

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



Zitting 2002-2003

3 juni 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken inzake de overdracht van provinciewegen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het definitieve tracé voor de doortrekking van de tramlijn richting Kontich

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomstplannen van de kusttram

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over aangepast vervoer voor personen met een handicap

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tolerantiedrempels en opvolgquota die worden gehanteerd voor snelheidscontroles op gewestwegen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 3 juni 2003

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester – De Meyer

– *De vergadering wordt geopend om 14.53 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie over de stand van zaken inzake de overdracht van provinciewegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie over de stand van zaken inzake de overdracht van provinciewegen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er is al lang sprake van een beleid om provinciewegen naar het Vlaams Gewest over te hevelen, ook in het kader van het kerntakendebat. De provincies zijn zelf dikwijls vragende partij. In sommige provincies zijn er veel meer provinciewegen dan in andere. Er zijn blijkbaar al besprekingen opgestart tussen het Vlaams Gewest en de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant omtrent de eventuele overname van de provinciewegen door het gewest.

Naar aanleiding van concrete dossiers dringt het Vlaams Gewest er op aan om bepaalde type wegen over te nemen. De ring van Roeselare is daar een mooi voorbeeld van. De provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant zijn vragende partij voor overname door het gewest. Dat blijkt uit het antwoord van voormalig minister Stevaert op een schriftelijke vraag over het overhevelen van de provinciewegen.

Op dit moment evalueert men het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Er is een hoofdstuk

over de hiërarchie van de wegen in opgenomen. De secundaire wegen zijn meestal provinciewegen. Daaraan is een belangrijke thematiek verbonden. Het zou goed zijn om over de timing enige duidelijkheid te verschaffen.

Ik heb drie concrete vragen. Volgens welke criteria en procedures worden de eventuele overdrachten voorbereid? Loopt dat voor alle provincies gelijk of hanteert men specifieke criteria die op iedere provincie worden toegespitst? Welke timing werd hieromtrent afgesproken? Verschilt de timing ook van provincie tot provincie of gaat het om een algemene timing?

Ik veronderstel dat met de overdracht budgettaire implicaties gemoeid zijn. Bestaat er een inventarisatie van de geraamde kosten? Hoe wordt dat probleem opgevangen?

In welke mate zijn de gemeentebesturen bij de problematiek betrokken? Een weg eindigt immers niet in de velden, maar sluit aan bij provincie- of gewestwegen.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : In het kader van het kerntakendebat op 25 april 2003 tussen de Vlaamse regering, de VVSG en de VVP is een akkoord afgesloten. Daarin wordt bijvoorbeeld het algemene principe van de overdracht van de provinciewegen naar de Vlaamse overheid vastgelegd. De gemeentebesturen werden dus via de VVSG bij dit dossier betrokken.

Inmiddels wordt een nota aan de Vlaamse regering voorbereid zodat aan dat algemene principe een concrete invulling wordt gegeven. Het akkoord van de ministers bevoegd voor Begroting en Ambtenarenzaken werd aangevraagd, maar nog niet bekomen. Het is de bedoeling om, na goedkeuring van deze nota, per provincie een overeenkomst om-

Bossuyt

trent de precieze invulling van de overdracht af te sluiten.

Met de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen zijn de besprekingen hierover het verst gevorderd aangezien vooral deze provincies vragende partij zijn voor de overdracht. De provincies Oost- en West-Vlaanderen hebben tot vandaag eerder een afwachtende houding aangenomen. In de provincie Limburg zijn er geen provinciewegen.

De budgettaire implicaties werden becijferd per 100 km provincieweg die wordt overgenomen, aangezien de overdracht gefaseerd per provincie zal verlopen. De kostprijs bedraagt ongeveer 6,5 miljoen euro per 100 km of 65.000 euro per kilometer. De budgettaire impact zal slechts geleidelijk in functie van de vordering van de overeenkomsten met de provincies doorwegen. De budgettaire impact van de overdracht zal een item zijn bij de volgende begrotingsbesprekingen. De snelheid van de overdracht zal ook afhangen van de financiële mogelijkheden die aan mijn budget worden toegemeten. Als het nodig mocht blijken, zullen dossier per dossier concrete afspraken worden gemaakt zodat wij in onze werking niet worden geblokkeerd.

