

Zitting 1999-2000

6 juli 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

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 gevolgen van het federale veiligheidsplan voor het Vlaamse Gewest, i.c. de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het personenvervoer en de rol van de NMBS

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 wetsvoorstellen bedrijfsvervoerplannen in de federale Kamer

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 6 juli 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.10 uur.*

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 gevolgen van het federale veiligheidsplan voor het Vlaams Gewest, i.c. de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen 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 gevolgen van het federale veiligheidsplan voor het Vlaams Gewest, in casu de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen en van de heer Bex tot minister Stevaert, over de algemene invoering van de zone 30 in schoolomgevingen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, collega's, het is niet de eerste keer dat het federale veiligheidsplan hier aan bod komt. Ook de CVP-fractie in de Kamer heeft het plan met bijzondere aandacht gevolgd, vooral het aspect verkeersveiligheid. In de eerste versie was het zoeken met een vergrootglas naar enige vermeldingen over verkeersveiligheid.

Als we uit de aandacht in het eerste plan moeten afleiden hoeveel belang Justitie hecht aan verkeersveiligheid, dan kan men misschien de oproep van minister Stevaert om het verkeersbeleid te federaliseren toch in overweging nemen. Deze versie van het plan is ondertussen enigszins bijgestuurd.

In de goedgekeurde versie is er uiteindelijk toch wat ruimte vrijgemaakt voor verkeersveiligheid. Het Vlaams niveau heeft het tijdens het voorbije jaar al meermaals meegemaakt, en ook nu bevat het federale veiligheidsplan een aantal maatregelen met – directe of indirecte en ook budgettaire – implicaties voor het gewest. Eén opvallende maatregel mét gevolgen is de omvorming van schoolomgevingen tot zone 30 tegen 2003. Ondertussen werd ook het wetsvoorstel van mevrouw Lindekens in de Senaatscommissie goedgekeurd. Het voorstel houdt in dat men een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur invoert in een afgebakende zone rond scholen voor en na de schooluren. Ook de CVP-fractie in de Senaat steunt dit voorstel. Tegen september 2001 zou dit plan gerealiseerd moeten zijn.

Mevrouw Lindekens verwacht meteen dat naast deze snelheidsbeperking, de gewesten en de gemeenten ook de infrastructuur aanpassen. Dat is de logica zelve. Er is dus een complementariteit tussen het wetsvoorstel enerzijds en het federale veiligheidsplan anderzijds.

Onze fractiemedewerkers hebben becijferd dat er in Vlaanderen op dit ogenblik ongeveer 2.500 schoolomgevingen zijn voor kleuteronderwijs en hoger onderwijs samen. Daarnaast zijn er ongeveer 1.000 secundaire scholen. Een aantal daarvan vormen natuurlijk één ruimtelijk geheel met basisscholen. In het totaal zijn er dus ongeveer 3.000 schoolomgevingen. Als er daarvan reeds 1.000 omgevormd zijn tot zone 30, dan is dat zeer veel. Volgens gemeentelijke mandatarissen kost de herinrichting van een schoolomgeving minimaal 10 mil-

Decaluwe

joen frank – en dat enkel voor het minimum minimum. Het totale kostenplaatje van alle herinrichtingen met deze erg bescheiden raming komt daarvoor op ruim 20 miljard frank. Volgens het federale veiligheidsplan moet een en ander in orde zijn tegen het jaar 2003.

Men heeft reeds enig wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd over deze materie. Hierin is terug te vinden dat het aandeel van de onveilige schoolomgevingen op de onveiligheid van schoolkinderen slechts ongeveer 2 percent bedraagt van de algemene verkeersonveiligheid van scholieren. Alleen schoolomgevingen langs drukke gewestwegen leveren objectief een veiligheidsrisico van betekenis op. Niet zozeer de schoolomgevingen, maar wel de weg naar de school is het grote objectieve veiligheidsrisico in het woon-schoolverkeer.

Het is niet onbelangrijk erop te wijzen dat er grote bedragen in het spel zijn. Men zou dan ook best voorrang geven aan investeringen die de objectieve onveiligheid verhelpen. Een versnelde uitvoering van de aanpassing van de doortochten van gewestwegen door dorpskernen, zal de veiligheid van de scholieren meer verhogen dan het herinrichten van een schoolomgeving.

Elke dag zijn lokale mandatarissen en vooral CVP-vertegenwoordigers met deze materie bezig. Het is vaak frustrerend te moeten vaststellen dat men de zaak wel vooruit wil helpen, maar dat de dossiers zo traag worden behandeld. De doelstelling zal men dan ook nooit op tijd kunnen halen.

Mijnheer de minister, werd u geconsulteerd door de federale overheid over de opmaak van deze maatregel, die toch belangrijke budgettaire consequenties heeft voor het gewest ? Bent u het eens met het in het federale veiligheidsplan geformuleerde voorstel om alle schoolomgevingen tegen 2003 om te vormen tot zone 30 ? Zult u hiervoor de nodige middelen kunnen vrijmaken ? Zo ja, zal dit consequenties hebben voor de doortochten, de fietspaden en het wegenonderhoud ?

