

# VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

10 december 2002

## HANDELINGEN

### COMMISSIEVERGADERING

#### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van Vlaamse ondersteuning van autodeelprojecten

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van stelplaatsen van De Lijn in de regio Gent

Vraag om uitleg van de heer Peter Gysbrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van gemeentelijke beslissingen inzake mobiliteit voor de omliggende gemeenten

Interpellatie 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 voet- en fietspaden langs gewestwegen



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 10 december 2002

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jean Geraerts**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.07 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van Vlaamse ondersteuning van autodeelprojecten**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitblijven van Vlaamse ondersteuning van autodeelprojecten.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, autodelen is onmiskenbaar een van de instrumenten om te werken aan duurzame mobiliteit. De voorbeelden uit het buitenland zijn bekend. Gemiddeld 12 mensen maken gebruik van een deelauto en autodelers rijden ongeveer een derde minder kilometers. Meeten wordt op die manier een grote milieuwinst geboekt, zoals de daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Autodelen is ook een sociaal instrument. Voor heel wat gezinnen blijft een auto te duur. Uit voorbeelden uit fietsland Nederland blijkt dat een gezin dat overstapt naar een deelauto, gemiddeld 150 euro per maand kan besparen.

Autodelers gebruiken, meer dan autobezitters, vaker het openbaar vervoer. Daarom zou De Lijn een voorstander moeten zijn van samenwerking met autodeelprojecten. Een goed voorbeeld is Zwitserland. Daar werden autodeelprojecten ontwikkeld samen met de spoorwegen. Aan het station staan de deelauto's geparkeerd, zodat de ge-

bruikers zich vlot kunnen verplaatsen zonder een eigen auto te bezitten.

Autodelen bestaat in vele vormen. Er zijn informele vormen, waarbij burens of familie de auto delen. In Nederland maken bijna 50.000 mensen daar gebruik van. Er zijn ook commerciële vormen. Recent is een doeltreffend systeem in opmars, waarbij in een stad een aantal auto's op verschillende plaatsen staat, die kunnen worden gebruikt door de leden. Reserveren gaat heel vlot : telefoneren met een chipkaart, de pincode intikken, en de afrekening volgt later.

Na jarenlang veldwerk van de pioniers, bestaan er nu heel goede systemen. Dit is dus een goed moment om als overheid de nodige steun te geven aan deze initiatieven. Het Vlaams Parlement heeft al uitvoerig gediscussieerd over autodelen. In 1999 werd een resolutie van mevrouw Verwimp, toenmalig Vlaams volksvertegenwoordiger, inzake autodelen na uitvoerige bespreking goedgekeurd. De resolutie vraagt de Vlaamse regering om middelen vast te leggen voor de organisatie en promotie van autodelen, De Lijn te betrekken bij initiatieven van autodelen, als overheid een voorbeeldfunctie te vervullen, en een bijakke te ontwikkelen voor het mobiliteitsconvenant om de gemeentelijke initiatieven te ondersteunen.

Mijnheer de minister, in antwoord op die resolutie verklaarde u dat u het initiatief genegen was en dat u een verkennende studie had opgestart die midden 1999 klaar zou zijn. Het Vlaams Parlement heeft in 2002 in het kader van het mobiliteitsplan de aanbevelingen over autodelen uit die resolutie opnieuw opgenomen, en heeft de opdracht herbevestigd aan de Vlaamse regering.

Uit een rondvraag die ik midden 2002 zelf heb gedaan, bleek dat er een aantal gesprekken bezig waren. De Lijn dacht ook na over de mogelijkheid van autodelen, maar ik heb geen weet van een con-

## Holemans

crete ondersteuning. Het zou jammer zijn dat Vlaanderen zijn pioniersrol verliest. In het verleden heeft het die rol zeker gespeeld, onder meer in Brugge, Antwerpen en Gent. Taxistop heeft samen met de Duitse firma Cambio een erg professioneel project opgestart, dat in Wallonië al wordt toegepast. In Namen zijn er 12 deelauto's, binnenkort volgen Louvain-La-Neuve, Luik en Dinant. Ook het Brusselse Gewest speelt op die evolutie in en zal binnenkort zo'n autodeelproject beginnen.

Het is heel belangrijk dat we gemeenten en steden die dat willen doen, ondersteunen. Zowel Antwerpen als Gent zijn vragende partij. Gelet op hun financiële situatie hebben ze nood aan een extra duwtje om dat te realiseren. Het is wellicht goed om via het mobiliteitsconvenant te werken, zodat meteen het gewest, de Lijn en de gemeente worden verplicht om samen te werken. Zo ontstaat ook de mogelijkheid om een synergie te ontwikkelen met het milieuconvenant. Op het meest ambitieuze niveau van het milieuconvenant, niveau 3, bestaat dan de mogelijkheid om proefprojecten te financieren inzake het ontwikkelen van een vervoersplan op wijkniveau, bijvoorbeeld het stimuleren van autodelen.

Minister Van Grembergen heeft bij de recente begrotingsbesprekingen aangekondigd dat hij het wagenpark van de Vlaamse Administratie zal doorlichten met het oog op de aankoop van meer milieuvriendelijke wagens. Misschien ligt hier ook een kans om binnen de Vlaamse administratie een autodeelproject te starten. Uiteraard kan dat niet met eigen dienstwagens, maar als er wordt geopteerd voor leasing, kan dat wel. Een klassiek probleem is dat een dienstwagen die eigendom is van de overheid ter beschikking wordt gesteld van particulieren. De overheid kan wel een autodeelproject starten, dat aan een VZW toekennen, en er dan gebruik van maken, in plaats van eigen dienstwagens te kopen. Dat is een te onderzoeken mogelijkheid.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat een studie over autodelen eind dit jaar wordt afgerond. Is die studie klaar en wat zijn de resultaten? Mijnheer de minister, hebt u in financiële ondersteuning van autodelen in Vlaanderen voorzien zoals het Waalse en het Brusselse Gewest reeds hebben gedaan? Welke initiatieven onderneemt De Lijn om autodelen te ondersteunen?

