

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



Zitting 2000-2001

14 december 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stopzetting van het toekennen van gratis De Lijn-abonnementen aan de Brusselse senioren

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke invoering van de dodehoekcamera

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke doortrekking van de N41

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de mogelijke doortrekking van de N41

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 14 december 2000

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.07 uur.*

Interpellatie van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stopzetting van het toekennen van gratis De Lijn-abonnementen aan de Brusselse senioren

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stopzetting van het toekennen van gratis De Lijn-abonnementen aan de Brusselse senioren.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik interpelleer reeds voor de vijftiende maal over dit onderwerp, de interpellaties hier en in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad samengeteld. Ik vermoed dat het nu voor het laatst is, maar dat zal de toekomst moeten uitwijzen.

De wijze waarop de Vlaamse regering dit dossier heeft aangepakt, zal mijns inziens in de toekomst gelden als een schoolvoorbeeld van de institutionele verhoudingen in dit land en van de wijze waarop gemeenschappen en gewesten in de toekomst ten aanzien van elkaar zullen moeten functioneren. In dit dossier is het van in het begin fout gelopen, en ik zal maar onmiddellijk eerlijk toegeven dat ik heb meegewerkt aan de booby trap die erin verscholen zit. Aan die verkeerde benadering van het vervoersbeleid en aan die verkeerde aanpak van de verhouding tussen Brussel en Vlaanderen zullen we allen een enorme kater overhouden.

Sta me toe een en ander eerst te verduidelijken. De opdracht van De Lijn binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van conventionele aard. Het betreft een overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen op grond waarvan een Brusselse gewestelijke dienst door Vlaanderen kan worden waargenomen, met name de verplaatsing van mensen over, maar ook binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat is er nu verkeerd gelopen ? Men heeft geprobeerd een gewestbevoegdheid te communautariseren, met andere woorden een gewestmaterie om te buigen tot een gemeenschapsaangelegenheid, met alle gevolgen van dien. Immers, vanaf het ogenblik dat de Vlaamse regering heeft gesteld dat de dienstverlening van De Lijn slechts voor een bepaalde categorie van inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou gelden, met name voor de Vlamingen, is het verkeerd gelopen en hebben ook wij het nog verwarrender gemaakt door te vragen het voor iedereen open te trekken. De oorzaak van het verkeerd lopen ligt dus in de bedachte typologie van dienstverlening.

Tot op de dag van vandaag blijf ik me afvragen waarom de Vlaamse regering de Brusselse gemeenten niet op dezelfde manier behandeld heeft als de Vlaamse gemeenten. Het hele probleem had eenvoudig herleid kunnen worden tot de problematiek van de Vlaamse gemeentebesturen indien een Brussels gemeentebestuur had beslist in te treden in het door de Vlaamse regering uitgetekend model en dus een bijdrage te betalen. Mijnheer de minister, dan had u echter niet het onderscheid mogen maken tussen Nederlands- en Franstaligen, iets waar u uiteindelijk op uitgemond bent en waarbij u hebt moeten vaststellen dat het begrip van subnationaliteit niet geldig was.

Een leuke ervaring bij onze eerste Brusselse stappen in dit hele verhaal is dat we daardoor uiteindelijk tot het besluit gekomen zijn dat slechts bij

Vandenbossche

wijze van spreken een handjevol mensen of Vlaming of Franstalig zijn, en dat zijn dan de politici en de ambtenaren die de eed hebben afgelegd. Dit zijn dus de enigen die in deze categorie thuishoren. Eigenaardig, maar dat is nu eenmaal de werking van ons systeem.

De eerste vraag is natuurlijk hoe dit allemaal is kunnen mislopen. Waarom hebt u er initieel niet voor geopteerd om de Brusselse gemeentebesturen te behandelen zoals de Vlaamse? U zou daardoor de Brusselse Vlaamse politici een grote dienst bewezen hebben: we hadden wij dan een bijzonder sterk debat kunnen ontwikkelen binnen onze gemeentebesturen en binnen onze schepencolleges door aan de Franstaligen een bijzonder sterk Vlaams aanbod voor te leggen voor elkeen, met de uitnodiging daar in te stappen. We hadden dan misschien ook kunnen aantonen dat de Franstaligen er misschien niet toe bereid zouden zijn geweest hun burgers in deze dienstverlening te laten intreden.