Zult u eveneens in middelen voorzien voor schoolomgevingen aan gemeentewegen door bijvoorbeeld een aanpassing van bijakte 10 ? We hebben reeds een debat gevoerd over 1 miljard frank extra. Zullen de gemeenten verplicht worden om deze maatregelen te realiseren ? Zullen ze hierdoor niet op kosten worden gejaagd ? Bijakte 10 van de mobiliteitsconvenants handelt over de veilige inrichting van schoolomgevingen in de buurt van gewest-

wegen, niet specifiek over zone 30. Zult u de bijakte in die zin aanpassen ?

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, uit de argumentatie van de heer Decaluwe blijkt andermaal dat het aangewezen is de federalisering van deze materie met nog meer kracht te bepleiten. We stellen vast dat én de gemeente, én het gewest én de nationale overheid zich nu bezighouden met eenzelfde bord of problematiek en dat er verschillende reglementeringen worden voorgesteld.

De meeste gemeenten pakken het probleem van de mobiliteit aan. Het gewest besteedt heel wat aandacht aan de problematiek van de schoolomgeving. Daarbij komt nog de bemoeienis van de federale overheid, die nog een bijkomend bord wil creëren. In de meeste schoolbuurten, meer nog dan de heer Decaluwe denkt, heeft men reeds een zone 30 ingevoerd of alleszins het klassieke bord A23 geplaatst. In het voorstel van mevrouw Lindekens zou men enkel gedurende bepaalde periodes en bepaalde tijdstippen de zone 30 verplichten. Mijnheer de minister, in hoeverre werd u bij de beslissing betrokken ?

Wat me het meest verontrust, was dat in eenzelfde krant waarin het voorstel van mevrouw Lindekens werd aangekondigd, een grote advertentie stond van een bekend automerk. Dit keer was het geen Volvo. *(Gelach)*

Men maakt inderdaad reclame voor een wagen waarin men met zes kinderen of meer en daarbij nog een hond, in één auto kan en dat er zelfs nog plaats is om in een hoek te plassen. Daarover gaat het nu niet, maar in een advertentie van Volkswagen voor de Sharan beveelt men de mensen aan een nieuwe wagen te kopen. Men stelt zich de vraag waarom dat dan wel nodig is. Het antwoord is dat de wagen nodig is om de kinderen naar school te voeren. De reactie daarop is dat de school vlakbij is, maar in de repliek wordt gesteld dat dit misschien een reden is om van school te veranderen.

We kunnen zo een reclame niet tegenhouden. Als we echter vaststellen hoeveel geld en middelen we besteden aan het informeren en sensibiliseren van mensen om kinderen met de fiets naar school te laten gaan, dan vraag ik me af of we hier niet op kunnen reageren. Er zijn beroepsorganisaties die zich bezighouden met marketing en die ook onze gesprekspartner kunnen zijn voor andere materies.

Bex

Moeten we in het kader van de sensibiliseringsactie niet in eerste instantie kijken bij diegenen die de publieke opinie beïnvloeden? Het volstaat niet acties te ondernemen in de scholen zelf en bij de ouders, we zouden ook moeten praten met de mensen uit de reclamewereld om na te gaan of bepaalde slogans wel kunnen en of ze niet het werk van jaren ongedaan maken.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we kunnen natuurlijk de discussie aangaan over het feit of de wegcode al dan niet dringend moet worden gefederaliseerd. Toch denk ik dat we best uitgaan van de structuren zoals ze nu bestaan. In die optiek lijkt het me aangewezen via samenwerking tussen de verschillende overheden de nodige veiligheid te garanderen voor kinderen aan scholen en op weg naar school. De overheden die in dit verband momenteel de touwtjes in handen hebben zijn de federale overheid – met de wegcode en een aantal andere instrumenten zoals tewerkstelling, waarbij mensen voor begeleiding worden aangesteld -, de gewestelijke overheid en de gemeentelijke overheden. De regeling die mevrouw Lindekens heeft voorgesteld, is goed en werd dan ook door iedereen goedgekeurd. Ook in het federaal veiligheidsplan is expliciet aan verkeersveiligheid en meer specifiek dit probleem aandacht besteed. Het is natuurlijk evident dat die niveaus in elkaar moeten worden gehaakt en dat er samenwerking vereist is om na te gaan hoe de federale en gewestelijke instrumenten samen kunnen worden ingezet. Men kan daaromtrent bijvoorbeeld een samenwerkingsakkoord opstellen. Aan de gemeenten moet men dan duidelijk maken wat er kan gebeuren, wat gesubsidieerd kan worden, enzovoort.

