoals dit in Nederland het geval is? Oefenen de ingenieurs en conducteurs van Brugge en Wegen hun controlebevoegdheid uit? Worden zij wel gestimuleerd om die bevoegdheid verder uit te oefenen?

**De voorzitter** : De heer Van Aperen heeft het woord.

**De heer Jul Van Aperen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik denk dat niemand zal betwisten dat we ons allemaal achter eenzelfde project scharen, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. We moeten allemaal samen ons gezond verstand laten werken om te zien hoe we deze doelstelling kunnen bereiken.

## Van Aperen

Het is al te gemakkelijk te beweren dat de infrastructuur voor een groot deel verantwoordelijk zou zijn voor het groot aantal slachtoffers. Een goede oplossing zou erin bestaan – en dit idee werd reeds door minister Vanderpoorten gelanceerd – om de verkeersopvoeding op te nemen in het basisonderwijs en de basiseducatie.

Ikzelf verplaats me vaak in het buitenland. Op de Duitse autosnelwegen stel ik steeds vast dat de chauffeurs een sportief rijgedrag vertonen, maar dat zij hun snelheid sterk beperken zodra zij een bebouwde kom of een gereguleerde zone betreden. Daar wordt de 50 kilometer per uur niet overschreden. Snelheidsbeperkingen worden daar beter opgevolgd dan hier.

Ik pleit dus voor verkeersopvoeding en een mentaliteitswijziging. Hoe vroeger die opvoeding wordt gegeven, hoe sterker de jongeren van vandaag zullen uitgroeien tot volwaardige chauffeurs. Deelt de minister mijn standpunt dat verkeersopvoeding het belangrijkste gegeven is ?

**De voorzitter** : Mijnheer Van Aperen, ik stel vast dat het de Duitsers zijn die ons tegen 150 kilometer per uur op onze autowegen voorbijvlammen. Uw voorbeeld is dus slecht gekozen.

De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Op de Duitse autowegen wordt een streng handhavingsbeleid gevoerd. Wie daar een overtreding begaat, heeft zeer veel kans om onmiddellijk gestopt en beboet te worden.

De heer Decaluwe schuift alle schuld voor de onveiligheid in de schoenen van de infrastructuur.

**De heer Carl Decaluwe** : Dat heb ik niet zo gezegd.

**De heer Jan Loones** : Het komt daar wel op neer.

Toen ik na "die Wende" in Oost-Duitsland reed, waar nauwelijks middenbermen of andere voorzieningen zijn om de verkeersveiligheid te vergroten, heb ik nauwelijks één verkeersongeval vastgesteld. Dit is voor een groot stuk toe te schrijven aan de toepassing van een strikt handhavingsbeleid.

Ik kan de minister in ieder geval verzekeren dat mijn fractie bijzonder tevreden is met zijn standpunt. Wij willen dit zelfs doortrekken naar justitie, met inbegrip van het handhavingsbeleid.

De stelling van de heer Decaluwe dat er meerdere wegbeheerders zijn, klopt eigenlijk niet. De gemeenten hebben trouwens reeds een beperkte bevoegdheid op het vlak van tijdelijke politiereglementering, maar men kan dit niet doortrekken naar provincies en gemeenten. Zij hebben immers dezelfde bevoegdheid als het Vlaams Gewest en bovendien hoeft een doortrekking niet noodzakelijk te betekenen dat dit op alle niveaus dient te gebeuren.

Tot besluit wens ik er op te wijzen dat ik tot mijn verwondering vaststel dat de heer Decaluwe namens de hele CVP-fractie en waarschijnlijk namens de hele CVP heeft gesproken. We nemen bij deze akte van het feit dat deze eis niet door hen zal worden overgenomen en we zullen op andere ogenblikken wel van deze stellingname gebruik kunnen maken.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, graag had ik eerst een reactie willen geven op de opmerkingen en vragen van de heren Van Aperen en Loones. Een mentaliteitswijziging en de verkeerseducatie op school, waar minister Vanderpoorten werk van maakt, zijn inderdaad heel belangrijk. Toch wens ik er in de commissie en in het parlement op aan te dringen dat men de schuld voor de verkeersonveiligheid niet altijd bij de overheid als dusdanig mag leggen. Voor de verkeersslachtoffers dragen we een collectieve verantwoordelijkheid.