Denkt u aan de oprichting van een steunpunt of wilt u het bijvoorbeeld mogelijk maken dat ge-

meenten onder module 15 van het mobiliteitsconvenant initiatieven inzake autodelen kunnen indienen? Wat is uw mening omtrent de idee dat de Vlaamse administratie in dit dossier een voorbeeldrol moet spelen? Die idee werd trouwens vermeld in de resolutie van 1999.

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

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal eerst de huidige stand van zaken toelichten.

De haalbaarheidsstudie omtrent autodelen werd door de Mobiliteitscel afgerond. Hieruit bleek dat er in Vlaanderen wel degelijk een potentieel is om projecten inzake autodelen op te starten. Tevens blijkt dat de autodelers fervent gebruik maken van het openbaar vervoer. Het is dus aangewezen een product te lanceren in combinatie met een openbaarvervoerabonnement. Ingevolge deze vaststelling werd aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij opdracht gegeven om een aantal pilootprojecten voor te bereiden en op te starten.

Ondertussen werden initiatieven voorgesteld door onder andere Taxistop. Tussen de initiatiefnemers van Optimobil/Taxistop en de VVM hebben verschillende overlegvergaderingen plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat Optimobil/Taxistop een aantal voorstellen van businessplan en projectstructuur aan De Lijn heeft overgemaakt. Op dit ogenblik evalueert De Lijn de verschillende voorstellen. Die evaluatie gebeurt zowel in functie van de financiële haalbaarheid van de voorstellen als in functie van de complementariteit van autodelen ten opzichte van het bestaande aanbod van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Ik meen hiermee op de eerste twee vragen te hebben geantwoord. In antwoord op de derde en de vierde vraag en rekening houdend met het element dat autodelers ook fervent gebruik maken van het openbaar vervoer, zal een eventuele financiële inbreng aldus via de Vlaamse Vervoersmaatschappij verlopen. De Vlaamse Vervoersmaatschappij zal dus de oprichting van een eventueel steunpunt Vlaanderen mee moeten organiseren.

In navolging van de resolutie van het Vlaams Parlement bij de behandeling van het Ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, heeft de raad van bestuur van De Lijn beslist om zich in de toekomst ook te profileren in de coördinerende rol inzake mobiliteitsmanagement. In dit kader neemt De

**Stevaert**

Lijn bijvoorbeeld in 2003 het contract inzake beheer van de Carpooldatabank over van het Vlaams Gewest. Het lopende onderzoek inzake autodelen past eveneens in dit kader.

In antwoord op de vijfde vraag wens ik duidelijk te stellen dat het project autodelen niet gerelateerd is aan het mobiliteitsconvenant. Bij het opstarten van een project willen we achterhalen in hoeverre openbare of lokale besturen wensen mee te stappen in een dergelijk initiatief. Dit betreft uiteraard een autonome beslissing van het betrokken bestuur. Ik ben akkoord met het geachte lid dat dit een belangrijke stimulans zou geven om een dergelijk project zelfvoorzienend te maken.

Ik denk dat het nu nog een kwestie van weinig tijd is. Ik ben geen voorstander om via het mobiliteitsconvenant te werken maar ik denk dat er in steden als Antwerpen en Gent zeker interesse is om daaraan mee te werken. Nu moeten vooral de voorstellen voor de relatie tussen Taxistop en VVM goed worden uitgewerkt.

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

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, als ik u goed begrijp is het vooral De Lijn die dit in Vlaanderen op zich zal nemen. Zal De Lijn in uitvoering van de resolutie op relatief korte termijn met voorstellen komen die ook financiële ondersteuning inhouden ? Ik weet niet of er een mogelijkheid is van indicatief bedrag.

**Minister Steve Stevaert** : Neen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van stelplaatsen van De Lijn in de regio Gent**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problematiek van stelplaatsen van De Lijn in de regio Gent.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u zou kunnen zeggen dat deze vraag om uitleg bijna een luxeprobleem betreft. Luxeproblemen kunnen echter ook acute problemen worden. Dit zal het geval zijn door de komst van de nieuwe hermelijntram. Er rijden er al een aantal rond en in 2004 worden nieuwe hermelijntrams geleverd. Dit is uiteraard een zeer goede zaak maar door die grote trams zal er een capaciteitsprobleem ontstaan in de stelplaatsen van De Lijn in onder meer de regio Gent.

In november 2000 hebben we in deze commissie een delegatie van De Lijn ontvangen, die toen een investeringsprogramma heeft voorgesteld. De delegatie van De Lijn stelde dat in 2001 het terrein Wissenhage in Gent zou worden aangekocht. Er was maar liefst 1.250 miljoen frank ingeschreven om die stelplaats te kopen tussen 2002 en 2004. Sindsdien is het echter stil gebleven omtrent dat dossier. Voor zover ik weet is de site nog steeds niet aangekocht door De Lijn.

De bestaande stelplaats voor trams in Gentbrugge barst uit haar voegen. In het investeringsprogramma, dat we recent hebben ontvangen, is er geen budget ingeschreven om de stelplaats Wissenhage in de volgende jaren te realiseren. Nietemin is er wel in een budget voorzien om de stelplaats Gentbrugge uit te breiden. De directeur Oost-Vlaanderen van De Lijn heeft hierover een verklaring in de pers afgelegd.