In plaats van dus de discussie te voeren over wie waarvoor bevoegd is en wie wat zal moeten betalen, lijkt het me in het belang van een zo belangrijk dossier – de veiligheid van de kinderen – zinvoller te gaan samen zitten en duidelijkheid te scheppen. In de mobiliteitsconvenants zijn al zaken opgenomen in verband met de weg van en naar de scholen, die het grootste probleem vormt. Laten we daarom om de tafel gaan zitten en niet beginnen met pingpong-spelletjes heen en weer hieromtrent.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, voor één ding wil ik waarschuwen. Ik ben ervan overtuigd dat we alle-

maal zeer begaan zijn met de verkeersveiligheid in het algemeen en de veiligheid van kinderen in de schoolomgeving in het bijzonder. Dit vormt een belangrijk knelpunt. Ik herinner me nog levendig de discussie die in de Kamer is gevoerd met betrekking tot de fameuze wet op de zebrapaden van 1 april 1996. Van hogerhand besliste men tot een bepaalde maatregel en werd de verantwoordelijkheid doorgeschoven naar de wegbeheerder. De voetganger die op het zebrapad wordt aangereden, na oogcontact met de bestuurder – bewijs dit maar eens – heeft het recht aan zijn kant. Daar kwam het op neer. Bij weginfrastructuur met bijvoorbeeld tweemaal twee rijstroken, waar plots een zebrapad wordt aangelegd, zullen mensen die niet in de buurt wonen en het zebrapad niet kennen, er dus ook niet, zoals wie er wel nabij woont, echt rekening mee kunnen houden als het niet goed aangegeven is. Die mensen kwamen voor een voldongen feit te staan. In dit verband was er destijds geen enkel overleg en daarom wil ik ervoor pleiten dit keer met betrekking tot deze federale wetgeving met alle gewesten concreet na te gaan wat kan en niet kan en wat al dan niet mogelijk is. Het zal immers de wegbeheerder zijn – gemeenten, provincies of gewesten – die alle verantwoordelijkheid in de schoenen geschoven krijgt en dus voor alle kosten moet opdraaien.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil proberen op alle vragen tegelijk te antwoorden, maar maak vooraf nog een bedenking. Mijnheer Malcorps, we moeten zonder twijfel constructief overleg plegen met de diverse beleidsniveaus, maar ten behoeve van de doeltreffendheid zou dit beter in één pakket vevat zitten. Vlaanderen is immers geen lagere overheid, maar wel een hogere overheid ten aanzien van de lokale overheden. Het zou dus beter zijn dit als geheel aan te pakken met het oog op de veiligheid, wat een grotere efficiëntie en doorzichtigheid zou garanderen. Ik begrijp de weerstand van sommige mensen in dit dossier dan ook niet. Later zal uit studies wellicht blijken dat dit de juiste stelling is en dat we dus tijd hebben verloren. Degenen die vertragende manoeuvres uitvoeren ter zake, zullen daar dan de verantwoordelijkheid voor dragen. Zolang de bestuurlijke inrichting is zoals ze is, zal ik dat op de meest constructieve manier doen, in het algemeen belang.

Senator Lindekens stelt inderdaad voor om het verkeer in de schoolomgevingen voor en na de les-tijden tot 30 kilometer per uur te beperken en dit onder andere via een aangepaste signalisatie. Deze

Stevaert

signalisatie zal niet geplaatst worden in zone 30 omdat daar uiteraard de snelheid van 30 kilometer per uur de regel is. Het is inderdaad opportuun om de snelheid op bepaalde tijdstippen van de dag tot 30 kilometer per uur te beperken. Het heeft immers weinig zin heeft deze 30 kilometer per uur de hele dag op te leggen omdat de leerlingen dan immers lessen volgen. Bovendien zou dat de aandacht van de weggebruiker verslappen.

De gewesten werden in de senaatscommissie Financiën en de Economische Aangelegenheden uitgenodigd om hun standpunt terzake te geven en eventuele vragen te beantwoorden. Daar werd ook melding gemaakt van module 10 waaraan het Vlaams Gewest veel aandacht besteed. De herinrichting van de schoolomgeving blijft naast het aanbrengen van de noodzakelijke signalisatie dus in veel gevallen absoluut noodzakelijk. Het uitwerken van de specifieke signalisatie zal via een KB gebeuren. In deze optiek zal er in ieder geval overleg zijn tussen de federale overheid en het gewest.

Ik ben het met de heer Bex eens dat reclamecampagnes van privé-firma's, die ingaan tegen het beleid van een regering, te betreuren vallen. Momenteel kan hiertegen niet worden opgetreden wat ik bijzonder jammer vind. Ik ga wel in een formeel schrijven laten weten hoezeer ik dit alles betreur. Er waren immers ook positieve aanzetten. Ik herinner me bijvoorbeeld dat de sector op het autosalon zelf al regulerend opgetreden had. Het is misschien vreemd, maar uit die hoek is een zeer positief geluid te horen.

Voor de andere punten wens ik eerst duidelijk te stellen dat er een groot verschil is tussen het invoeren van een bijzondere, in tijd beperkte snelheidsbeperking ter hoogte van de scholen en de infrastructuurle herinrichting van alle schoolomgevingen tot een zone 30. Dit zijn twee verschillende zaken. De zone 30 geniet trouwens een bijzonder juridisch statuut dat slechts onder bepaalde voorwaarden toegekend wordt. Het wetsvoorstel dat in de Senaatscommissie werd goedgekeurd, heeft betrekking op de eerst vernoemde bijzondere snelheidsbeperking en niet op een omvorming van alle schoolomgevingen tot zone 30. Voor de bijzondere snelheidsbeperking zal er waarschijnlijk gebruik gemaakt worden van borden met variabele signalisatie.