De wijze waarop dit model werd geconcipieerd is dus zowel politiek als institutioneel een gemiste kans geweest. Is hier nog een ommekeer mogelijk? Denkt de Vlaamse regering aan een ommekeer van de financiering van het systeem, vermits u daar muurvast zit? Vindt er een bezinning plaats om de institutionele logica van dit lieve landje vooralsnog te respecteren en dus opnieuw in een klassiek en normaal stramien te stappen?

Het huidige systeem kan niet nog meer mank lopen dan nu het geval is. Alle mensen, waaronder ikzelf, die het ooit hebben gewaagd zich te mengen in dit dossier en daarover – rechtstreeks of via de media – een mededeling te doen aan de burgers, worden overstelpt met klachten. De VZW Seniorencentrum Brussel was immers helemaal niet voorbereid op die opdracht om die vervoersbewijzen gratis uit te delen. Toevallig of niet: zeven dagen voor de verkiezingen komt minister Anciaux in eigen persoon daar aan de balie staan om die vervoersbewijzen met gulle hand uit te delen.

De regering – of toch een aantal leden ervan – is dus zo ver gegaan dat we nu met een zware kater zitten. Waarom is de kater zo zwaar? Het Vlaams Seniorencentrum Brussel heeft personeel tekort om alle aanvragen te verwerken, want het wordt geconfronteerd met enorm veel Franstalige aanvragen. De Franstaligen zijn immers op de kar gesprongen en sturen hele hordes gepensioneerden naar het seniorencentrum. Blijkbaar heeft het centrum beslist om de Franstalige aanvragen pas te be-

handelen na de Nederlandstalige. Als de Vlaamse regering hiertoe de opdracht heeft gegeven, dan vormt dit een bijzonder delicate zaak. Het seniorencentrum heeft ook bepaald dat de degenen die hun aanvraag hebben ingediend na een bepaalde datum in november, niet langer in aanmerking komen.

Er is duidelijk een warboel ontstaan. De situatie op het terrein is onoverzichtelijk, zelfs chaotisch. Daarom vraag ik u om deze taak over te nemen van minister Anciaux zodat u orde op zaken kunt stellen. Ik ben samen met vele Brusselse Vlamingen blij dat de gemeenteraadsverkiezingen achter de rug zijn, want we komen in dit dossier geen stap verder. Met een knipoogje wil ik u er nog op wijzen dat de verantwoordelijke ambtenaar van het seniorencentrum aan Jan en alleman boze brieven verstuurt. De man weet immers niet meer van welk hout pijlen te maken. Hij kan noch vooruit nog achteruit met dit dossier.

Mijnheer de minister, dit is een kwestie van gezond en goed beheer van de bevoegdheden. Hoe zult u de zaak aanpakken? Hoe zult u op een rustige wijze orde brengen in deze chaos? Zult u het systeem van de Vlaamse regering handhaven waarbij de gratis abonnementen voor 100 procent op de eigen begroting terechtkomen? Hoeveel personeelsleden en financiële middelen zult u vrijmaken zodat iedereen kan worden bediend? Of zult u het geweer van schouder veranderen en de Brusselse gemeenten responsabiliseren om het Vlaamse systeem over te nemen? Wat vindt u ervan dat uw collega-minister een week voor de gemeenteraadsverkiezingen gratis kaartjes van De Lijn kwam uitdelen met TV Brussel in zijn kielzog en dat hij de hele boel na de verkiezingen op een chaotische wijze heeft achtergelaten?

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Mijnheer Vandenbossche, de uitreiking van kaarten voor het gratis openbaar vervoer ten gunste van inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die 65 jaar en ouder zijn, wordt geregeld via een overeenkomst tussen de VZW Seniorencentrum Brussel en de Vlaamse Vervoermaatschappij. Met de uitgereikte kaart kunnen de 65-plussers gratis gebruik maken van de diensten van het geregeld vervoer van De Lijn.

De geïnteresseerde 65-plussers kunnen hun aanvraag alleen indienen bij de VZW Seniorencentrum Brussel. De VZW is de betalende partij van het derdebetalercontract en heeft aan de maatregel de nodige bekendheid gegeven via diverse infor-

Stevaert

matiekkanalen. Het centrum verzamelt de aanvragen en levert maandelijks de persoonsgegevens aan de Vlaamse Vervoermaatschappij. De VVM is enkel verantwoordelijk voor de aanmaak en de verzending van de kaarten.