Ik heb daarbij toch wel enkele vragen. De plannen van De Lijn voor de stelplaats van Wissenhage zijn mij vandaag onbekend. Ik heb de indruk dat er meer trams zullen komen op de stelplaats Gentbrugge en dat alle bussen zullen verhuizen naar Destelbergen, zodat daar in plaats van 80 ongeveer 180 bussen zullen worden gesteld. Deze plaats bevindt zich in het midden van een woonwijk. Is het wenselijk om een stelplaats die temidden een woonwijk ligt in die mate uit te breiden ? Mensen uit de buurt hebben me reeds gecontacteerd. U begrijpt dat ze vragen hebben bij een stelplaats waar elke morgen 180 dieselbussen zouden staan op te warmen. Er zijn ook vragen gesteld in verband met bijkomende verkeersoverlast. De plaats waar de bussen nu staan in Gentbrugge, is voor de chauffeurs bereikbaar met het openbaar vervoer, wat niet het geval is voor de stelplaats in Destelbergen. De buschauffeurs zullen dus met hun eigen wagen naar die stelplaats moeten komen. Bovendien zullen de bussen die 's morgens uitrijden en Gent moeten bedienen, allemaal via de Dender-

## Holemans

mondse Steenweg en Dampoort moeten rijden. Is het dan wel een goede keuze om de stelplaats Destelbergen maximaal uit te breiden? Indien die uitbreiding wordt gerealiseerd, moeten een mooie tuin en een typisch gebouw verdwijnen.

Waarom heeft het dossier over de stelplaats Wissenhage vertraging opgelopen? Heeft De Lijn het terrein in kwestie reeds aangekocht? Indien dat niet het geval is, waarom niet? Welke realisatiedatum wordt er in dat geval vooropgesteld? Moet ik uit de nieuwe documenten over het driejarig investeringsprogramma die we hebben ontvangen, afleiden dat het plan voor de stelplaats Wissenhage is geschrapt?

Welk overleg heeft De Lijn gepleegd in verband met haar uitbreidingsplannen voor de stelplaats te Destelbergen? Is er een akkoord bereikt met het gemeentebestuur?

Wat wordt er geantwoord op de bezorgdheden van de omwonenden van de stelplaats Destelbergen? Wat zal er gebeuren met het gebouw op die site dat een bijzondere architecturale waarde heeft? Volgens sommige omwonenden is het gebouw zelfs beschermd.

Hoeveel geld zal er worden geïnvesteerd in de stelplaats Gentbrugge? Gaat het om een duurzame investering of slechts om een tijdelijke investering in afwachting van de realisatie van de stelplaats Wissenhage?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, op de terreinen die bestemd zijn voor de stelplaats Wissenhage, werd reeds belangrijke bodemverontreiniging vermoed. Het oriënterend bodemonderzoek heeft dat vermoeden bevestigd. Op basis van het oriënterend bodemonderzoek heeft de OVAM om een beschrijvend bodemonderzoek gevraagd waaruit de saneringsmogelijkheden en de financiële gevolgen daarvan moeten blijken. Dat is uiteraard een belangrijk aspect bij de overdracht van de gronden die grotendeels aan de stad Gent en aan de NMBS toebehoren.

Er is eveneens een grondmechanisch bodemonderzoek uitgevoerd waarbij werd vastgesteld dat de bovenlagen uit stortmateriaal of uit geroerde grond bestaan. Bovendien komen er op grotere diepte weinig weerstandbiedende lagen voor. De funderingsmogelijkheden en de bijbehorende fi-

nanciële gevolgen moeten dus ook worden onderzocht. Op die manier zijn er bijkomende vertragingen ontstaan. De realisatie van de stelplaats is daarom gepland vanaf het midden van 2006. Het einde van de werken is gepland in het midden van 2008.

De Lijn heeft een ontwerp voor de herinrichting uitgewerkt. Op 1 oktober 2002 is dat ontwerp uitgebreid voorgesteld aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Destelbergen. Tijdens de voorstelling werd op drie dingen gewezen. Ten eerste past de herinrichting in de context van het programma van De Lijn in verband met de modernisering van de busstelplaatsen. Ten tweede voldoet de stelplaats aan de bepalingen van het Vlarem. Ten derde is de uitbreiding van de capaciteit onder andere noodzakelijk omwille van het grotere aanbod aan openbaar vervoer.

De herinrichting heeft als gevolg dat een aantal oude gebouwen die niet beschermd zijn, moeten worden afgebroken. Er zullen in de plaats daarvan moderne en functionele gebouwen worden opgericht.

Bovendien zal er asfalt worden gelegd in de plaats van kasseien om de geluidshinder te beperken. Nieuwe gescheiden riolen en waterbuffering zullen het mogelijk maken regenwater gescheiden en gedoseerd af te voeren. Om de hinder verder te beperken zijn er een aantal extra maatregelen gepland. Bij elke busparkeerplaats zullen batterijladers en perslucht worden geplaatst omdat dit geen geluidsoverlast veroorzaakt bij het starten en het vertrekken van de bussen.

Naar aanleiding van een akoestische studie zullen er bijkomende maatregelen worden genomen om de geluidshinder te beperken. Langs de Pasteurstraat worden geluidswanden in hout geplaatst. Die worden visueel geïntegreerd door het aanbrengen van klimop en doorkijkwanden in polycarbonaat. Het hout van de wanden wordt met verticale latten afgewerkt. Aan de kant van de Belgiëlaan zullen op de stelplaats hoge geluidswanden uit aluminium worden aangebracht. In de buurt van de was- en tankinstallaties worden hoge geluidswanden aangebracht. Aan de kant van de Dendermondse Steenweg wordt een nieuw en uitgebreid groenscherm van bomen en struiken aangeplant. Bovendien zullen de groene zones maximaal met nieuw groen worden beplant.

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning wordt eerstdaags samen met de aanvraag voor



**Stevaert**

de milieuvergunning ingediend. Op basis van deze aanvragen zal er een openbaar onderzoek komen.

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

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben verwonderd over het feit dat u nu zegt dat er veel problemen zijn met de site Wissenhage. Ik denk aan de vervuiling en het funderingsprobleem. Ik ben een hele tijd gemeenteraadslid geweest en in die hoedanigheid heb ik een aantal discussies over de juiste locatie op de voet kunnen volgen. Eerst werd er gedacht aan een terrein in Wondelgem, maar daarvan is niets in huis gekomen. We weten allemaal wie daar woont. Daarna is er na lang overleg en na veel studies voor Wissenhage gekozen. Het verbaast me dat nu wordt vastgesteld dat dat terrein niet de ideale keuze was. Dit is waarschijnlijk niet het beste dossier van De Lijn in Oost-Vlaanderen.