Het Vlaams Gewest is er geen voorstander van om alle schoolomgevingen infrastructuurle om te vormen tot een permanente zone 30 omdat een aantal

scholen gelegen zijn ter hoogte van gewestwegen met een belangrijke doorstroombaan voor het verkeer. Er is geen enkele reden om hier buiten het begin en het einde van de scholen de snelheid tot 30 kilometer per uur te beperken.

Wat de financiering van de voorgestelde maatregelen betreft, is het niet zo dat de gemeenten op kosten gejaagd zullen worden. Het goedgekeurde wetsvoorstel bepaalt dat de gemeenten van de federale overheid een toelage kunnen bekomen voor de financiering van de signalisatie van de schoolomgeving. U moet toch toegeven dat dit qua bestuurlijke inrichting heel merkwaardig is. Ik pleit ervoor dat de federale overheid die kosten compenseert, hoewel dit mijn inziens beter via het gewest zou verlopen. Voor wat de gewestwegen betreft, zal het Vlaams Gewest moeten instaan voor de kosten.

Tot slot kan ik u nog meedelen dat het aanbrengen van signalisatie niet gebonden is aan het afsluiten van een mobiliteitsconvenant. Voor het aanbrengen van de variabele signalisatie is het dan ook niet noodzakelijk om module 10 van het mobiliteitsconvenant af te sluiten.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, u hebt reeds gedeeltelijk geantwoord, maar mijn vraag behandelde ook de problematiek van het federale veiligheidsplan.

De budgettaire consequenties hebben niets te maken met het wetsvoorstel van mevrouw Lindkens, maar wel met het federale veiligheidsplan. De vraag was : heeft men u bij het opmaken van dit plan geconsulteerd in verband met het deel betreffende de verkeersveiligheid ? U hebt daar niet op geantwoord. Ik wil er u op wijzen dat, als we het federale veiligheidsplan uitvoeren, de budgettaire implicaties ongeveer 20 miljard frank zullen bedragen ! Ik denk dat het belangrijk is die budgettaire implicaties goed voor ogen te houden vooraleer men op het federale niveau tot dergelijke zaken overgaat. Ik dacht dat men met elkaar zou praten vermits het om dezelfde coalitie gaat, maar blijkbaar is dit niet het geval.

Ik wil dan ook nogmaals uitdrukkelijk beklemtonen dat mijn vraag hoofdzakelijk betrekking heeft op het federale veiligheidsplan en op de betrokkenheid van de Vlaamse minister van Mobiliteit dienaangaande. Mijn vraag had ook tot doel uw houding daaromtrent te kennen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Men verwacht van mij waarschijnlijk geen repliek op een uitspraak van de heer Malcorps, maar voor één keer wens ik dit wel te doen. Ik wil hem enkel zeggen dat het mij niet te doen is om het defederaliseren om te defederaliseren, maar om de efficiëntie. We moeten dus nagaan hoe we de zaken op de meest adequate manier kunnen organiseren. Ik stel echter vast dat in heel wat procedures in overlegstructuren is voorzien die slecht functioneren en dat er een gebrekkige coördinatie is. In die zin zou defederaliseren een oplossing kunnen bieden.

Mijnheer de minister, u hebt daarnet gezegd dat u een brief zult schrijven en contact zult opnemen met de fabrikant in kwestie. Ik pleit ervoor om niet alleen te rekenen op de goede wil van Febiac en van andere beroepsorganisaties, maar ook om een vorm van overleg te organiseren tussen enerzijds uw kabinet en anderzijds de deontologische commissies die binnen de reclame- en marketingwereld bestaan. Ik bedoel daar niet mee dat u daar moet proberen iets te forceren, maar wel dat het aangegeven zou zijn om aandacht te vragen voor het beleid in de keuze van de slogans. Het gaat immers niet op dat men in een krant een vrije tribune leest over de veiligheid van kinderen, terwijl wat verder de draak wordt gestoken met wat het beleid probeert te verwezenlijken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Bex, die deontologische commissies reageren enkel op klachten. Ik had de bedoeling mij niet tot het merk, maar tot Febiac te richten. Die organisatie zendt op dit ogenblik progressieve en constructieve signalen uit. Het zou immers niet gepast zijn indien een minister zich rechtstreeks tot een bepaald automerk zou richten.

Mijnheer Decaluwe, het federale veiligheidsplan werd uiteraard besproken door de Vlaamse regering. De Vlaamse regering heeft haar opmerkingen dienaangaande geformuleerd en heeft daarin gewezen op de budgettaire consequenties van dat plan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de

Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het personenvervoer en de rol van de NMBS

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het personenvervoer en de rol van de NMBS.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in een recent interview verklaarde de heer Schoupe dat het personenvervoer in zijn ogen minigolf is, terwijl de ernstige golf wordt gespeeld op het niveau van het goederenvervoer. Die verklaring heeft mij tot het stellen van deze vraag aangezet, want daardoor zegt hij heel duidelijk dat, wat hem betreft, de toekomst van de NMBS vooral gelegen is in de oplossing van de problematiek van het goederenvervoer.