Het geheel van de operatie wordt nu voorbereid, maar de uitwerking zal gefaseerd verlopen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik kan nog geen volledig bevredigend antwoord geven. Het zal afhangen van de bereikte afspraken. Het totale budget is nog niet gekend. Ik zal pas nadien duidelijkheid over de fasering kunnen verschaffen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het definitieve tracé voor de doortrekking van de tramlijn richting Kontich

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt,

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het definitieve tracé voor de doortrekking van de tramlijn richting Kontich.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er is al veel over het masterplan Antwerpen gesproken. Er zouden een aantal tramlijnen vanuit de stad Antwerpen worden doorgetrokken. Wat Kontich betreft, doen zich een aantal problemen voor. Nog steeds blijft een groot deel van de bevolking in de Zuid-Antwerpse regio onwetend over hoe het nu verder moet met de doortrekking van de tramlijn van Mortsel naar Kontich. Ik vraag me af hoe het nu staat met het dossier. De laatste keer dat ik minister Stevaert hierover ondervraagd heb, deelde hij mij mee dat voor de periode februari tot september 2001 door het studie bureau Iris Consulting in opdracht van de AWV Antwerpen, een haalbaarheidsstudie is uitgevoerd.

Uit die uitgevoerde multicriteria-analyse blijkt dat het voorkeustracé zou lopen van aan de Mechelsesteenweg, vanaf het gemeenteplein te Mortsel, via de Boniverlei om vervolgens via de N171 bij de park-and-ride aan de E19 uit te komen. Ik vermoed dat de tweede deelcontractstudie inmiddels is afgerond, want volgens de planning zouden in de periode 2003-2005 de voorbereiding en de eigenlijke realisatie plaatsvinden.

Ook de schepenen van verkeer van de regio zijn nog in het ongewisse over het tracé dat uiteindelijk zal worden gevolgd. Er was onlangs nog een buurtvergadering met de voorzitter van De Lijn, de heer Jos Geuens. Zelfs toen werd geen concreet antwoord gegeven, noch over mogelijke onteigeningen, noch over enig tracé. Kan de minister vandaag duidelijkheid verschaffen ?

Welk tracé is voor de nieuwe tramlijn naar Kontich uitgestippeld ? Moeten hiervoor onteigeningen gebeuren ? Wanneer worden de gemeentebesturen en de buurtbewoners hiervan verder op de hoogte gebracht ? Komen er nog inspraakrondes ? Kan de minister medelen welke procedures nog moeten volgen voor de feitelijke realisatie kan plaatsvinden ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijn administratie heeft een mooi antwoord klaar, dat u ook aan de schepenen kunt voorleggen. Op basis van het resultaat van de haalbaarheidsstudie kan ik u medelen dat

Bossuyt

werd beslist om de tramverlenging tot Kontich langsheen het tracé Gemeenteplein, Mechelsesteenweg, Boniverlei, N171 tot aan de omgeving park-and-ride, E19 en Sint Rita-college uit te voeren.

Volgens de huidige stand van zaken zijn er geen aanwijzingen waaruit zou blijken dat voor de tramverlenging via de Boniverlei belangrijke ontegeningen noodzakelijk zijn. Hierover zal echter pas definitief uitsluitsel worden gegeven na de afronding van het uitvoeringsplan.

Op de tweede vraag kan ik u meedelen dat het planningsproces voor de doortrekking van de tramlijn sinds eind 2002 in overleg met de betrokken lokale overheden is opgestart. Het eerste resultaat van deze samenwerking heeft geleid tot de opmaak van de startnota, die op 17 april 2003 aan de Provinciale Auditcommissie werd voorgelegd en vervolgens door de Auditcommissie conform werd verklaard. Ondertussen werden er ook met de lokale overheid afspraken gemaakt over een gemeenschappelijke communicatie rond het dossier.

Op uw derde vraag kan ik u het volgende meedelen : de volgende stappen moeten nog gezet worden. Het gaat om het opmaken van een voorontwerp, het uitwerken van een uitvoeringsplan, de opmaak van het aanbestedingsdossier, de aanvraag van de nodige vergunningen, aanbesteding en toewijzing en ten slotte de start der werken.

Er is dus sprake van een definitief tracé, maar zeker niet van een afgerond ontwerp dat tot stand is gekomen zonder inspraak van de betrokkenen. Gelet op het bovenlokaal belang van de geplande infrastructuur, situeert de inspraak van de betrokkenen zich op het uitvoeringsniveau, niet op het niveau van de eigenlijke tracékeuze.

De lokale overheden zijn in heel dit proces nauw betrokken en er zal op gepaste tijdstippen nog met de bevolking worden gecommuniceerd. De overheid neemt in samenspraak met de gemeentelijke overheden de procedure van communicatie op zich. Het is vanzelfsprekend dat zij als eersten zullen ingelicht worden over mogelijke wijzigingen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mag ik hieruit besluiten dat het definitieve traject dan toch dat van de Boniverlei zal zijn ?