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

**Vraag om uitleg van de heer Peter Gysbrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van gemeentelijke beslissingen inzake mobiliteit voor de omliggende gemeenten**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gysbrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gevolgen van gemeentelijke beslissingen inzake mobiliteit voor de omliggende gemeenten.

De heer Gysbrechts heeft het woord.

**De heer Peter Gysbrechts** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over een praktijkvoorbeeld, maar is eigenlijk wel van toepassing op alle Vlaamse gemeenten. Vanaf begin december verbiedt de gemeente Bonheiden alle vrachtvervoer vanaf 3,5 ton op haar grondgebied. Meer bepaald worden de toegangswegen en twee dorpskommen, in totaal 9 kilometer, vrachtwagenvrij gemaakt. De gemeenteraad heeft dat goedgekeurd en de beslissing werd naar het ministerie gezonden voor goedkeuring.

De minister heeft die beslissing ondertussen goedgekeurd. De zaak heeft voor veel commotie gezorgd in de omliggende gemeenten. Heel wat burgemeesters worden daarover aangesproken. In een periode van mobiliteitsplannen zijn er veel actiecomités. Ze worden opnieuw geactiveerd. Veel mobiliteitsplannen komen in een ander daglicht te staan omdat het vrachtverkeer grondig wijzigt.

Los van een inhoudelijk oordeel over de opportuniteit van het weren van vrachtwagens uit een dorpskom, kunnen we ons afvragen of een dergelijke beslissing zonder overleg kan worden genomen. Omliggende gemeenten worden nu ongewild het slachtoffer van de beslissing van één buurgemeente. Blijkbaar stelt Bonheiden zich geen vragen over dergelijk ontstellend gebrek aan overleg en communicatie. In dit domein is communicatie en overleg onontbeerlijk. Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen.

Mijnheer de minister, is er een kader waar de diensten zich moeten aan houden bij het goedkeuren van dergelijke mobiliteitsbeslissingen? Zijn er binnen dat kader afspraken op het vlak van overleg en communicatie die de lokale besturen moeten naleven, als ze hun dossier goedgekeurd willen krijgen? Was u er bij de goedkeuring van dit dossier van op de hoogte dat geen overleg was gepleegd met de buurgemeenten en dat dit dus ernstige mobiliteitsproblemen zou opleveren voor de buurgemeenten? Bent u bereid om in de toekomst bij dergelijke beslissingen zelf een overlegronde te organiseren tussen alle betrokken lokale besturen, zodat dergelijke problemen zich niet meer kunnen voordoen?

Mijnheer de minister, ik heb het volste vertrouwen in u. U staat voor veilig en trager verkeer, maar zulke ingrepen bevorderen dat niet. Ik kan niet geloven dat u daar achterstaat. Ik kan me evenmin voorstellen dat hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan een betere mobiliteit. Dat u een pertinente weigering tot overleg goedkeurt, lijkt me niet vanzelfsprekend.

Mijnheer de minister, ik ben heel benieuwd naar uw antwoord en wil u uitnodigen om eens te komen kijken en u te vergewissen van de situatie. Er worden momenteel afspraken gemaakt met De Lijn. Mijn gemeente heeft het belbusproject goedgekeurd en zoekt nu data waarop u dat kunt komen toelichten. Ik hoop dat u gauw zult komen, mijnheer de minister, dan kunnen we samen ter plaatse de trajecten eens bekijken.

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

**De heer Jean Geraerts** : Mijnheer de minister, ik heb enkele maanden geleden ditzelfde onderwerp aangesneden. Ik heb u toen een vraag gesteld over de omleiding rond Munsterbilzen, waardoor het grote verkeer door Bilzen en Munsterbilzen werd verboden, met nefaste gevolgen voor de woonkern van Lutselus. In Diepenbeek heerst de totale chaos vanaf de autosnelweg tot in de gemeente. Dat betekent 6 kilometer file dwars door een dorpskom. Het is er levensgevaarlijk en onmogelijk om zich te verplaatsen.

Mijnheer de minister, is er destijds, toen u besliste om het zwaar verkeer door Munsterbilzen te verbieden, contact geweest met Diepenbeek ? Ik denk dat de burgemeester daar niet gelukkig is met de situatie. Als elke gemeente zo'n maatregel kan nemen, waar eindigt dat ? De mensen van Munsterbilzen zijn gelukkig. Het probleem ligt nu bij de andere gemeenten die met een totale overlast worden geconfronteerd. Mijnheer de minister, denkt u er nog eens goed over na om de ring rond Munsterbilzen te verwezenlijken.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer** : Mijnheer de minister, vele gemeenten stellen een eigen mobiliteitsreglement op. Ook mijn gemeente Zoersel heeft een beperkte 50-kilometerzone ingevoerd. De regel is dat, als daarop binnen de termijn niet wordt geantwoord, de maatregel van de gemeente wordt goedgekeurd. Ik sta absoluut achter de maatregel van de 50-kilometerzone. Ik heb nu gezien dat aan de gemeentegrenzen de 50-kilometerborden worden geplaatst, maar aan de woonkern staat het rechthoekig bord van de gemeente Zoersel en daarboven een doorgestreept 50-kilometerbord. Dat is dus volledig contradictorisch. Voor de burgers komt het in ieder geval zo over. Ik suggereer dat een en ander duidelijk wordt gemaakt. Ik vraag in mijn gemeente om al die borden weg te nemen.

Een gewone burger denkt dat hij bij het betreden van de woonkom, van 50 naar 70 kilometer per uur mag overschakelen. Normaal betekent een rechthoekig gemeentebord dat er 50 kilometer per uur mag worden gereden. Mijnheer de minister, ik stel voor dat het goedkeuren van een reglementering die de gemeente uitvaardigt, wordt begeleid. Anders komen we in een absurde kakofonie terecht. Ik ben trouwens niet de enige die zich daar vragen over stelt.