Volgens de heer Schoupe is voor de NMBS een grote rol weggelegd in het Europese goederenvervoer. De plannen van de NMBS in verband met Schaarbeek zullen daar waarschijnlijk niet vreemd aan zijn. Toch denk ik dat de NMBS-top de bal hier mislaat en ik hoop dan ook dat, na de goedkeuring van de motie met betrekking tot Zaventem, de Vlaamse regering voldoende druk zal uitoefenen op de NMBS om haar te verplichten de nodige aandacht op te brengen voor het personenvervoer.

Indien nu inderdaad blijkt dat de NMBS duidelijk kiest voor het goederenvervoer en het personenvervoer als een lastpost links laat liggen, dan wens ik ook hier weer aan te dringen op efficiëntie, zonder het ook hier te willen hebben over defederaliseren om te defederaliseren.

Het links laten liggen van het personenvervoer leidt tot een slecht onderhoud of zelfs een sluiting van stations, tot een slechte communicatie met de gebruikers, tot niet-optimale aansluitingen met De Lijn, enzovoort. Is het dan ook niet de hoogste tijd om met de NMBS te praten over het overhevelen van het personenvervoer en dit in eigen beheer te nemen ?

Werden dienaangaande reeds gesprekken gevoerd ? Het kan toch niet zijn dat een NMBS-topman zoiets verklaart zonder voorafgaande gesprekken en zonder vooraf geformuleerde meningen of tendensen door de politieke wereld ? In hoeverre kunnen zijn verklaringen worden ge-

Bex

staafd met politieke beslissingen of intenties ?
Welke rol is daarin voor ons weggelegd ?

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Bex heeft gelijk. Dergelijke misprijzende uitspraken over de rol van de NMBS in het personenvervoer kunnen inderdaad niet door de beugel.

De Vlaamse regering moet dan ook duidelijke signalen geven in het licht van de belangrijke onderhandelingen die op stapel staan over de opmaak van het NMBS-investeringsprogramma over tien jaar en de herziening van de beheersovereenkomst. Het personenvervoer en het goederenvervoer moeten evenwaardig worden bekeken, waarbij het ene niet ten koste van het andere mag gaan.

Uit zijn recente verklaringen blijkt echter dat de NMBS-top daar zelf anders over denkt. In het dossier van de tweede spoorontsluiting bijvoorbeeld bleek die top wel bereid te zijn de lage oplossing aan te nemen, maar koppelde hij daar onmiddellijk het dreigement aan vast dat het geld dat daarvoor zou moeten worden opgehoest, wel meteen elders zou worden afgetrokken. Ook voor de HST-meeruitgaven hoorden we hetzelfde verhaal. Dergelijke uitspraken en standpunten zijn onaanvaardbaar. De NMBS moet weten wat haar plaats is en Vlaanderen moet duidelijke taal spreken.

Ik dring dan ook aan op een duidelijk gesprek tussen de beide overheden om na te gaan wat precies nodig is voor zowel het goederen- als het personenvervoer. Een discussie over het defederaliseren van de NMBS zal ons echter op korte termijn geen stap vooruit brengen.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in een vorig leven heb ik in de Kamer ooit aan toenmalig minister van Verkeer Daerden naar zijn optie met betrekking tot de NMBS gevraagd. Ook die vraag van toen was geïnspireerd op eerdere uitspraken van de heer Schouppe, waarmee ik wil zeggen dat er eigenlijk niets nieuws onder de zon is.

Het is de persoonlijke ambitie van de heer Schouppe om uiteindelijk aan het hoofd te komen van AB Logistics op Europees niveau. Het is dan ook

vreemd dat men probeert zoveel mogelijk wegverkeer over te hevelen naar het spoor, terwijl men anderzijds een aantal acquisities doet die alleen op het wegvervoer zijn gericht. Zo kunnen wij, aldus de heer Schouppe en zijn spitsbroeders, een door-to-door-service leveren waarvan het spoor een eventueel onderdeel zou kunnen zijn in het kader van het internationaal verkeer, dus niet van het binnenlands verkeer.

Ik heb toen aan minister Daerden gezegd dat ik uit de geplande investeringen kon opmaken dat de NMBS voor het personenvervoer enkel nog geïnteresseerd is het internationaal reizigersverkeer en in de grote assen. Ik leidde daar toen uit af dat het de bedoeling was het lokale verkeer op termijn over te hevelen naar de gewesten. De minister heeft dit nooit ontkend.

Mijnheer de minister, zouden we niet op een concurrentiële wijze een deel van het spoorverkeer kunnen overnemen door bijvoorbeeld over te gaan tot test met goedkopere light rails op de bestaande spoorlijnen en zo kennis op te doen ? Voor het lokale verkeer zou dit misschien de enige oplossing kunnen zijn om de tekortkomingen van de NMBS ten opzichte van het reizigersvervoer op te vangen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, in deze discussie komt ook het debat over het al dan niet federaliseren aan bod. De vraagstelling toont aan dat men bij een onlogische federalisering bepaalde debatten niet kan voeren.

Als voorzitter van deze commissie stel ik vast dat we ons inzake de uitspraak van een leidend ambtenaar slechts kunnen wenden tot de voogdijminister. De eigenlijke verantwoordelijkheid ligt echter volledig bij de gewesten. Het gaat over een belangrijke mobiliteitsproblematiek in het Vlaams Gewest. Het is duidelijk dat het onmogelijk is op een dergelijke manier een beleid te voeren. We zitten in een patstelling.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, daarover ben ik het met u eens. We zullen die discussies hier nog vaak voeren.