Op het overleg tussen de Waalse en de Vlaamse regeringen werd de wederzijdse erkenning van de 65-plusnetabonnements TEC en VVM in het vooruitzicht gesteld. Deze maatregel zal normaliter op 1 maart 2001 in voege treden. De Brusselse Hoofdstedelijke regering wordt uitgenodigd om dit principe van wederzijdse erkenning bij te treden. Concreet zou dit betekenen dat alle 65-pluskaarten van de VVM, de TEC en de MIVB geldig zijn op de drie vervoersnetten. Het gratis vervoer van alle 65-plussers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou daardoor op een ideale manier zijn geregeld.

Ik heb het geweer nog geen enkele keer van schouder veranderd. Het contract tussen de VVM en het Seniorencentrum te Brussel is een van de vele contracten die de VVM heeft afgesloten met een derde partner, zoals met bedrijven, scholen, steden, gemeenten, de federale overheid en zelfs met de Vlaamse overheid. Bij elk van deze contracten staat een derde betaler in voor het gratis openbaar vervoer van een bepaalde groep mensen.

De vraag op welke wijze de werking van het Seniorencentrum moet worden gevrijwaard, moet u aan de bevoegde minister stellen. Ik herhaal dat het centrum een derde betaler is. Ik ben als minister enkel bevoegd voor de VVM. Ik ben niet bevoegd voor de derden die een contract afsluiten. Er zijn reeds tal van instanties die afspraken maken met De Lijn. In de toekomst zullen waarschijnlijk ook een aantal bedrijven afspreken om te betalen in de plaats van hun personeel. Hoe het seniorencentrum de afspraken in de praktijk omzet en hoe het centrum wordt gefinancierd, zijn zaken die buiten mijn bevoegdheid vallen.

Over de samenwerkingsverbanden zeg ik u heel duidelijk dat ik de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse gemeenten op identiek dezelfde wijze behandel. Elke Waalse of Brusselse gemeente kan, op precies dezelfde wijze als de Vlaamse gemeenten, een contract afsluiten met de VVM om tariefverminderingen te bekomen voor haar inwoners. Ik zal in dat verband trouwens geen enkele discriminatie dulden, noch in de ene, noch in de andere richting.

De vraag over de uitreiking van de abonnementen moet u uiteraard aan de betrokken minister stellen.

Om alle verwarring voor eens en voor altijd uit de wereld te helpen, herhaal ik nog eens heel duidelijk dat de VVM in dit verhaal gewoon een contractant is. De VVM levert een dienst waarvoor het Seniorencentrum Brussel betaalt. In Vlaanderen betaalt het Vlaams Gewest een compensatie aan de VVM.

Het zou logisch zijn als in Brussel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de vergoeding zou betalen aan de VVM, of als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een overeenkomst met ons zou afsluiten waardoor de inwoners van Brussel gratis met de bussen van de VVM mogen rijden. Wij willen natuurlijk in ruil dat de Vlamingen gratis worden vervoerd in de bussen van de MIVB. Het is immers heel merkwaardig dat de inwoners van Brussel niet gratis mee mogen in de Brusselse bussen, maar dat wel heisa wordt gemaakt omdat ze niet gratis worden vervoerd in Vlaamse bussen. Ik merk dat tal van ministers hierover bekommerd zijn. Ik zal daarom de Brusselse minister die bevoegd is voor vervoer een heel constructief aanbod doen dat hij kan voorstellen aan de Brusselse regering. Ingaan op het aanbod zou ook voor Brussel een schitterende zaak zijn. Ik zie trouwens niet in waarom we wel een afspraak kunnen maken met de Waalse bevoegde minister, maar niet met de Brusselse.

U suggereert om de vraag te stellen aan de steden en gemeenten. Dat is een goed idee, maar ik ben echter een gewestminister en ik ben enkel bevoegd voor het vervoer in Vlaanderen. Het klopt dat bussen dankzij een overeenkomst de gewestgrenzen mogen overschrijden. Zo rijden bussen van De Lijn en de TEC het Brussels Gewest binnen, en rijden bussen van de MIVB over de grens van een gewest.

Gemeenten kunnen een bijdrage leveren. In Vlaanderen betaalt het gewest het gratis vervoer voor alle 65-plussers. Een gemeente die gratis openbaar vervoer wenst te verstrekken aan alle 60-plussers, kan dat doen. Ik meen dat de gemeente Boom hiervan een voorbeeld is. De kosten worden betaald via middelen uit de gemeentekas. Niets belet Brusselse gemeenten om een dergelijke afspraak te maken en te betalen.