Minister Gilbert Bossuyt : Dat klopt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomstplannen van de kusttram

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Verfaillie tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomstplannen van de kusttram.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, mijnheer de minister, de heer Landuyt, uw West-Vlaamse collega en partijgenoot, tevens minister vice-president in de Vlaamse regering, heeft in de lokale en nationale pers een aantal uitspraken gedaan over een beleidsdomein waarvoor hij niet echt bevoegd is. Daarom wil ik door middel van deze vraag controleren of er terzake enige overleg is geweest met u.

Minister Landuyt stelt dat de kusttram het slachtoffer dreigt te worden van zijn eigen succes. Tegen 2006 zou de kusttram verzadigd zijn. Daarom moet er volgens minister Landuyt dringend worden uitgekeken naar alternatieven om de capaciteit te vergroten. In 1994 telde de lijn Knokke-De Panne 3,5 miljoen passagiers. In 2001 steeg dit reeds tot 7,8 miljoen. Dat is meer dan een verdubbeling in 7 jaar tijd. Minister Landuyt stelt een aantal maatregelen voor om de capaciteit van de kusttram te vergroten. Hij stelt voor om een derde spoorlijn uit te zetten, voor sneltrams. Hij voegde er wel specifiek aan toe dat het over bepaalde afstanden zou gaan. Waarschijnlijk zou het dan gaan over het doortrekken van de lijn tot in Veurne, en over sneltrams tussen Oostende en Knokke en tussen De Panne en Middelkerke. Er zouden park-en-ridezones moeten komen, met randparkeerplaatsen in de buurt van tramhaltes. Ook zou de kusttram tussen De Panne en Duinkerke moeten worden uitgebreid, in een eerste fase, en in een latere fase meer noordelijk, naar Nederland toe, zodat de kusttram zou worden verbonden met Nederland. Dat is zeer belangrijk. Hij stelt eveneens dat er een degelijk onderzoek moet worden verricht naar de mogelijkheid om de kusttram eventueel uit te breiden naar het hinterland. Hij dacht dan wellicht aan Veurne.

Minister Gilbert Bossuyt : En Menen.

De heer Jan Verfaillie : Natuurlijk. Als hij dat doortrekt ligt Veurne op de weg naar Menen. Dat is het traject van de N8.

Deze maatregelen zouden volgens minister Landuyt moeten ingaan met het invoeren van de nieuwe rijstelen in 2006. Mijnheer de minister, zowel uzelf als minister Landuyt zijn West-Vlaming in hart en nieren. Het verbaast me dan ook dat hij met deze voorstellen voor de dag komt terwijl de bevoegde minister eveneens woont en actief is in deze provincie. Mocht minister Stevaert nog bevoegd zijn geweest, dan kon ik het misschien normaal vinden dat minister Landuyt uitspraken doet over een aantal mobiliteitsproblemen in West-Vlaanderen. Maar de bevoegde minister is ook woonachtig in de provincie.

Minister Gilbert Bossuyt : U wilt ruzie stoken.

De heer Jan Verfaillie : Neen, ik wil ruzie binnen uw partij ten stelligste vermijden, door te vragen dat u heel duidelijke afspraken zou maken met uw collega.

Ik wil u dan ook vragen of u op de hoogte bent van de escapades in de pers van minister Landuyt. Bent u het eens met die voorstellen ? Welk stappenplan zult u volgen om dit te realiseren ? Bestaan er al concrete plannen terzake ? Zijn er reeds concrete opdrachten gegeven aan de administratie ? Welke begrotingsvoorstellen zult u doen om daarvan echt werk te maken ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, de heer Landuyt is nog niet zo lang minister. U mag het hem dus niet kwalijk nemen als hij af en toe eens rijdt met de cruise control op. Dat zou mijn korte antwoord kunnen zijn, maar ik wil u niet wegsturen met een nietszeggend antwoord.