De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : We worden op dezelfde manier geconfronteerd met een ondoorzichtig ver-

keersbeleid. Elke week krijgen we opmerkingen van mensen die worden geflitst, omdat ze dachten dat ze 70 kilometer per uur mochten rijden.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, het koninklijk besluit van 16 maart 1968 houdende de coördinatie van de wet betreffende de politie op het wegverkeer heeft het kader vastgelegd waarbinnen aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer totstandkomen. Voor de gewestwegen worden de reglementen – behoudens deze die een zoning behelzen – vastgesteld door de directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer die daartoe gemachtigd is door de minister, na advies van de betrokken gemeenteraad, of ambtshalve indien dit advies niet binnen de 60 dagen na aanvraag is binnengekomen. De gemeenteraad kan eveneens dergelijk aanvullend reglement vaststellen, mits het ter goedkeuring aan de minister wordt voorgelegd.

In voorkomend geval kan het reglement in werking worden gesteld indien de minister binnen de 60 dagen na ontvangst geen uitspraak heeft gedaan. Wanneer een gemeente een voorstel doet om een gebod of een verbod in te stellen op gewestwegen op haar grondgebied, dan wordt dat voorstel op verschillende aspecten getoetst : past deze beslissing in een eventueel gemeentelijk mobiliteitsplan ? Is dit gebod of verbod logisch voor de betrokken ruimtelijke omgeving en wegcategorie ? Is er een vorm van continuïteit voor de betrokken gewestweg over een grotere lengte ? Welke is de geschatte invloed op de totaliteit van het wegennet ?

Wanneer er twijfels bestaan over die punten wordt er overlegd met de betrokken gemeentebesturen. Dit overleg kan resulteren in een aanpassing van het ontwerp van besluit, ofwel in een besluit tot afkeuring van het gemeentelijk reglement op de gewestwegen. Uiteraard zal dergelijk overleg ook in de toekomst worden voortgezet.

Voor dergelijke besluiten op gemeente- of provinciewegen is het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur bevoegd. Wat de gewestwegen in Bonheiden betreft, is mij geen besluit tot beperking van het vrachtvervoer tot 3,5 ton bekend. Er moet dan ook verwarring ontstaan zijn doordat die besluiten zijn goedgekeurd door de federale minister van Verkeer, en niet door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De absurde situatie in Zoersel waarover de voorzitter het had, valt evenmin onder Vlaamse bevoegdheid. Binnen de regelgeving is dat logisch, maar voor de burgers



## Stevaert

niet. De beste handelwijze is te vragen om die borden te verwijderen.

De geesten zijn echter aan het rijpen. Nog niet zo lang geleden was het een idioot idee om die bevoegdheid naar Vlaanderen over te hevelen. Ik heb de indruk dat iedereen het daar nu over eens geraakt. Dat zou een grote stap vooruit zijn. In het parlement werd ooit gezegd dat het een idioot voorstel van een idioot minister was. Nu gaat het de goede richting uit. Gemeenten die met een doorgestreept 50-kilometerbord boven een gemeentebord opgescheept zitten, kunnen beter vragen om dat te laten verwijderen.

**De voorzitter** : Ze mogen dat zelf doen, want ze hebben die borden zelf geplaatst.

**Minister Steve Stevaert** : Om zeker geen problemen te krijgen, moet de gemeente de toelating vragen om ze te verwijderen.

Mijnheer Geraerts, inzake uw opmerking stel ik voor dat we nagaan wat het overleg heeft opgeleverd. We zullen u daarover een schriftelijk antwoord toesturen.

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

**De heer Peter Gysbrechts** : Het loont zeker de moeite om dit probleem onder de aandacht te brengen. Mijnheer de minister, ik hoop dat u daar mee zult voor ijveren en het in alle mogelijke gesprekken dienaangaande ter sprake zult brengen. Een groot deel van die zaken speelt zich af op Vlaams niveau, de goedkeuring van dit gemeenteraadsbesluit misschien niet. Het is toch belangrijk dat de Vlaamse overheid een krachtig signaal geeft aan de gemeenten om daar iets aan te doen. Mobiliteit stopt niet aan de grenzen van een gemeente. Sommige gemeentebesturen schuwen of weigeren zelfs het overleg omdat de zaken dan aanslepen. Zo'n houding kan natuurlijk niet.

Mijnheer de minister, mijn uitnodiging blijft geldig. Als u in de buurt bent, kunnen we ter plaatse eens gaan kijken.

**Minister Steve Stevaert** : Dat is een constructief voorstel. Als mijn agenda het toelaat, wil ik zeker ingaan op uw uitnodiging. We kunnen ook nagaan of we in de commissie, over de grenzen van meerderheid en minderheid heen, de concrete punten nu al kunnen oplossen. Op termijn kunnen we

eveneens onze verzuchting uitspreken dat dit een homogene bevoegdheid wordt.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, we noteren uw suggestie om tijdens de eerstvolgende vergadering na nieuwjaar daarover een gedachtewisseling te houden.

Het incident is gesloten.

---

## Interpellatie 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 voet- en fietspaden langs gewestwegen

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over voet- en fietspaden langs gewestwegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, gewestwegen behoren tot de bevoegdheid van het gewest. Deze evidente stelling verliest echter aan duidelijkheid als we de analyse van de voorbije jaren maken.

Oorspronkelijk stond het gewest ook in voor de voet- en fietspaden langs de wegen die het aanlegde. Een jaar geleden is er echter afgesproken dat de gemeenten bij de heraanleg van dorpskernen de meerkosten voor de door hen gewenste materialen moesten betalen. Alhoewel de vraag kan worden gesteld of het gewest geen aandacht moet schenken aan de kwaliteit van de openbare ruimte, is dit niet geheel onlogisch. Gaandeweg echter namen de gemeenten alle kosten voor hun rekening. Door deze praktijk groeide de mening dat dit ook wettelijk zo was vastgelegd.