Het Vlaams Gewest zal echter nooit betalen voor gratis openbaar vervoer in Brussel. Het gratis aanbieden valt immers onder de gemeenschapsbevoegdheden, het vervoer onder de gewestbevoegdheden. Ik roep de Brusselse ministers op om in te

Stevaert

gaan op ons aanbod. Ik neem aan dat een aantal Vlaamse schepenen die zijn vertegenwoordigd in de Brusselse steden en gemeenten, een inbreng zullen doen. Ik roep zeker de Brusselse minister Chabert op om een overeenkomst af te sluiten naar het voorbeeld van de Waalse regering. Als hij ingaat op dit voorstel, zijn we van alle problemen verlost. Het zou bovendien een goede zaak zijn voor het toerisme.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de chaotische manier van werken. Het is nogal gemakkelijk om me te antwoorden dat ik de bevoegde minister moet interpellieren. Daarmee stuurt u me in feite naar de Vlaamse Gemeenschapscommissie, omdat de VZW Seniorencentrum op Brussels niveau werd opgericht met middelen van de VGC.

Ik heb evenmin een antwoord gekregen op mijn vraag over de financiële middelen. Het Seniorencentrum kan in het bestaande systeem slechts uit de kosten raken als in 2001 in middelen wordt voorzien om alle aanvragen te behandelen.

Ik voel me niet geroepen om het debat ten gronde nu op gang te trekken, maar ik wil u toch nog een kleine tip geven. In Brussel hebben we voor een ander concept gekozen inzake de mobiliteit van senioren. We hebben geopteerd voor de categoriale aanpak en zorgen ervoor dat de behoeftigen gebruik kunnen maken van gratis openbaar vervoer. Dit geldt ook voor mensen van de derde leeftijd, mits ze aan bepaalde voorwaarden voldoen. Vlaanderen en Wallonië hebben een andere keuze gemaakt. Op termijn zullen de concepten worden geëvalueerd en zal blijken wat de beste keuze was.

Ik herhaal nog even mijn kernvraag : wordt voorzien in bijkomende financiële middelen waardoor het Seniorencentrum zal kunnen ingaan op de enorme vraag die u hebt gecreëerd ?

Minister Steve Stevaert : Ik ben blij te vernemen dat enorm veel mensen een aanvraag hebben ingediend. U hebt het over een chaotische afhandeling, maar daarvan merk ik niets. De VVM ontvangt de informatie van het Seniorencentrum en handelt de informatie heel correct af. De VVM werkt op dezelfde wijze bij de afhandeling van informatie van

andere derden, bijvoorbeeld van de universiteit van Leuven.

Ik kan mij niet mengen in de verdere gang van zaken in het Seniorencentrum. Als u meent dat het systeem in het seniorencentrum niet goed functioneert, dan moet u daarover een vraag stellen aan de bevoegde minister. De VVM kan enkel gelukkig zijn met de grote hoeveelheid aanvragen, want hoe meer aanvragen, hoe meer geld de VVM ontvangt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Niki De Gryze tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke invoering van de dodehoekcamera

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw De Gryze tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke invoering van de dodehoekcamera.

Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mijnheer de minister, in deze milieubewuste tijd waarin fietsen wordt aangemoedigd – onder meer door u -, moet dringend een oplossing worden gezocht voor het volgende probleem. Iedere maand wordt één fietser doodgedreden omwille van het beperkte zicht van de vrachtwagenchauffeurs. In 1999 was sprake van 55 letselgevallen bij fietsers, veroorzaakt door een rechts afslaan van vrachtwagen.

Om dergelijke ongevallen te vermijden is het belangrijk om voetgangers en fietsers bewust te maken van de gevaren op kruispunten. Het aanleggen van opstelruimtes voor fietsers bij verkeerslichten vóór de stopstreep van de auto's, vormt ook een optie. Ik wil het echter hebben over een derde mogelijkheid : de invoering van dobli-spiegels. Dat zijn speciale bolvormige spiegels die op vrachtwagens kunnen worden geplaatst en werden genoemd naar dode en blinde hoeken. In het geval van vrachtwagens staat een dode hoek gelijk met het ontbreken van zicht over een oppervlakte van 25 vierkante meter.

De Gryze

Een nog betere optie dan de dobli-spiegel, is de do-dehoekcamera, een recente technische ontwikkeling. De dodehoekcamera is een vrij goedkope oplossing. Een camera kost ongeveer 17.000 frank. Een camera en een monitor kosten samen 40.000 frank.

Al zijn een aantal oplossingen voorhanden, toch wordt te lang gediscussieerd over concurrentie en subsidies. Dat is onaanvaardbaar. In Nederland werd de knoop reeds doorgehakt. Daar verstrekt de overheid sinds februari een subsidie van 2000 frank op de 6000 frank die wordt gevraagd voor een dobli-spiegel.