Niemand zal ontkennen dat de kusttram een succesverhaal is. Dat blijkt uit de cijfers. In 1997 vervoerde de kusttram 4,8 miljoen reizigers. In 2002 waren dat er 9 miljoen. De pieken liggen uiteraard in juli en augustus. In juli en augustus 2002 telde de kusttram 3 miljoen passagiers, een verdubbeling ten opzichte van 1997. De kusttram heeft ook invloed op de ruimtelijke structuur van de kust. Zo is bijvoorbeeld De Haan ontstaan omdat er een tramhalte was. Vandaag is de kusttram belangrijk bij de herinrichting van de doortochten in de kustgemeenten. U zult wel hebben gemerkt dat op heel

wat plaatsen nu al werken bezig zijn. Steeds meer, en vooral dan in de zomer, is de kusttram het vervoermiddel bij uitstek voor de toeristen. 58 percent zijn verblijfstoeristen en 12 percent zijn dagjesmensen. Bovendien schrijft Westtoer – en dat is dan de invalshoek van minister Landuyt – in haar strategisch beleidsplan voor de kust dat men moet streven naar een duurzame toeristische en recreatieve mobiliteit naar en aan de kust, met aandacht voor het gebruik van openbaar vervoer en zachte manieren van verplaatsing, alsook voor een gepast locatiebeleid van mobiliteitsgenererende attracties. U moet de uitspraken van minister Landuyt dan ook tegen die achtergrond bekijken.

In vergelijking met een aantal jaren geleden is de frequentie tussen Knokke en De Panne opgedreven en is de capaciteit dus vergroot. In de winter rijdt de kusttram nu om de 20 minuten. Vroeger was dat slechts om het uur. In het voor- en najaar rijdt de kusttram om de 15 minuten en in de zomer om de 10 minuten. Vroeger was dat elke 30 minuten. Vanaf juli 2003 zijn alle kusttrams uitgerust met een lage tussenkast. Hierdoor is de capaciteit van de voertuigen – bovenop de zonet aangehaalde frequentieverhogingen – met 25 percent toegenomen. Ook is er begonnen met de doorstroming en de veiligheid van de kusttram. Een goede doorstroming staat garant voor stipt openbaar vervoer. Een aantal doorsteken voor wagens zijn afgeschaft. Er is een efficiënte verkeerslichtenbëinvloeding. De kusttram rijdt zoveel mogelijk in een eigen bedding. Er is een uitgebreide signalisatie. Door middel van infrastructuurwerken worden conflictpunten tussen de kusttram en de andere weggebruiker zoveel mogelijk vermeden of beveiligd. De kusttram draagt bij tot de leefbaarheid in de verschillende badsteden.

Om de verdere kwaliteit te blijven garanderen, is er dus ook een toekomstvisie nodig. Hiervoor dient onderzoek te gebeuren : onderzoek naar de kusttram zal gebeuren, in het kader van de studie die is voorgesteld is in verband met het Kustactieplan. Daarbij moet men oog hebben voor de volgende punten : infrastructuur, lijnvoering en doorstroming, capaciteit, exploitatie, flankerend beleid, informatie en communicatie. Momenteel zijn er nog geen concrete plannen met betrekking tot de kusttram, wel een aantal ideeën. We wachten op de resultaten van de voornoemde studie om te zien wat noodzakelijk is voor de verdere ontwikkeling. Men mag het niet te eenvoudig bekijken. Wie naar de kust gaat, die ziet hoeveel werken er momenteel bezig zijn met betrekking tot de kusttram om precies die efficiëntie alsnog te vergroten.

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, ik dank u omdat u in de mate van het mogelijke een antwoord hebt gegeven op mijn vraag. U had ook gewoon kunnen zeggen dat er op korte termijn geen plannen bestaan om iets te doen. Ik vind het dan ook heel onrealistisch dat minister Landuyt een paar plannen toelicht aan de verzamelde pers. Er zijn enorme foto's en lange artikels verschenen in de lokale kranten en er werd bericht op de regionale zender. Het is niet de eerste keer dat minister Landuyt zich met zaken bezighoudt waar hij niets van af weet en waarover hij niets te zeggen heeft. Bovendien vertelt hij zaken die niet kloppen.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Verfaillie, u gaat een beetje te ver. De kusttram is toch een duidelijk aspect van het kusttoerisme.

De heer Jan Verfaillie : Ik ontken het belang van de kusttram niet.

Minister Gilbert Bossuyt : De kusttram heeft zijn ontwikkeling te danken aan het toerisme. Het is dan ook begrijpelijk dat een minister die verantwoordelijk is voor het toerisme, er ideeën over heeft. Het is natuurlijk de vraag of hij ook de nodige budgettaire middelen heeft.

De heer Jan Verfaillie : Het lijkt me nogal vreemd dat een West-Vlaams minister uitspraken doet over een beleidsdomein waarvoor een andere West-Vlaamse minister bevoegd is. U vertelt ons vandaag dat er geen plannen zijn, dat niet in middelen werd voorzien en dat er geen stappenplan op stapel staat. Ik trek dan ook mijn conclusies uit de verkondigingen van minister Landuyt aan de lokale pers en tv.