Uit juridische adviezen van de Vlaamse administratie blijkt echter dat dit toch niet het geval is. Het voetpad maakt immers integraal deel uit van de weg. De wegbeheerder moet instaan voor de aanleg en het onderhoud van de wegen. Deze juridische vaststelling is dus tegenstrijdig met de praktijk. Bijgevolg zijn nieuwe, duidelijke afspraken tussen de gewestelijke wegbeheerder en de gemeenten nodig.

## Decaluwe

Volgens de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten, die toch een objectieve bron is, stuurt de Vlaamse administratie, inclusief de administratie Wegen en Verkeer, aan op een bestending van de praktijk. Hiervoor worden argumenten aangehaald die volgens mij niet juridisch hard te maken zijn.

Een van de argumenten luidt dat de gemeente de gebreken of hindernissen op wegen die tot haar grondgebied behoren, moet signaleren of herstellen. De gemeente moet wel instaan voor veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de voetpaden. Ze kan echter de gedane kosten voor de wegen van andere wegbeheerders terugvorderen. In gebreke blijven door de wegbeheerder is immers een schuldige handeling volgens artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek.

Ik denk dat er moet gezocht worden naar een wederzijdse overeenkomst op basis van gelijkheid van de partners met name het gewest enerzijds en de gemeenten anderzijds. In deze overeenkomst moet de wijze van vergoeding aan de gemeente worden vastgelegd voor haar dienstverlening aan het Vlaams Gewest voor de aanleg en het onderhoud van de voetpaden. De overeenkomst moet worden afgesloten vanuit het idee dat wat de gemeente inbrengt, mooi meegenomen is voor het Vlaams Gewest en niet vanuit het idee dat wat het Vlaams Gewest inbrengt, mooi is meegenomen. Het is immers de wettelijke plicht van het Vlaams Gewest om voor zijn infrastructuur te zorgen.

Mijnheer de minister, u hebt stilaan dezelfde elementen ingevoegd inzake de problematiek van de fietspaden. We kennen de 80-percentsubsidiëring en de module 13 allemaal. Ik denk echter dat er een vorm van subsidie van de gemeenten aan het gewest bestaat en niet andersom. Bovendien groeit de gewoonte dat elke aanleg van fietspaden door de gemeente moet gebeuren. Zo wordt na de voetpaden stilaan ook voor de fietspaden de uitzondering de regel.

Een van de belangrijkste redenen voor het doorschuiven van de gewestelijke opdrachten naar de gemeenten is volgens interne contacten het personeelstekort bij de gewestelijke diensten. De financieel moeilijke situatie heeft ook reeds bij heel wat gemeenten tot een noodgedwongen personeelsstop geleid. Dit is uiteraard niet alleen uw verantwoordelijkheid, mijnheer de minister. Het groeiende takenpakket dat van de hogere overheden wordt doorgestuurd naar het gemeentelijk niveau, vraagt

een groeiende inzet van de gemeentelijke administratie. Hetzelfde verhaal kan worden verteld voor de provincies.

Bovendien worden verschillende investeringen door de gemeentebesturen noodgedwongen uitgesteld door de stijgende kosten en de dalende inkomsten. Dit heeft ook gevolgen voor de Vlaamse wegenbouwers, die hierover vorige week een noodkreet lieten horen. We hebben het hierover al gehad tijdens de begrotingsbespreking.

Als de voet- en de fietspaden langs de gewestwegen ook tot het takenpakket van de gemeenten worden gerekend, zullen de gemeenten hiertoe volledig moeten worden vergoed. Daarom moet er volledige klaarheid worden geschept omtrent dit juridisch advies van de Vlaamse administratie, dat ook volmondig wordt bijgetreden door de VVSG. Mijnheer de minister, hoe reageert u op de stelling van uw juridische dienst dat de aanleg en het onderhoud van voetpaden langs gewestwegen een opdracht is van het Vlaams gewest? Dit is trouwens duidelijk gebleken uit de opmaak van het vademecum van de voetgangersvoorzieningen bij de bevraging terzake aan de juridische dienst van de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer. Zo zijn we op deze problematiek gestoten.

Hoe zal de aanleg en het onderhoud van voetpaden langs gewestwegen in de toekomst verlopen zowel qua werk, als qua studies als qua financiering? Wordt hiervoor naar een overeenkomst gezocht tussen het gewest en de gemeenten op basis van gelijkheid of wordt het gewoon opgelegd?

Hoe zit het met de in het verleden door de gemeenten uitgevoerde werkzaamheden aan voetpaden langs gewestwegen?

Klopt het dat binnen de Vlaamse administratie de overtuiging groeit dat ook voor fietspaden het werk moet doorgeschoven worden naar de gemeenten? Zullen er in de toekomst geen fietspaden meer worden aangelegd en onderhouden door de gewestelijke administratie zelf? Misschien hebt u daarom de leidend ambtenaar van AWV, de heer Vanderheyden, meegebracht.

Gaat u akkoord met de stelling dat het werk dat de gemeenten uitvoeren aan de gewestelijke infrastructuur, dus inclusief de voet- en de fietspaden langs gewestwegen, volledig vergoed moet worden door de wegbeheerder inclusief dus het Vlaams Gewest?

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

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de minister, de vraag wie voor wat verantwoordelijk is en wie wat moet betalen, is reeds gesteld. Ik heb echter nog een bijkomende vraag.

Stel dat u voor de aanleg van een fietspad langs een gewestweg, in het kader van de mobiliteitsconvenanten, module 13 afsluit met een gemeente. Bijgevolg staat de gemeente zelf in voor de aanleg van het fietspad op kosten van het Vlaams Gewest hetzij volledig hetzij voor 80 percent of voor welk percentage dan ook. Voor de uitvoering van deze overeenkomst wordt een bepaald bedrag op de begroting ingeschreven zodat de lokale overheid het fietspad kan aanleggen.

Hoe gaat dit juist in zijn werk ? U sluit dus een module 13 af met de gemeente. Krijgt die gemeente binnen een bepaalde termijn na het afsluiten van de module een bepaald bedrag op haar rekening gestort ? Binnen welke termijn gebeurt dit ? Is er ook een bepaalde termijn waarbinnen de gemeente het fietspad moet realiseren of mag een gemeente dit naar willekeur verlengen of inkorten ?