Spoorvervoer speelt in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering een belangrijke rol. Zo is er bijvoorbeeld de ontsluiting van de luchthaven Zaventem, het gewestelijk expresnet voor Brussel, de verscheidene projecten voor reizigers- en goederenvervoer in de regio Antwerpen, enzovoort. De Vlaamse regering wenst hoe dan ook nauw betrok-

Stevaert

ken te worden bij het spoorwegbeleid. In het regeerakkoord staat onder meer dat het Vlaams Gewest vragende partij is voor een volwaardige aanwezigheid van de gewesten in het bestuur van de NMBS en de mogelijkheid tot exploitatie van de spoorweginfrastructuur.

Via welke bevoegdheidsverdeling dit best kan gebeuren, is nog geen uitgemaakte zaak. Er zijn verscheidene opties mogelijk. Cruciaal is echter dat ze allemaal rekening moeten houden met het nieuwe Europese regelgevende kader. Technische harmonisatie, opsplitsing tussen infrastructuurbeheer en exploitatie, en geleidelijke en gedifferentieerde liberalisering van de diverse deelmarkten zijn daarbij de sleutelwoorden.

Het Belgische wettelijk kader moet dus sowieso worden aangepast. Binnen het debat dat daarover moet worden gevoerd, kan ook over de rol van de gewesten gediscussieerd worden. Ik wens mij momenteel echter niet vast te pinnen op een welbepaalde oplossing. Diverse mogelijke oplossingen moeten worden onderzocht en geëvalueerd. Het reizigersbelang moet daarbij echter steeds voorop staan.

Ik heb wel een aantal ideeën over de mogelijkheden. Indien studies het tegendeel bewijzen, leg ik me daar graag bij neer. Het is echter mijn vaste overtuiging dat men de organisatie van de infrastructuur best op het federale niveau laat. Men moet immers rekening houden met Brussel, Vlaanderen en Wallonië. De exploitatie moet conform de Europese ontwikkelingen gebeuren. Goederen-transport zal worden georganiseerd in een geliberaliseerde markt. Ik hoop wel dat de overheid wel nog een concurrentiepartner zal zijn ten opzichte van de privé-sector om een negatieve prijszetting te voorkomen. Er is nu ook een merkwaardige prijszetting bezig ten opzichte van de waterwegen. Ook die zouden we moeten doorbreken. Er is een oneigenlijke prijszetting tussen het spoor, afhankelijk van het feit of het water al dan niet een alternatief vormt. De natte prijzenpolitiek in die sector is bekend.

De heer Van Aperen had het ook over het reizigersvervoer, light rail en al wat ermee samenhangt. Light rail kan slechts een oplossing bieden voor reizigers, maar niet voor goederenvervoer. Men voert nu een veiligheidsdiscussie. We weten echter niet of die oprecht wordt gevoerd. Veiligheid gaat inderdaad boven alles. Wegens de bevoegdheidsverdeling is het echter enorm moeilijk om na te

gaan of het over veiligheid of over een vorm van protectionisme gaat. Het zou dan ook een goede zaak zijn indien de regio's de verantwoordelijkheid krijgen voor het gewone personenvervoer. Ze kunnen bij de uitbouw ervan de privé-sector betrekken. Dat is bijvoorbeeld bij de VVM het geval.

Het zou een goede zaak zijn indien men zou overgaan tot echelonneren als men bepaalde taken toewijst. Liberalisering of privatisering zijn heel andere begrippen. Het heeft geen zin dat Vlaanderen initiatieven neemt en dat Wallonië dat niet doet. Dan zou er een scheeftrekking van de financiële middelen ontstaan. We stellen vast dat, onder andere door de bevolkingsdichtheid, de NMBS voor sommige regio's wel inspanningen doet en voor vergelijkbare delen in Vlaanderen niet. Als de Vlaamse overheid zorgt voor een aanvullend aanbod, dan moeten we bijkomende financiële middelen krijgen.

Men moet het systeem van de heer Schouppe onderzoeken om een volledige keten in het vervoer te bekomen. Ik betwijfel ten zeerste of dat vanuit een zakelijk oogpunt dom is. Volgens mij vormt dat zelfs de toekomst. De wijze waarop men een product vervoert, is niet de eerste vraag. Degene van wie een product moet worden vervoerd, moet dat aanbieden. Iemand die een algemeen systeem beheert en coördineert, waaronder het spoor, zit goed. Dat geldt des te meer door de opgang van internet en dies meer. Dat is een goede evolutie. Men mag de aandacht voor het personenvervoer en voor de maatschappelijke opdracht van een bedrijf dat veel overheidssteun ontvangt niet uit het oog verliezen. Ik ben gelukkig geen golfspeler.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Mevrouw de voorzitter, net voor de minister aan het woord kwam, hebt u het even gehad over de problemen inzake de federalisering. Eén van de meest trendy woorden die we in de toekomst zullen gebruiken, zal 'duurzaam beleid' zijn. Over het federaal plan over het duurzaam beleid heb ik gezegd dat voor de hele federatie – Vlaanderen, Wallonië en Brussel – er dringend nood is aan een debat over de bevoegdheidsafbakening. Dat is de eerste voorwaarde om een goed duurzaam beleid te voeren.