Mijnheer de minister, ik vraag u om deze spiegels of camera's te verplichten voor de wagens waarop het installeren technisch mogelijk is. Het zou natuurlijk nog beter zijn als bedrijven over voldoende verantwoordelijkheidszin zouden beschikken om zelf te handelen en als ze een aanmoedigingsbeleid zouden voeren via een gerichte promotiecampagne of een mailing. Er zijn firma's, zoals Colruyt, die reeds zelf een initiatief hebben genomen, zonder de beleids- of subsidiemaatregelen af te wachten. Het is uiteraard beter dat de transportbedrijven zelf overtuigd zouden zijn van het nut van de camera's.

Kunnen we van u al concrete maatregelen verwachten vóór de Europese regeling klaar is? Die kan immers nog een tijdje op zich laten wachten. Ik ben me er natuurlijk van bewust dat de verplichte installatie bij ons slechts een gedeeltelijke oplossing zou bieden. Vlaanderen is immers een transitland voor vrachtwagens. Toch maakt elke geredde volwassene of kind deze maatregel de moeite waard.

Ik vernam dat nieuwe, milieuvriendelijke technologie voor alle voertuigtipes zal worden gestimuleerd. Misschien kan de maatregel in dit pakket worden opgenomen.

Als u van oordeel bent dat deze maatregel buiten uw bevoegdheid valt, dan verzoek ik u om contact op te nemen met de bevoegde federale minister en haar aan te sporen om dit probleem bij hoogdringendheid te behandelen. Dat moet kunnen, want ik heb gelezen dat u ook samenwerkt met haar op het vlak van de intelligente snelheidsaanpassingen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, het geschetste probleem is belangrijk. Het klopt dat doden vallen omwille van de dode hoek en dat dringend naar een oplossing voor dit probleem moet worden gezocht.

Elke minister mag echter slechts handelen op zijn bevoegdheidsterrein. Op Vlaams niveau kan wel iets worden gedaan, maar toch hebben we het nu met name over een federale materie. Ik begrijp dan ook niet goed waarom deze vraag op onze agenda werd geplaatst.

Ik heb dezelfde vraag in de Senaat gesteld aan federaal minister Durant. Zij heeft natuurlijk verwezen naar Europa, want men kan niet om de aanpassing van richtlijn 71/127 EEG heen. Ook op Europees niveau is men bezig met dit probleem. De federale minister heeft me ook geantwoord dat ze alles op alles zal zetten om een definitieve regeling te bereiken tijdens het Belgisch voorzitterschap van de EU.

Ik ben het met mevrouw De Gryze eens dat we niet moeten wachten op de Europese richtlijn, en dat we het Nederlandse voorbeeld moeten volgen. Ik heb daarom in de Senaat een voorstel van resolutie ingediend om werk te maken van een subsidieregeling. Die regeling moet eveneens op federaal niveau worden bepaald. Ik hoop dat ik de steun zal krijgen van de meerderheidspartijen.

De EU-regeling kan nog een tijdje op zich laten wachten, maar eens Europa het licht op groen zet, kunnen we artikel 43.3 van het KB van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's en aanhangwagens moeten voldoen, aanpassen door de spiegel te verplichten. In afwachting van een definitieve aanpassing kunnen we met een subsidieregeling werken. De installatie van de spiegel is een minimale inspanning die we van de sector mogen verwachten.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik herhaal nogmaals dat hoongelach klonk toen ik pleitte voor de overheveling van de verkeersregels naar de deelstaten. Ik zal dat feit blijven herhalen, want vandaag horen we een nieuw voorbeeld dat het nut van mijn pleidooi staft.

Ook ik ben ervan overtuigd dat de spiegel moet worden verplicht. In de werkgroep heb ik daarop aangedrongen, en ik heb terzake ook een brief geschreven. De Vlaamse overheid kan niets doen,

Stevaert

maar ik ben ervan overtuigd dat het federale niveau de spiegel kan verplichten voor Vlaamse voertuigen, zonder op een Europese richtlijn wachten. Natuurlijk zou het om een beperkte maatregel gaan, maar wij zouden erdoor reeds in orde zijn. De federale overheid zou de verplichting kunnen invoeren en zou die progressieve regel kunnen gebruiken tijdens de Europese discussie. We kunnen Europa immers veel beter onder druk zetten als de zaak in ons eigen land of in onze eigen regio reeds is geregeld.