De voorzitter : Mijnheer Verfaillie, ik raad u aan om naar de pers te stappen.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over aangepast vervoer voor personen met een handicap

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

Energie, over aangepast vervoer voor personen met een handicap.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 2002 werd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een subsidiegids uitgegeven over aangepast vervoer voor personen met een handicap. Dat was een goed initiatief in het teken van gelijke kansen. Het is de bedoeling om in het licht van de integratie van personen met een handicap in onze samenleving, een structurele oplossing te bieden aan de specifieke vervoersproblematiek van personen die omwille van hun handicap geen of moeilijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Het decreet op de basismobiliteit regelt het recht op een minimumaanbod aan geregeld vervoer voor iedere gebruiker, dus ook voor personen met een handicap. Concreet betekent dit dat De Lijn de bedieningsfunctie en het aantal stopplaatsen van haar rollend materieel zal opdrijven en haar algemene, reguliere infrastructuur maximaal toegankelijk zal maken, ook voor personen met een handicap. Zo werd aan De Lijn de opdracht gegeven om enerzijds haar belbussen in de landelijke gebieden van Vlaanderen fysiek toegankelijk te maken. Ik heb vastgesteld dat de nieuwste belbussen grotendeels aan die voorwaarden voldoen, maar dat oudere belbussen nog moeten worden omgebouwd of vervangen. De Lijn moet ook haar dienstverlening aanpassen aan de specifieke noden van personen met een ernstige handicap. Anderzijds kunnen initiatieven voor aangepast vervoer die in de praktijk worden gebracht in de stedelijke, randstedelijke en kleinstedelijke gebieden van Vlaanderen in aanmerking komen voor een extra subsidiëring.

Mijnheer de minister, in de landelijke gebieden is enkel sprake van het toegankelijk maken van de belbussen. Komen er ook aanpassingen aan het reguliere aanbod in de landelijke gebieden, naast de inspanningen die worden geleverd voor de belbussen ?

Waarom kunnen organisaties die initiatieven voor aangepast vervoer uitwerken, geen werkingssubsidie aanvragen voor het openbaar vervoer in de landelijke gebieden ? Is de beperking tot stedelijke en randstedelijke gebieden een gevolg van een budgettaire beperking ?

Hoeveel subsidieaanvragen voor aangepast vervoer van personen met een handicap ontving de Vlaamse Gemeenschap in 2002 en 2003 ? Hoeveel

De Roo

subsidieaanvragen werden werkelijk uitbetaald in 2002 en voor welk bedrag ?

Kunt u een overzicht geven van de bestaande belbussen die werden aangepast voor personen met een handicap ?

Welke projecten zullen tijdens deze legislatuur nog worden uitgevoerd om het aangepast vervoer voor personen met een handicap op te drijven, zowel in de stedelijke als in de landelijke gebieden ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Roo, het klopt dat de VMM op lange termijn maatregelen neemt voor de streeklijnen. De prioriteit gaat nu echter uit naar de stedelijke netten en de belbusexploitaties. Sinds enige tijd wordt er bij de aankoop van rollend materieel systematisch rekening gehouden met de toegankelijkheid van de voertuigen. Dit jaar zal de helft van de voertuigen toegankelijk zijn voor mensen met een handicap en we hopen dat tegen 2010 alle voertuigen dat zullen zijn. Er worden dus reeds inspanningen geleverd.

De heer Johan De Roo : Geldt dit ook voor de voertuigen die worden ingezet op de reguliere lijnen ?

Minister Gilbert Bossuyt : Ja, ik heb het over het volledige voertuigenbestand. De trams zijn reeds allemaal toegankelijk en dit jaar zal ook de helft van de bussen dat zijn.

Op uw tweede vraag kan ik toelichten dat er in overleg met mijn collega bevoegd voor Welzijn, door de Vlaamse regering een afsprakenregeling werd goedgekeurd. Aangezien deze vraag de aangepaste diensten voor vervoer van personen met een handicap betreft, is de Vlaamse minister voor Welzijn en Gelijke Kansen bevoegd om een antwoord te formuleren, want die minister heeft ook de vernoemde subsidieregeling uitgewerkt. Ook voor de derde en vierde vraag moet u zich wenden tot de administratie van de minister van Welzijn en Gelijke Kansen.