Door sommigen wordt de schuld bij de inrichting van de wegen gelegd. Was dat maar waar. Indien dat waar was, dan zou dit een financieel probleem zijn en voor een financieel probleem bestaat altijd wel een oplossing. De realiteit is evenwel dat 80 percent van de ongevallen verband houdt met een onaangepast rijgedrag en 20 percent met de staat van de wegen of van de voertuigen. En zelfs voor de aanpak van het relatief kleine percentage dat verband houdt met de staat van het wegdek, blijken geen sluitende oplossingen voorhanden te zijn. Ook daaromtrent zijn de meningen verdeeld. Zo blijken infrastructuren die er belabberd uitzien, vaak voor een grotere verkeersveiligheid te zorgen of blijken infrastructuuraanpassingen, waar wijze mannen zich over gebogen hebben, niet altijd de beoogde verhoogde verkeersveiligheid op te leveren. Het is dus een bijzonder ingewikkeld probleem waarbij iedereen verantwoordelijkheid draagt. Ik ga dus niet akkoord met het verhaal dat het in orde maken van de wegen het aantal slachtoffers drastisch zal doen dalen.

## Stevaert

De wegen veroorzaken 10 tot 12 percent van de verkeersslachtoffers. Deze Vlaamse regering heeft een zeer ambitieuze doelstelling : we willen in vijf jaar tijd het aantal slachtoffers met een derde verminderen. De cijfers dalen momenteel. Is dat onze verdienste ? Neen, het moet om een samenloop van omstandigheden gaan. Laat ons niet te snel te optimistisch worden. Bovendien wordt er ongehoorlijk onwetenschappelijke prietpraat verteld. In het Paasweekend waren er zagezegd veel slachtoffers. Maar het was gewoon een langer weekend ! Het is jammer dat men zo nonchalant met de cijfers omspringt. Dat betekent natuurlijk niet dat we niet te veel verkeersslachtoffers hebben, maar toch daalt hun aantal.

Ik wil alle aanverwante bevoegdheden samenvoegen om tot een beter beleid te komen. Het Europese niveau lijkt me daarvoor het best geschikt. Het tweede niveau is het Vlaamse. Men protesteert tegen de regionalisering met het argument dat er ook nog provinciale en gemeentelijke wegen zijn. Maar dat is toch een ander niveau ! Vlaanderen is een gewest ! Vlaanderen is geen lokale overheid. Natuurlijk moet Vlaanderen voogdij uitoefenen over steden en gemeenten, maar niemand mag voogdij uitoefenen over Vlaanderen.

Men zou de voorstellen voor een verdere federalisering beter niet ridiculiseren. Toen Openbare Werken werd overgeheveld naar Vlaanderen werd daar ook mee gelachen. Men deed tegenover de bevolking alsof de wegen zouden stoppen aan de Waalse grens. Indien men Openbare Werken niet had overgeheveld, dan hadden we nu nog meer verkeersslachtoffers, dan hadden we geen fietspaden zoals nu, geen ronde punten of doortochten. Gelukkig maar hebben zich mensen ingezet voor die overheveling en hebben ze zich niets aangetrokken van de ridiculisering.

Het verkeersreglement moet worden geregionaliseerd. Dat is geen proefballonnetje, dit idee is niet nieuw. Dit standpunt komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in een resolutie 'betreffende het tot stand brengen van meer coherente bevoegdheidspakketten in de volgende staatshervorming' aangenomen door het Vlaams Parlement op 3 maart 1999. Men stelde voor om van de volledige reglementering voor de binnenvaart en de DRB een deelstatelijke bevoegdheid te maken zodat de waterwegen optimaal in het mobiliteitsbeleid kunnen worden ingeschakeld. Voor het wegverkeer stelde men voor om via de reglementering het vervoer, de mobiliteit en de verkeersveiligheid beter te beheersen. Hierbij

werd expliciet verwezen naar de mogelijkheid van de deelstaten om voor hun specifieke verkeers- en mobiliteitsproblematiek aanvullende regels te kunnen uitvaardigen inzake verkeersreglementering en regels van algemene politie.