U hebt met de gemeenten Lier, Herentals en Grobbendonk een module 13 afgesloten. Op de begroting van 2001 hebt u toen 8,8 miljoen euro ingeschreven. Het is nu bijna 2003. Tot op heden heb ik nog geen concrete aanvang van een aanleg langs de gewestweg N13 gezien. Is dit normaal ? Kan een gemeente de uitvoering uitstellen of is er een termijn bepaald ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Ik zal eerst op de vragen van de heer Huybrechts antwoorden. We zullen na gaan of er nog niet is gestart met de aanleg langs de N13.

De uitbetaling gebeurt in schijven van 10 miljoen. De gemeenten dienen per 10 miljoen, facturen in waarna ze uitbetaald worden.

Mijnheer Decaluwe, er moet niet alleen rekening worden gehouden met het algemeen juridische principe maar ook met praktijken die sedert decennia gangbaar zijn. Wat de voetpaden betreft, bestaan er sedert decennia afspraken dat de gemeenten binnen de bebouwde kom zorgen voor de aanleg en het onderhoud van voetpaden. Algemene juridische principes staan afwijkende overeenkomsten tussen partijen zeker niet in de weg. Op die

manier kan een oplossing worden geboden aan de feitelijke situatie op het terrein waarvoor de zuivere toepassing van de algemene wettelijke uitgangspunten minder geschikt is.

De afspraken over voetpaden zijn onder meer gebaseerd op omzendbrieven waarvan de eerste dateert van 28 april 1883. De omzendbrief die heden wordt toegepast, is deze van 16 november 1983. Het is dan ook niet verwonderlijk dat professor Wastiels in zijn handboek wegenrecht uitdrukkelijk vermeldt dat de gemeenten zorgen voor de aanleg van voetpaden. Dezelfde afsprakenregeling is opgenomen in het convenantenbeleid. Het convenantenbeleid heeft met andere woorden geen nieuwe principes voor de aanleg van voetpaden ingevoerd.

Deze afsprakenregeling wordt eigenlijk ook niet in vraag gesteld door de juridische dienst van het Vlaams Gewest. De reden waarom de gemeenten steeds vrijwillig en zonder enig voorbehoud voor de voetpaden binnen de bebouwde kom zorgen, is duidelijk. Deze voetpaden komen louter ten goede aan de inwoners van de gemeente of aan consumenten binnen deze gemeente. Ik denk hier bijvoorbeeld aan toeristen die in een stad als consument optreden. Alleen de gemeente heeft er dan ook alle baat bij dat voetpaden worden aangelegd en in goede staat worden gehouden.

De voetpaden zijn overduidelijk van gemeentelijk belang. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de gemeenten voor de aanleg en het onderhoud instaan. U merkt deze logica trouwens zelf op. Daardoor kunnen de gemeenten ook zelf de materialen kiezen en die laten aansluiten bij de gebruikte materialen voor de gemeentelijke infrastructuur zoals markten en pleinen. Op deze wijze kan elke gemeente een eigen invulling geven aan het imago dat zij wil uitstralen.

De nota vanwege de juridische dienst van het Vlaams Gewest werd opgesteld naar aanleiding van een veroordeling van het Vlaams Gewest tot het betalen van een schadevergoeding in het kader van een burgerlijke aansprakelijkheidsprocedure voor een rechtbank. Het standpunt van de juridische dienst moet dan ook in dit kader gesitueerd worden. De juridische dienst stelt dat een meer doorgedreven formalisering van de gangbare praktijken met duidelijke onderlinge afspraken aangewezen is om dergelijke veroordelingen in de toekomst te voorkomen. In deze zin voldoen de bepalingen die opgenomen zijn in de convenantenregeling aan de suggesties van de juridische dienst. Bijgevolg is het duidelijk dat er zich geen wetswijziging heeft voorgedaan en dat er niet plots iets

**Stevaert**

nieuws is ontstaan. Er is dan ook geen aanleiding om de goed functionerende praktijk plots om te schakelen.

Hoger vermelde redenering met betrekking tot de voetpaden geldt niet of in veel mindere mate voor de fietspaden. Ook wat deze infrastructuur betreft, blijft de houding van het Vlaams Gewest ongewijzigd. Met het oog op de uitvoering van het Vlaams fietsbeleid is het uitgangspunt om zoveel mogelijk de krachten te bundelen. Daar waar mogelijk moet men tot samenwerkingsovereenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de gemeenten komen.

Bij de aanleg van fietspaden langs gewestwegen kan gebruik worden gemaakt van module 13 van de mobiliteitsconvenants. Via het toekennen van een investeringssubsidie wordt de lokale overheid geëngageerd om het fietsbeleid van het gewest op haar grondgebied te ondersteunen. De gemeente ontvangt ofwel 80 percent ofwel 100 percent van de reële kostprijs inclusief studie- en onteigeningskosten en BTW voor de aanleg van een fietspad langs een gewestweg. De tussenkomst bedraagt 100 percent wanneer het fietspad opgenomen is in de lijst van prioritaire fietspaden en 80 percent wanneer dit niet het geval is. In het laatste geval draagt de gemeente 20 percent van de kostprijs, maar hiertegenover staat dat de fietspaden sneller kunnen worden aangelegd. Het onderhoud van fietspaden langs gewestwegen gebeurt volledig door het Vlaams Gewest.

Ten slotte kunnen de gemeentebesturen zich ook laten ondersteunen door een studiebureau voor de uitwerking van deze subsidiedossiers. Deze studiekosten worden eveneens gesubsidieerd door het Vlaams Gewest tegen 80 of 100 percent. Het doorschuiven van de werklust naar de gemeentebesturen moet dan ook genuanceerd worden en is zeker in verhouding tot de versnelling die bereikt kan worden inzake de aanleg van fietspaden.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zou u ons bij wijze van documentatie die omzendbrief van 1983 kunnen bezorgen ?