In Antwerpen, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Limburg zijn alle belbussen, geëxploiteerd door De Lijn of uitbesteed in onderaanneming, toegankelijk voor gehandicapte reizigers. Van de 35 voertuigen die in West-Vlaanderen dagelijks als belbus rijden, zijn er vier niet voorzien van een lift of plat-

form. Er zijn nog vier bussen die gericht worden ingezet op marktritten en die evenmin de nodige voorzieningen hebben.

In Antwerpen wordt momenteel een proefproject opgericht om het premetrostation Meir toegankelijk te maken. De kusttram werd ondertussen uitgerust met een verlaagde tussenbak, aangepaste haltes en audiovisuele halte aankondiging. Het proefproject van Hasselt voor het toegankelijk maken van een stadsbusnet werd positief geëvalueerd door De Lijn-Limburg en de gebruikers met een handicap. De Lijn beraadt zich over een uitbreiding naar andere stadsexploitaties in Vlaanderen.

De doelstellingen zullen geleidelijk worden bereikt en in de Vlaamse regering werden met de bevoegde minister afspraken gemaakt – ik heb vernomen dat de situatie enigszins verschilt in de Brusselse regering.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tolerantiedrempels en opvolgquota die worden gehanteerd voor snelheidscontroles op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de tolerantiedrempels en opvolgquota die worden gehanteerd voor snelheidscontroles op gewestwegen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, via de omzendbrief van het College van Procureurs-generaal bij de Hoven van Beroep betreffende het strafrechtelijk beleid inzake de opsporing van snelheidsovertredingen worden de tolerantiedrempels voor de vaststelling van snelheidsovertredingen op gewestwegen vastgelegd. De technische tolerantiemarge wordt bepaald door een afwijking van 6 kilometer per uur toe staan op snelheden onder de 100 kilometer per uur en van 6 procent boven de 100 kilometer per uur. Concreet betekent dat het volgende. Waar 50 kilometer per uur mag gereden worden, is pas sprake van een overtreding vanaf 56 kilometer per uur en

Malcorps

waar 120 kilometer per uur mag gereden worden, is pas sprake van een overtreding vanaf 128 kilometer per uur. In de praktijk worden gewone overtredingen, bij een toegelaten snelheid van 120 kilometer per uur bij snelheden tussen de 128 en 138 kilometer per uur niet vervolgd. Het zou gaan om een tijdelijke maatregel, in afwachting van de nieuwe reglementering voor de onmiddellijke inning van boetes. Maar bij dat tijdelijk karakter mogen forse vraagtekens worden geplaatst.

Er wordt nu, op plaatsen waar men maximaal 120 kilometer per uur mag rijden, immers pas echt geflitst vanaf 138 kilometer per uur. Op de kilometer-teller kan men dus bijna tot 145 kilometer per uur gaan, gezien de tolerantiegrens die door de fabrikant werd ingebouwd, alvorens men echt gevaar loopt om op de bon te worden gezet. In de praktijk is de tolerantie dus redelijk groot. Dat heeft allicht te maken met de grote werkdruk bij de verkeerspolitie en de parketten. Om dezelfde reden werden bijvoorbeeld door de Antwerpse procureur Van Lijsebeth voor de afhandeling van processen-verbaal quota vastgesteld. Dat heeft recent nog tot hevige reacties geleid bij een aantal Rupelgemeenten en dat leidde op zijn beurt opnieuw tot een versoepeling van de kant van de procureur. Het werken met quota blijft echter wel gehandhaafd.

Krachtens artikel 3 van het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor de bepaling van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste, automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten, moet de lokale overheid, maar ook de wegbeheerder betrokken worden bij de afspraken rond de plaatsing, de werking van de onbemande camera's en het vervolgingsbeleid dat daarmee wordt gevoerd.

Kan de minister als verantwoordelijke wegbeheerder voor onder meer de Vlaamse autosnelwegen met de gehanteerde tolerantiedrempels instemmen? Wordt hierover met hem of zijn diensten overleg gepleegd? Werd er een samenwerkingsprotocol opgesteld, zoals voorzien in het koninklijk besluit van 1997? Kan dat dan aan het parlement worden overgemaakt?

Werd de minister als verantwoordelijke wegbeheerder gecontacteerd met betrekking tot het instellen van quota voor overtredingen, begaan op

gewestwegen? Kan hij eventueel instemmen met dergelijke quota? Of zal hij er bij de federale regering op aandringen dat een meer consequent vervolgingsbeleid wordt gevoerd om de verkeersveiligheid te waarborgen? Ik verwijs naar de aanbevelingen van de Christoffelcommissie, die door uw voorganger werd ingesteld.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Het was misschien beter geweest de vraag met wat meer discretie te behandelen. Er wordt al doorgegeven waar wordt geflitst. Dat is jammer.