Op die manier zouden we maatregelen, zoals het 'ritsen' van de verkeersstromen, aan Vlaanderen aangepaste inrichtingsvoorwaarden voor een zone 30 en zone 50, enzovoort, versneld kunnen doorvoeren. Bovendien zou het Vlaams Gewest door de regionalisering van de verkeerswetgeving een actiever handhavingsbeleid kunnen voeren. Hier ga ik later, in mijn antwoord op de zesde vraag, dieper op in. Ik meen hiermee voldoende te hebben aangetoond dat het hier veeleer om een voldoende onderbouwde vraagstelling tot regionalisering gaat dan om proefballonnetje. Hier is een lang rijpingsproces aan voorafgegaan.

Mijn standpunt over het regionaliseren van de verkeerswetgeving is gebaseerd op het regeerakkoord. Hierin staat dat in de eerste helft van deze legislatuur een definitieve oplossing moet worden geboden voor onder meer het probleem dat de gewesten aanvullende regels moeten kunnen uitwerken over de verkeersreglementering en regels van algemene politie en dat de volledige reglementering in verband met de binnenvaart moet worden overgeheveld.

Het is inderdaad, zoals u terecht opmerkte, logisch dat zowel voor de inpassing van de verkeersinfrastructuur in de omgeving als voor de veiligheid én de doorstroming van het verkeer, de weginrichting en de verkeersreglementering met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Enkel dan krijgen de weggebruikers eenduidige signalen over het van hen verwachte rijgedrag. Er zijn nog heel wat inspanningen nodig om het wegennet opnieuw in te richten, conform de wegencategorisering die is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het verheugt me dat u mijn eisen om meer financiële middelen vrij te maken voor infrastructuur ondersteunt. Herinrichting en inrichting van de infrastructuur zonder evenwel de reglementering aan te passen levert voor de weggebruikers niet de gewenste éénduidigheid, vandaar mijn vraag om ook op dit vlak beleidsmatig te kunnen optreden. Het is dan ook niet logisch dat de Vlaamse overheid met slechts weinig middelen een beperkt eigen verkeersbeleid kan voeren op de gewestwegen. Het gaat nog minder op dat de Vlaamse overheid helemaal geen zeggenschap heeft over de gemeente- en

**Stevaert**

provinciewegen in het gewest. De federale overheid oefent immers toezicht uit over deze wegen.

Dat dit aanleiding zou geven tot een verkeersreglement op verschillende niveaus is overroepen. Het gaat veeleer over de mogelijkheid om op een aangepaste manier invulling te geven aan de verkeerswetgeving. Deze mogelijkheid is nu heel beperkt. De bestaande toestand is veel ingewikkelder dan een nieuwe situatie met twee niveaus.

De fiscaliteit en heffingen zijn voor het mobiliteitsbeleid de belangrijkste instrumenten die kunnen worden aangewend om zowel de vervoersvraag als het vervoermiddelengebruik te beïnvloeden. De discussie over de regionalisering van de verkeersbelasting is dan ook meer dan een inkomstenverhaal. Om deze problematiek in haar algemene context te kunnen bekijken, werd op de Interministeriële Conferentie van 31 januari jongstleden beslist om een werkgroep op te richten die de fiscale mechanismen die invloed uitoefenen op de mobiliteit, te identificeren. De werkgroep zal ook de prioritaire acties van fiscale en parafiscale aard bepalen ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid. Op basis van de resultaten van deze werkgroep zal ik mijn standpunt over de regionalisering van de verkeersbelasting bepalen.

De overlast waarmee de parketten kampen, wil ik op twee manieren inperken. De eerste manier heb ik reeds aangehaald. Door de weginrichting en de reglementering beter op elkaar te laten inspelen, worden duidelijke signalen gestuurd naar de weggebruiker en wordt onaangepast rijgedrag zoveel mogelijk vermeden. Ik ben er mij evenwel goed van bewust dat het controleren en straffen van eventuele overtreders noodzakelijke maatregelen zijn ter ondersteuning van de eerder preventief gerichte aanpak. Ik acht een administratieve afhandeling van verkeersovertredingen niet uitgesloten.

Artikel 3 van het KB van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, somt de personen op die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer en van het ter uitvoering daarvan opgestelde reglement. In de daarin opgenomen lijst van bevoegde personen worden inderdaad ook de ingenieurs en conducteurs van de administratie Bruggen en Wegen en andere voor het toezicht op de openbare weg aangestelde beambten, vermeld.