Mevrouw De Gryze, u stelt ook dat het veel beter zou zijn als de bedrijven zelf een initiatief zouden nemen. Een aantal bedrijven, zoals Colruyt, beschikt op het vlak van mobiliteit reeds over een hoogstaande ethische code. Ik hoop dat heel wat bedrijven spontaan zullen ageren, maar toch blijf ik voorstander van een verplichte regeling. Een aantal bedrijven zal de spiegel immers nooit uit vrije wil installeren.

Mijnheer Malcorps, ik ben geen voorstander van een subsidieregeling. Een veiligheidsmaatregel moet naar mijn mening niet worden gesubsidieerd. De bedrijven moeten zelf hun verantwoordelijkheid opnemen. De kost van het plaatsen is immers heel klein in vergelijking met de kost van een voertuig. De overheid moet aan de plaatsing geen middelen van de belastingbetaler besteden. Ik geloof evenmin dat de plaatsing concurrentievervalsing tot gevolg zou hebben. Een vrachtwagen kost ettelijke miljoenen franken, de uitrusting slechts een paar tienduizend franken. De dodehoekspiegel moet de standaarduitrusting worden van elk voertuig.

In de aanloop van het voorzitterschap van de EU zou België een mooi signaal kunnen geven, via een eigen regeling. Ik blijf herhalen dat iedereen mijn voorstel om de verkeerssnelheden aan de taalgrens te veranderen, als onzin beschouwde.

De voorzitter : Mevrouw De Gryze heeft het woord.

Mevrouw Niki De Gryze : Mijnheer de minister, ik wou nog even opmerken dat alle vrachtwagens die in Nederland worden geleverd sinds februari, standaard zijn uitgerust met een spiegel of een camera.

Ik zou graag nog vernemen of u over deze zaak al onderhandelingen hebt gevoerd met de federale minister.

Minister Steve Stevaert : In de werkgroep die bestaat uit vertegenwoordigers van de federale overheid en van de gewesten hebben we dit onderwerp reeds op de agenda geplaatst, evenwel zonder enig resultaat. Ik heb daarna een persoonlijke brief geschreven aan federaal minister Durant, maar zij blijft ervan overtuigd dat de zaak beter kan worden geregeld via een Europese richtlijn.

Iedereen is het natuurlijk eens over het nut van een Europese richtlijn, maar ik ben voorstander om in afwachting daarvan zelf een initiatief te nemen. Een van de kenmerken van het federale Europa is immers dat op lokaal niveau strengere regels kunnen worden bepaald dan op Europees niveau, op voorwaarde dat ze met geen enkele andere Europese richtlijn in strijd zijn. Via strengere regels op lokaal niveau kan van onderuit druk worden uitgeoefend. Op deze wijze zouden federale staten steeds moeten werken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke doortrekking van de N41

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de mogelijke doortrekking van de N41

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke doortrekking van de N41 en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de mogelijke doortrekking van de N41.

Minister Stevaert zal op beide vragen antwoorden.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is bekend dat verkiezingen veel gevolgen kunnen hebben, en dat is niet anders na de gemeenteraadsverkiezingen in Sint-Niklaas. De kandidaat-burgemeester van de nieuwe coalitie

Stassen

tie, de heer Willockx, heeft een aantal uitspraken gedaan over de verkeersproblematiek in zijn stad en in het Waasland.

Hij had het onder meer over de N41. Die baan vormt dikwijls het onderwerp van vragen en interpellaties. De baan is immers slechts voor een deel aangelegd, namelijk tussen Sint-Niklaas en Dendermonde. Ze bestaat slechts uit twee rijstroken, en er is grond gereserveerd voor twee andere rijstroken, waarop misschien ooit een bos kan worden aangelegd. In elk geval bestaan een aantal plannen voor herinrichting. Volgens sommigen moet de baan worden doorgetrokken tot in Aalst, volgens anderen ook tot in Hulst, waar de baan de N49-A11 zou kruisen.

Via de pers heb ik vernomen dat de heer Willockx met het doortrekken van de N41 twee doelstellingen beoogt. Enerzijds wil hij het verkeersprobleem in zijn stad oplossen door het voltooiën van de ring rond Sint-Niklaas via de N41, want de grote markt van de stad vormt nu het knooppunt van die ring. Anderzijds wil hij een nieuwe verbinding aanleggen tussen de E17 en de N49, of met andere woorden een nieuwe grote ring tussen Kallo en Haasdonk.