Het vervolgingsbeleid is, zoals u weet, nog steeds een federale materie. Ik zal alleen wat algemene bedenkingen formuleren. Het echte debat over het vervolgingsbeleid moet in het federale parlement worden gevoerd. In 2001 hebben de federale regering en de deelregeringen zich als doel gesteld om het aantal doden en zwaargewonden op onze wegen met 33 procent te verminderen tegen 2006, en met 50 procent tegen 2010.

Onaangepaste snelheid is één van de hoofdoorzaken van verkeersongevallen. Er werd dus door de federale overheid beslist om de controles te verhogen met het oog op een gedragswijziging bij de bestuurders, zodat zij zich aan de opgelegde snelheidsbeperkingen zouden houden. Het doel is om door middel van bemande en onbemande automatische camera's tegen 2005 32.500.000 en tegen 2009 40.000.000 snelheidscontroles uit te voeren.

De toename van de controles, waarvan de geloofwaardigheid moet worden gewaarborgd, brengt een verhoging van het aantal processen-verbaal met zich mee. Deze geloofwaardigheid hangt nauw samen met de capaciteit van de bestraffing van de misdrijven.

Volgens de federale omzendbrief waarnaar u verwijst, is het daarom noodzakelijk dat er overleg wordt gepleegd tussen de procureurs des Konings en de bestuurlijke en de politionele overheid, zodat de controlemodaliteiten die het meest doeltreffend zijn om de hoger geformuleerde verkeersveiligheidsdoelstellingen te bereiken, worden vastgelegd. De omzendbrief waarnaar u verwijst, wil de opsporing en de vaststelling van snelheidsovertredingen alsmede de richting die aan de opvolging ervan wordt gegeven, ook eenvormiger maken.

Er worden niet alleen onderrichtingen gegeven inzake de vaststelling van overtredingen, maar ook inzake de toepassing van de procedure van onmid-

Bossuyt

dellijke inningen en de redactie van het proces-verbaal. De omzendbrief voorstellen als een reeks tolerantiedrempels en vervolgingsquota is dus niet correct. Het uitgangsprincipe voor de vaststelling van snelheidsovertredingen is volgens de omzendbrief immers de maximum toegelaten snelheid, vermeerderd met de louter technische tolerantie die rekening houdt met de technische nauwkeurigheid van de snelheidsmeters binnen en buiten het voertuig. Voor een autosnelweg met een toegelaten snelheid van 120 kilometer per uur dient volgens de omzendbrief een overtreding te worden vastgesteld vanaf 127,2 kilometer per uur. Dat is toch wat onder de snelheden die u aanhaalt. Wie dergelijke stelling poneert, gaat ervan uit dat per definitie enkel zware overtredingen worden vastgesteld en vergist zich zelfs door de technische toleranties dubbel te tellen. Ik zou dus niet aanraden om aan die snelheid te rijden.

Het is wel correct dat de procureur des Konings en de politiediensten volgens de omzendbrief over de mogelijkheid beschikken om af te wijken van het principe tot vaststelling van de snelheidsovertredingen, na een onderling overleg over de geschiktheid van deze afwijking, met name door het opleggen van controlequota gebaseerd op de capaciteit van hun respectieve diensten. Wanneer de magistraten van het Openbaar Ministerie afwijken van de richtlijnen vervat in de voornoemde omzendbrief, dienen zij echter in hun beslissing de bijzondere omstandigheden te vermelden die deze afwijking rechtvaardigen. Op dit ogenblik bevatten de protocols voor de bepaling van de gebruiksomstandigheden van de onbemande camera's in elk geval geen bepalingen in de zin van controlequota. De protocols, die per locatie worden opgemaakt, vermelden als doelstelling inzake snelheidsdrempels een snelheidstolerantie die overeenstemt met de technische nauwkeurigheid van de gebruikte snelheidsmeters binnen en buiten het voertuig.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de ministers, de cijfers die ik u heb gegeven beschrijven de situatie op het terrein. Ik heb die gegevens gekregen van mensen die op het terrein die vaststellingen doen. Ik verzin hier dus niets. Dit is de werkelijkheid. Ik wou dus vragen of u hier meer instemt, of als Vlaamse overheid een duidelijk signaal wil geven aan de federale overheid, ook gezien het belang dat Vlaanderen – ook in de eigen teksten, zoals die van de Christoffelcommissie – hechten aan dat handhavingsbeleid. Minister Stevaert heeft