Er zit geen echte logica in uw toelichting. In verband met de voetpaden zegt u dat deze praktijk zo is gegroeid omdat de gebruikers van de voetpaden de mensen van de gemeenten zelf zijn. Dan maakt

u de link naar het toerisme. Dezelfde redenering gaat perfect op voor diegenen die op de weg rijden. Het gaat hier over het principe hoeveel weggebruikers wel of niet tot de gemeente behoren. Ik vind deze logica niet heel correct maar ik begin uw verhaal nu wel te begrijpen.

Ik probeer uw antwoord zeer eenvoudig te vertalen. U zegt dus dat het gewest dit juridisch gezien *sensu stricto* wel moet doen. Omwille van het convenantenbeleid, waarmee de gemeenten akkoord zijn want anders hadden ze het nooit afgesloten, betekent dit dat zij in feite ook instaan voor de aanleg van wegen. Als ik het goed begrepen heb, kunnen de gemeenten een hard juridisch standpunt innemen, zodat er inzake openbare werken niet veel meer kan gebeuren zonder instemming van de gemeenten. Er kan worden afgeweken omwille van bepaalde convenants, maar het antwoord dat u in dat verband hebt gegeven, bevredigt mij niet. Gemeenten krijgen maar toestemming voor de aanleg van bepaalde fietspaden en voor bepaalde werken. De studiekosten moeten zwaar worden geprefinancierd. Het geld wordt nadien pas verkregen. Dat is de voorwaarde om eraan te kunnen beginnen. Klopt dat of klopt dat niet ? Ik zou daar graag eens duidelijkheid over krijgen.

Mijnheer de minister, in verband met de prefinanciering kan ik nog een aantal voorbeelden vermelden. We hebben hier naar aanleiding van een vraag van de gemeente Bree nog een discussie gehad. De gemeente zei dat ze de zaak vooruit wou schuiven en wou prefinancieren. Ze moest het geld pas hebben op het ogenblik dat was gepland in het investeringsprogramma. U hebt zich toen verzet tegen die vorm van prefinanciering. Uw antwoord bevredigt mij dus niet in strikt juridische zin. Het is natuurlijk ook mogelijk dat ik uw antwoord niet volledig heb begrepen.

**Minister Steve Stevaert** : De voetpaden binnen de bebouwde kom zijn de bevoegdheid van de steden en de gemeenten. In principe heeft dat niets met het convenantsbeleid te maken. Dat is al zo sinds mensenheugenis.

**De heer Carl Decaluwe** : U zegt dat dat is geregeld door een omzendbrief in 1983. Alles is blijkbaar gebaseerd op wetgeving van de eeuw daarvoor. Kan wetgeving worden gewijzigd via een omzendbrief ? Volgens mij kan dat niet.

**Minister Steve Stevaert** : Gewestwegen vallen onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Voetpaden langs die gewestwegen worden aangelegd door de stad of de gemeente. Als een voetpad



## Stevaert

niet in orde is en er een ongeval gebeurt, kan de rechtbank het Vlaams Gewest in sommige gevallen veroordelen omdat het voetpad niet in orde is. Daar komen we nu aan tegemoet en in dat opzicht zijn de convenants een goed instrument. Als er een overeenkomst is met steden en gemeenten, kunnen we immers niet meer worden veroordeeld.

De VVSG ziet het wel zitten dat het Vlaams Gewest in de toekomst de voetpaden langs de gewestwegen zou moeten betalen. Wij zijn dat echter niet van plan. We zullen ervoor zorgen dat we er juridisch niet verantwoordelijk voor zijn, en dat er overeenkomsten zijn. Dat was vroeger niet altijd het geval. Ik zou Vlaanderen willen oproepen om geen domme fout te maken door te zeggen dat die voetpaden moeten worden gefinancierd door de Vlaamse overheid. Dat zou een verkeerde evolutie zijn.

In verband met de fietspaden hebben we allebei gelijk, maar de waarheid ligt eigenlijk in het midden. We geven 100 percent subsidie en we betalen ook 100 percent van de studiekosten. Door de nieuwe regeling bestaat de mogelijkheid om het geld in schijven van 10 miljoen frank te ontvangen. Ik sta open voor suggesties van de CD&V-fractie om de regeling nog soepeler en nog beter te maken. Ik moet natuurlijk wel het akkoord van de inspectie van Financiën kunnen krijgen. Als ik zou beslissen een subsidie van 105 of 110 percent te geven, krijg ik problemen met de Inspectie van Financiën.

Als de gemeente 100 percent subsidie krijgt voor de studiekosten en de aanlegkosten, dan heeft die

gemeente een vorm van versnelling verkregen. De gemeente denkt immers alles sneller uitgevoerd te kunnen krijgen dan het gewest. Over de fietspaden die we voor 80 percent subsidiëren, kan ik zeggen wij 80 percent subsidies geven aan de gemeenten en de steden. De gemeenten en steden kunnen dan weer zeggen dat ze mij 20 percent subsidie geven. De waarheid ligt in het midden. Met die 20 percent kopen de gemeenten en steden snelheid, want ze kunnen dan sneller over fietspaden beschikken. De lokale overheden moeten in dat verband zelf de nodige afwegingen maken.

De uitspraak heeft niets te maken met de vraag of het gewest de voetpaden moet aanleggen, maar gaat over de verantwoordelijkheid van het gewest. Het gewest is verantwoordelijk, tenzij er een overeenkomst is afgesloten. We sluiten dus best zoveel mogelijk overeenkomsten af.

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

**De heer Pieter Huybrechts** : Wanneer moet een gemeente starten met de werken als er een module is afgesproken ? Blijft die module altijd gelden ?

**Minister Steve Stevaert** : Die blijft 15 jaar gelden. De gemeente kan natuurlijk niet altijd beginnen met de werken omwille van onteigeningen en dergelijke.

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

– *Het incident wordt gesloten om 15.05 uur.*

---