Mijnheer de minister, ik ben het volkomen eens met uw stelling over infrastructuur. Men kan een spoorwegrail niet laten stoppen aan een grens. Ik had echter ook gezegd dat de spoorweglijnen die volgens de NMBS totaal overbodig zijn om de

Bex

doelstellingen van de heer Schouppe te halen inzake het goederenvervoer – en dan gaat het om lijnen die exclusief worden gebruikt voor personenvervoer – in Vlaanderen en Wallonië het voorwerp kunnen uitmaken van onderhandelingen. Zo kunnen we nagaan of die lijnen onder bepaalde voorwaarden niet kunnen worden uitgebaat door de regionale overheid.

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 wetsvoorstellen bedrijfsvervoerplannen in de federale Kamer

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 wetsvoorstellen bedrijfsvervoerplannen in de federale Kamer.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, volgende week zal de Kamercommissie Sociale Zaken twee wetsvoorstellen bespreken in verband met bedrijfsvervoerplannen of mobiliteitsbeheersplannen, zoals minister Durant ze tegenwoordig noemt.

Het eerste is dat van de heer Ansoms en het is in feite hetzelfde als wat tijdens de vorige legislatuur werd goedgekeurd in de Kamer, maar omwille van de verkiezingen bleef steken in de Senaat. De nieuwe federale regering nam het voorstel niet opnieuw op, zodat het een stille dood leek te sterven. De truc van de nieuwe machthebbers was het oprichten van een werkgroep, maar dan wel één waar we ondertussen nauwelijks nog wat van gehoord hebben.

Een tweede wetsvoorstel is afkomstig van twee kamerleden van de SP, namelijk de heren Schalck en Bonte. Volgens mij werd het ingediend vanuit een gevoel van onvrede, omdat de nieuwe minister geen nieuw initiatieven meer nam. Op een aantal

aanvullingen na, komt het inhoudelijk overeen met het eerste voorstel.

De bedrijfsvervoerplannen zijn volgens het advies van de Raad van State een aangelegenheid waarbij de gewesten moeten worden betrokken. Bij de behandeling in de Kamercommissie zal de Vlaamse regering dan ook uitgenodigd worden om binnen een tijdsbestek van dertig dagen advies uit te brengen. Volgens het wetsvoorstel worden de bedrijfsvervoerplannen verplicht voor alle bedrijven met vijftig of meer werknemers. Dat zou het individueel autoverbruik van werknemers met 10 procent moeten verminderen. Het bedrijfsvervoerplan zou een aantal vaste onderdelen moeten bevatten en hetzij in een CAO, hetzij in het arbeidsreglement worden opgenomen.

Het wetsvoorstel van de heer Ansoms bevat de mogelijkheid om mobiliteitspremies toe te kennen aan diegene die niet individueel met de auto naar het werk komt, telewerkt of op minder dan vijf kilometer van zijn werk komt wonen. Tezelfdertijd mag de vergoeding voor individuele automobilisten niet hoger liggen dan hun werkelijke verplaatsingskosten. Als tegemoetkoming vanwege de overheid worden de kosten voor de opmaak en de opvolging van het bedrijfsvervoerplan fiscaal aftrekbaar.

Ondertussen hebben reeds zo'n dertigtal bedrijven in ons land een bedrijfsvervoerplan. Enkele voorbeelden : Sabena, KBC, Volvo, Ford Genk, Colruyt, enzovoort. Ik heb eveneens geconstateerd dat in 1994 de heer Sauwens, de toenmalige minister van Verkeer, ook al bedrijfsvervoersplannen naar voren bracht. Het lag toen in zijn bedoeling om tegen het jaar 2000 het pendelverkeer met 15 procent te verminderen. Of dat resultaat bereikt is, moeten de verkeersspecialisten maar uitzoeken, hoewel we volgens mij niet al te veel wetenschappelijk onderzoek nodig hebben om in te zien dat dit niet het geval is. Voor de CVP-fractie, zowel hier in het Vlaams Parlement als in de Kamer, is het alleszins duidelijk dat bedrijfsvervoersplannen in het kader van mobiliteitsmanagement een zeer belangrijke schakel zijn in het beheer van vervoersstromen. Het lijkt me dan ook hoog tijd is dat er decretaal en vooral wettelijk concrete zaken worden geregeld. Men probeert immers al sinds 1992 een regeling door de Kamer te laten goedkeuren.

Mijnheer de minister, in de vorige legislatuur antwoordde u op een vraag van de heer Doomst dat een verplichtende federale wetgevende regeling is aangewezen. Blijft dit uw stelling ?

Decaluwe

Voorts vraag ik me af of u samen met de regering dit standpunt ook als advies zal overmaken aan de federale overheid, als om een advies wordt gevraagd. Of zult u de termijn van dertig dagen laten verlopen zodat het advies als positief voor het wetsvoorstel wordt beschouwd ?