dat ook vaak gezegd. Stemt u in met deze gang van zaken ? Hier ligt de tolerantie in werkelijkheid immers een stuk hoger dan die louter technische tolerantie die minister Stevaert ook steeds heeft verdedigd. Ik betreur dat. Ik vind ook dat we dit naar buiten moeten brengen. Heel de Staten-Generaal inzake verkeersveiligheid, waaraan ook de Vlaamse overheid heeft meegewerkt, ging er van uit dat er meer controles nodig waren en dat er een zo laag mogelijke tolerantie moest zijn. De feiten wijzen op het tegenovergestelde. Op federaal vlak neemt men inderdaad zijn verantwoordelijkheid niet : men werft niet voldoende mensen aan voor de politie en de parketten. Daardoor blijft het handhavingsbeleid in feite ondermaats. De Vlaamse regering, en u als minister die begaan is met de verkeersveiligheid en verantwoordelijk voor de gewestwegen, moet terzake een duidelijk signaal geven. U mag zich niet verschuilen. De feiten zijn anders dan wat u aangeeft. U hebt eigenlijk geen antwoord gegeven, wat neem ik aan betekent dat u zich neerlegt bij de feitelijke situatie, dus zowel bij het bestaan van die hoge tolerantiedrempels als bij het bestaan van de quota.

Minister Gilbert Bossuyt : Wij beschikken duidelijk over verschillende informatie, mijnheer Malcorps. Verder hoor ik niet graag beweren dat ik me verschuil. Als burgemeester ben ik nog niet zo lang geleden opgetreden terzake. Ik kan u zeggen : in onze politiezone wordt er wel en voldoende en veel opgetreden. Zo hebben we in onze gemeente de zeer specifieke problemen van het grensgebied. Onze Franse vrienden nemen het niet al te nauw met de regels die wij gebruikelijk volgen in het verkeer. Ik wil me dus niet verschuilen. Iedereen moet in zijn politiezone zijn verantwoordelijkheid nemen. We gaan trouwens ook in de toekomst trachten maatregelen te laten nemen waardoor ook het optreden van politie inzake het verkeer een invloed kan hebben op de verdeling van de middelen die daar het gevolg van is.

Net als u betreur ik wat ik heb gelezen in de krant. Er was sprake van een burgemeester en een parket die via de kranten reageerden. De gewone burger bekijkt dit en vindt dit intriest. Ik kan dit alleen maar samen met u vaststellen. Het is aan de federale regering om zich daarover te bekommeren. Ik zeg dat niet om me te verschuilen, maar als een dringende wenk aan de federale regering. Er bestaat in ons land weliswaar een scheiding der machten, maar de rechterlijke macht is er om de uitgevaardigde wetten en reglementen uit te voeren. Er kunnen terzake technische overeenkomsten bestaan, maar dat is nog wat anders dan volledig willekeurig het aantal controles of processen-

Bossuyt

verbaal te beperken. Laten we dat debat voeren op het federale vlak. Wij pleiten voor een hervorming van het justitiële apparaat, zodat dergelijke toestanden niet meer gebeuren. De federale onderhandelingen zijn bezig. We pleiten er verder ook voor dat inzake verkeersveiligheid misschien wat meer bevoegdheden naar de gewesten zouden gaan. Met velen heb ik immers de indruk dat de gevoeligheden anders liggen in de diverse gebieden.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijn Vlaamse invalshoek was wel degelijk dat samenwerkingsprotocol waarin is voorzien in het koninklijk besluit van 1997. De gewestelijke overheid moet als wegbeheerder namelijk instemmen met de gang van zaken met betrekking tot de instelling van die onbemande camera's en het handhavingsbeleid dat daarmee wordt gevoerd. U bent dus wel degelijk verantwoordelijk. U moet al dan niet akkoord gaan met de gang van zaken. Daarom vraag ik ook of er

een dergelijk samenwerkingsprotocol is, en zo ja, of we dat mogen inkijken.

Dat wil zeggen dat u geen gebruikmaakt van een deel van uw bevoegdheid.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Inzage is zeker mogelijk en ik heb er geen enkel probleem mee. Ik herhaal dat onze diensten het zullen melden als er flagrante tegenstellingen zijn met het beleid dat we wensen te voeren. Als dat het geval is, zullen we scherp reageren. In tegenstelling tot sommige jonge ministers, loop ik niet onmiddellijk naar de media met een verhaal dat niet mijn directe bevoegdheid betreft en dat is gebaseerd op berichten die ik ergens heb gelezen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.43 uur.*