Hoewel de tekst van artikel 3 ongewijzigd bleef, evolueerde het unitaire België intussen naar een federale staatsstructuur. De betrokken ambtenaren ressorteerden voor de staats hervorming onder het nationale ministerie van Openbare Werken. Nu behoren ze tot de administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest. Die administratie is een onderdeel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Volgens de Raad van State beschikt de federale overheid niet over de bevoegdheid om gewestelijke ambtenaren met nationale taken te belasten. De Raad aanvaardt evenmin dat gemeenschappen en gewesten ambtenaren belasten met het opsporen en vaststellen van inbreuken op wetten en verordeningen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. In het licht van dit advies zal dit punt zeker worden besproken tijdens het interministerieel overleg. We willen immers duidelijkheid en zekerheid creëren over de bevoegdheid van de betrokken Vlaamse ambtenaren.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Blijkbaar vinden sommige mensen het amusant om me zaken in de schoenen te schuiven die ik niet heb gezegd. Ik zal de tekst nog eens herlezen opdat u het goed zou othouden : 'de basiscode kan toch best op één niveau worden opgesteld, liefst Europees, doch in afwachting van een Europese code kan dit best op federaal niveau blijven.'

Dit is ook onze stelling. Die is niet strijdig met wat we in het Vlaams Parlement hebben goedgekeurd. Op het moment dat het verkeersreglement Europees wordt, kan het perfect geregionaliseerd worden. De heer Van Aperen had het zonet over de problematiek van de verkeersopvoeding. Een regelmatige aanpassing van het verkeersreglement zorgt echter ook voor verwarring bij de verkeersopvoeding.

Het lijkt me dan ook beter eerst een Europese code op te stellen en pas dan het verkeersreglement te regionaliseren. Het ene is niet in strijd met het andere. Het gaat dus niet op te zeggen dat de CVP tegen de regionalisering is van het verkeersreglement. *(Opmerking van de heer Robert Voorhamme)*

Mijnheer Voorhamme, toen onze fractie een poging ondernam in die richting, was het precies de SP-fractie die dwarslag.

## Decaluwe

Ik wil de minister erop wijzen dat het niet alleen de schuld is van de infrastructuur, maar 20 percent is toch 20 percent.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Die 20 percent heeft betrekking op de staat van het voertuig en de staat van de weg. De staat van het voertuig valt niet onder mijn bevoegdheid.

**De heer Carl Decaluwe** : Met de financiële middelen waarover u nu beschikt, wilt u alle fietspaden, missing links en doortochten realiseren en wilt u de wegen en het onderhoud ervan financieren. Dit duurt met de huidige middelen nog 30 jaar. U wilt 1 miljard frank meer uittrekken voor fietspaden en openbare werken, maar u hebt eerst 1 miljard frank afgenomen van het Vlaams Infrastructuurfonds. U doet dus geen extra budgettaire inspanning, u verschuift alleen accenten.

Wat de statistieken betreft, mogen we niet uit het oog verliezen dat steeds meer mensen overlijden naar aanleiding van een verkeersongeval, een paar dagen na het ongeval. Deze mensen worden niet opgenomen in de statistieken. De daling van het aantal verkeersongevallen lijkt dan toch niet zo spectaculair als u voorstelt.

**De voorzitter** : Ik denk dat u de gegevens van Volksgezondheid er moet op nakijken. Tijdens de voorbije jaren hebben we inderdaad een daling gekend. Ook van mensen die achteraf in het ziekenhuis overlijden, probeert men echter de oorzaak van het overlijden na te gaan. U moet dit enigszins genuanceerd bekijken.

Het grootste probleem blijft het rijgedrag. België is in Europa koploper wat betreft het aantal verkeersovertredingen die worden geseponneerd en het aantal boetes die niet worden betaald. Het rijgedrag is altijd een van mijn stokpaardjes geweest. Het is mijns inziens de enige factor die een invloed kan hebben op het aantal verkeersongevallen.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik deel uw mening. Misschien kunnen we hierover eens een gesprek voeren met dokter Beaucourt.