Mijnheer de minister, de pers heeft veel aandacht besteed aan dit probleem. De heer Willockx heeft immers bekendgemaakt dat hij bij u op bezoek is geweest. Hij heeft de problemen aan u voorgelegd en waarschijnlijk heeft hij u ook gevraagd om op te treden. Ik kan niet geloven dat de heer Willockx de bevoegdheidsverdeling van de Vlaamse regering niet kent, maar toch denk ik dat hij bij de verkeerde minister heeft aangeklopt. Het gaat in de eerste plaats over een probleem van Ruimtelijke Ordening, en daarvoor is minister Van Mechelen bevoegd. Pas in de tweede plaats is er sprake van een probleem van Openbare Werken. Daarom stel ik over dit thema zowel vragen aan u als aan minister Van Mechelen. Ik heb er geen bezwaar tegen dat u ook in zijn plaats antwoordt.

Mijnheer de minister, omdat ik uit de pers heb vernomen dat u de heer Willockx hebt ontvangen, wil ik u vragen om de inhoud van dit gesprek bekend te maken. Kunt u ons vertellen welke problemen de heer Willockx heeft aangekaart en wat uw reactie was? Tegen zijn gewoonte in heeft hij immers heel weinig uitleg verschaft. Onder welke voorwaarden zijn de voorstellen van de heer Willockx bespreekbaar?

Aan minister Van Mechelen wilde ik de volgende vragen stellen. Welke plannen zijn er voor de N41 tussen Sint-Niklaas en de N49? Hoe zit het met de concrete invulling van het RSV en het gewestplan? Onder welke voorwaarden kan de doortrekking van de N41 in de richting van Hulst en van de N49 worden besproken? Vormt het eventueel doortrekken van de N41 een alternatief voor de verbinding Kallo-Haasdonk waarop zo dikwijls wordt gealludeerd?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil de heer Stassen erop wijzen dat het altijd risico's inhoudt om zich alleen te baseren op een krantenartikel. Ik heb een gesprek gevoerd met regeringscommissaris Willockx. Hij vertelde me dat de schriftelijke vraag van de heer Stassen onvolledig is en dat hij in de vraag verkeerd wordt geciteerd.

In de stad Sint-Niklaas is men al jaren bezorgd over de mobiliteit. De bezorgdheid wordt gedeeld over de partijgrenzen en bestuursmeerderheden heen. Iedereen vraagt de voltooiing van de ring rond Sint-Niklaas, zowel in westelijke als in oostelijke richting. Het is evident dat de secundaire weg nooit een volwaardig alternatief kan vormen voor de zogenaamde grote ring rond Antwerpen. Dat is vrij duidelijk. Deze ringweg rond Sint-Niklaas bestaat op dit ogenblik slechts uit twee rijvakken en dit moet in de toekomst zo blijven, want die heeft een totaal andere functie dan de eventuele grote ring rond Antwerpen. Bovendien moet een ringweg rond een stad voldoende dicht bij die stad aangelegd worden.

In het investeringsprogramma van openbare werken is voor het programma 'Oost-Vlaanderen/secundaire wegen/N41 Sint-Niklaas' na 2003 voorzien in 300 miljoen frank voor het sluiten van deze ring. Er is ook nog de vraag naar een eventuele oostelijke aansluiting op de E17. Ik merk ook dat in het investeringsprogramma N70 in 100 miljoen frank is voorzien voor de aanpassing van de ringfunctie in Sint-Niklaas in 2001 en 2002, dus tweemaal 50 miljoen frank.

Kunt u ons meer duidelijkheid verstrekken over deze programma's? Treedt u mijn zienswijze bij?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Wat de voltooiing van de ring rond Sint-Niklaas betreft, bestaat er over

Wymeersch

nagenoeg alle partijpolitieke grenzen heen een vrij grote consensus.

Onze stad heeft te kampen met een vrij benarde verkeerssituatie die historisch gegroeid is. We pleiten daarom allemaal voor een ontsluiting van de ring aan de westelijke kant en voor de aanleg van een oostelijke tangent op de E17.

Voorts worden we geconfronteerd met steeds sterker toenemend vervoer naar Antwerpen-Linkeroever. Ik verwijs in dit verband naar de Waaslandhaven waarvoor de uitbreidingsplannen legio zijn. We moeten dienaangaande al het mogelijke doen om te vermijden dat het containervervoer het Waasland als doorganggebied gaat gebruiken. In die zin treed ik dan ook de heer De Meyer bij die stelde dat het doortrekken van deze ring en dus van de N41 nooit een volwaardig alternatief kan zijn voor de grote ring rond Antwerpen. Er dringt zich dienaangaande eerder een combinatie van maatregelen op, met het doortrekken van de N41 en het verbeteren van de mogelijkheden ter hoogte van Gent als mogelijke elementen.