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, ik heb het geluk gehad om tijdens de vorige legislatuur voorzitter te zijn van de subcommissie Sociale Zaken waarin de bedrijfsvervoerplannen van de heer Ansoms werden bediscussieerd. Toen had ook de heer Bonte al een voorstel ingediend. Het uiteindelijke voorstel was een samengaan van enerzijds het voorstel van heer Ansoms en anderzijds dat van de heer Bonte.

Deze laatste heeft dit nu opnieuw hernomen en het is nagenoeg identiek aan het voorstel van de heer Ansoms. Het enige probleem van de vorige legislatuur inzake de bedrijfsvervoerplannen was dat men eigenlijk over te weinig informatie beschikte om een duidelijke wetgeving terzake op te stellen. We moeten dit natuurlijk niet alleen op Vlaams vlak bekijken, het gaat hier tenslotte om een federale wetgeving. Er is namelijk vooral te weinig informatie in Brussel en Wallonië, hoewel men daar een juiste kijk heeft op het verplaatsingsgedrag van de mensen. Specifiek wat het woon-werkverkeer betreft, heeft men vooral in het zuiden van het land te kampen met een gebrek aan informatie.

Een ander probleem is de soms erg ongelukkige spreiding van onze bedrijven, wat het organiseren van bedrijfsvervoerplannen bemoeilijkt. Daar komt bij dat ook bij ons er een aantal bedrijven zijn die vijftig of meer werknemers hebben, maar waarvan de activiteiten zodanig verspreid zijn dat het opstellen van een bedrijfsvervoerplan problematisch wordt. Dit heeft te maken met het feit dat ze vanuit de vroegere strategie van een aantal KMO's gegroeid zijn.

We hebben ook het geluk gehad in die subcommissie toenmalig minister Baldewijns aan het woord te horen. Toen was hij immers ook al bezig met het organiseren van een soort bedrijfsvervoerplan. Hij had op dat moment de idee om pas vanaf honderd werknemers dergelijke plannen te organiseren, maar hij stopte met dat initiatief en liet het over aan de federale regering om een voorstel naar voren te brengen. De gewesten moeten daar nauw bij betrokken worden, want anders loopt alles weer fout. Mijn inziens is er nog heel wat studiewerk

nodig voordat men definitief bedrijfsvervoerplannen kan opstellen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, volgens mij is het absoluut nodig dat die verplichte bedrijfsvervoerplannen er komen. We zouden net hetzelfde kunnen zeggen van de schoolvervoerplannen. De inspanningen die gebeuren in verband met de verkeersveiligheid van de scholen passen ook in het kader van een schoolvervoerplan. Ook de minister van Onderwijs moet dan betrokken worden bij de rondetafelconferentie die ik reeds bepleit heb.

Kortom, dit moet dringend gebeuren. Ik vond het wetsvoorstel van de heer Bonte goed en ik heb me in de Senaat verzet tegen het feit dat het werd afgevoerd. Omdat een meerderheid voor was, zou de meest simpele oplossing geweest zijn dat het voorstel overgenomen en bekrachtigd werd, want dan was de zaak nu al beslecht. Het is jammer dat onder Franstalige druk een en ander op de lange baan werd geschoven. Ik hoop dat het eindresultaat minstens even goed zal zijn als het voorstel van de heer Ansoms.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Voor alle duidelijkheid wens ik te beklemtonen dat een regeling van bedrijfsvervoerplannen die louter op een vrijwillige aanpak is gesteund in de praktijk onvoldoende effectief blijkt te zijn. Daarom is een regeling met een meer verplichtend karakter noodzakelijk.

De regeling van het woon-werkverkeer binnen een federale wetgeving heeft als voordeel dat de afspraken terzake tussen werkgevers en werknemers, bepaald in een bindend opgelegd bedrijfsvervoerplan, binnen het kader van een CAO kunnen worden vastgelegd. Daarnaast bieden de federale wetsvoorstellen ook een kader voor de gewestgrensoverschrijdende woon-werkpendel naar Belgische bedrijven gelegen buiten het Vlaams Gewest. Die is bijvoorbeeld in de omgeving van Brussel zeer belangrijk. Een Vlaams decreet kan dit ruimer kader niet bieden. Mijn standpunt in deze aangelegenheid dat ik tijdens de vorige legislatuur heb verwoord, is dus niet gewijzigd.

Ik wens er wel nogmaals op te wijzen dat de federale wetsvoorstellen inhoudelijk evenwel ook aansluiten bij de aangelegenheden waarvoor de gewesten zo niet exclusief, dan toch in belangrijke mate bevoegd zijn. Het is voor mij bijgevolg duidelijk

Stevaert

dat het Vlaams Gewest wel moet worden betrokken bij de implementatie van een wetsvoorstel. Het is ook noodzakelijk dat deze aangelegenheid wordt geregeld in een samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten. Dit samenwerkingsakkoord moet voldoende ruimte bieden opdat de bevoegdheden van de gewesten inzake het mobiliteitsbeleid volledig tot hun recht kunnen komen.

Als de Vlaamse regering om advies wordt gevraagd, zal ik de Vlaamse regering voorstellen dit standpunt ook effectief mede te delen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11 uur.*