**De voorzitter** : We hebben daar reeds onderzoek naar gedaan, samen met dokter Beaucourt.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik heb geen enkel bezwaar tegen een aantal voorstellen van de minister. Wat echter de verkeersreglementering en de con-

trolebevoegdheid betreft, blijf ik erbij dat we er het maximum niet kunnen uithalen. Als het bijvoorbeeld gaat over het inhaalverbod voor vrachtwagens, kunnen ook onze mensen hier gedeeltelijk optreden. Dit kan gebeuren in afspraak met politie en rijkswacht. Men kan zich, met politie en rijkswacht, beter concentreren op andere zaken waarvoor men ten volle bevoegd is.

Wat de verkeersveiligheid betreft, is het mijns inziens van groot belang te investeren in bijvoorbeeld onbemande camera's. In Duitsland kondigt men onbemande camera's aan waardoor men zich op bepaalde rijstroken aan de snelheidsbeperking houdt. Ik stel echter vast dat hiervoor in België geen extra middelen worden ingezet. Op basis van een aantal elementen zijn we ervan overtuigd dat onze bevoegdheden nog niet zijn geoptimaliseerd. Uiteraard moet, zoals eerder gezegd, eerst een Europese code worden opgesteld vooraleer het verkeersreglement wordt geregionaliseerd.

**Minister Steve Stevaert** : Ik ben uiteraard voorstander van een optimalisering van onze bevoegdheden. Dit is echter een heel lange lijdensweg. Ik ben de eerste minister die op dat vlak inspanningen heeft gedaan.

Zo heeft bijvoorbeeld het aslastendecreet een zeer moeilijk en pijnlijk verloop gekend. U moet zich de situatie proberen voorstellen van een minister die vanuit het veiligheidsstandpunt aan de problematiek probeert te verhelpen. Overladen vrachtwagens hebben immers moeilijkheden om tijdig te remmen en lopen een groter risico om te kantelen, met alle gevolgen van dien. Het is bijzonder moeilijk om hier op Vlaams niveau een instrumentarium voor te ontwikkelen.

Volgens cynische opmerkingen en tegenkantingen is de minister niet bevoegd voor veiligheid en moet hij zich daar dus niet mee bezighouden. Hij is wel bevoegd voor de weg. Op basis van de vaststelling dat overladen vrachtwagens het wegdek beschadigen, heb ik een gaatje gevonden om het aslastendecreet op te maken. U moet toegeven dat de situatie in Vlaanderen op dit moment niet eenvoudig is : ik mag wel een decreet opstellen omdat ik de staat van de weg belangrijk vind, maar niet omwille van de veiligheid van de mensen.

Als ik een eenvoudig voorstel lanceer inzake het inhaalverbod, dan is men daar categoriek tegen. Ik heb nochtans de indruk dat onze samenleving dit als een goede zaak beschouwt. Nu moet ik dat doen met proefprojecten, met het filmen van vrachtwagens en dies meer. Dit lokt telkens tegen-

**Stevaert**

kanting en ridiculisering uit, en dat ben ik grondig beu. Nu blijkt immers dat de sector zelf heel tevreden is met de invoering van die maatregelen op die bepaalde punten omdat de doorstroming door de gedaalde snelheid daar aanzienlijk verbeterd is. Ik viseer dus geenszins de vrachtwagens of de transportbedrijven. Mijn enige doel is wat orde te scheppen in het belang van iedereen, maar ik daag iedereen uit dit doel te proberen verwezenlijken.

Wat het lokale bestuur betreft, zullen de burgemeesters, de gemeenteraadsleden en de schepenen die nu koortsachtig werk beginnen maken van de komende gemeenteraadsverkiezingen, sterk met deze problematiek worden geconfronteerd. Probeer maar eens in een doorsnee Vlaamse gemeente de bebouwde kom te vergroten. Ik beloof u alvast veel plezier. Het zal u minstens twee of drie jaar vergen om uw dossier via de federale voogdij rond te krijgen. (*Opmerking van de heer Carl Decaluwe*)

Ik kan u nog honderden voorbeelden geven van burgemeesters die tegen een dergelijke muur aanlopen. Precies dat bezorgt mij grote frustratie.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik wou enkel de minister nog even corrigeren. Het was niet u, maar uw voorganger Baldewijns, die op initiatief van de heer Olivier de eerste aanzet heeft gegeven tot de proefprojecten en het inhaalverbod voor vrachtwagens. Ik herinner me nog goed hoe de heer Olivier 's nachts door misnoegde vrachtwagenchauffeurs wakker werd gebeld en bedreigd.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.27 uur.*

---