Wij pleiten in ieder geval voor het verlenen van prioriteit aan de voltooiing van de ring in Sint-Niklaas omdat de verkeerssituatie in en rond onze stad al te benard geworden is.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, ik zal niet ingaan op de persartikelen. Zoals u weet, lees ik Het Belang van Limburg en in die krant stond over deze aangelegenheid niets te lezen.

Mijnheer Stassen, in antwoord op uw vraag kan ik u mededelen dat er op het gewestplan Sint-Niklaas/Lokeren nog steeds in een reservatiestrook voorzien is voor een verbinding tussen de E17 en de N49-A11 via de N41. Het vak tussen de E17 en de N70 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gecategoriseerd als weg van categorie primair II en is reeds aangelegd. Dit wegvak werd geselecteerd voor de ontsluitingsfunctie van het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas naar het hoofdwegenet.

In de aanleg van de volledige N41 tussen de E17 en de N49-A11 is in het RSV niet voorzien. Als de N41 volledig wordt aangelegd tussen de E17 en de N49-A11, wordt immers een wegverbinding gemaakt tussen twee hoofdwegen. Deze verbinding zou dan functioneren op het niveau van een pri-

maire weg 1. Primaire wegen 1 zijn limitatief opgesomd en maken onderdeel uit van de bindende bepalingen van het RSV. Zonder een bijstelling van het RSV is de aanleg van de volledige N41 tussen de E17 en de N49-A11 dus onmogelijk. Deze verbinding zou dan complementair zijn aan de reeds bestaande verbindingen tussen de E17 en de N49, namelijk de R4 te Gent en de R1 te Antwerpen.

De doortrekking van de N41 tussen de E17 en de N49 kan bovendien bezwaarlijk als een alternatief voor de verbinding Kallo-Haasdonk worden beschouwd. De bestaande ruimtelijke inrichting van de weg in zijn omgeving, evenals de aansluitingen met de stedelijke wegen zijn zodanig geconcipeerd dat zij niet inschakelbaar zijn in een internationale verbindingfunctie.

Bij de verdere uitbouw van de N41 dient dan ook rekening gehouden te worden met bovenstaande randvoorwaarden. Dit betekent dat de N41 op secundair niveau ingeschakeld kan worden als sluitstuk van de westelijke ring rond Sint-Niklaas ter verbetering van de verkeersleefbaarheid van de binnenstad. Conform de bepalingen van het RSV dient een dergelijke omleiding voldoende dicht aan te sluiten bij de stad. De huidige gewestweg N41, die nu tot aan de Tuinlaan loopt, moet daarvoor worden verlengd tot over de spoorlijn en dan via een nieuw aan te leggen vak langs de spoorlijn aansluiten op de bestaande noordelijke ring R42. Voor deze verlenging is in het meerjarenprogramma 2001-2003 in een krediet voorzien van 300 miljoen frank, te besteden na 2003. Op deze wijze kan de leefbaarheid van de binnenstad aanzienlijk worden verbeterd.

Verder is er ook in een budget voorzien van 50 miljoen frank voor de verbetering van de ontsluiting van de zuidoostelijk gelegen industriegebieden. Door de stad Sint-Niklaas werd in het verleden ook het idee geopperd om aan de oostelijke zijde een ringweg aan te leggen van de gewestweg N70 tot aan de E17. Dit zou de aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex op de E17 inhouden. Gelet op de aanwezigheid van reeds twee op- en afrittencomplexen op korte afstand en de wens van het RSV om het aantal op- en afrittencomplexen te beperken, kan de aanleg van een bijkomend op- en afrittencomplex niet in aanmerking worden genomen.

Tot slot zou ik willen stellen dat het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas nog in opmaak is. Het mobiliteitsplan zal zich dus nog moeten uitspreken over de opportuniteit van de voorgestelde wegeninfrastruc-

Stevaert

tuur. Een mobiliteitsplan dient zich evenwel steeds in te passen in het RSV.

Waarschijnlijk zal de heer Willockx de volgende keer naar het kabinet van minister Van Mechelen stappen. *(Gelach)*

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Uw dadendrang en de dadendrang van de heer Willockx kennende, zal dit misschien ooit wel opgelost worden met een opvoering van een toneelstuk door de juiste personen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.53 uur.*
