

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



Zitting 2003-2004

29 januari 2004

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, over de milieuhinder veroorzaakt door rondrijdende reclamewagens in de stadscentra



## Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 29 januari 2004

### **VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.08 uur.*

#### **Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Ludo Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, over de milieuhinder veroorzaakt door rondrijdende reclamewagens in de stadscentra**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Roegiers tot de heer Sannen, Vlaams minister van Leefmilieu, Landbouw en Ontwikkelingssamenwerking, over de milieuhinder veroorzaakt door rondrijdende reclamewagens in de stadscentra.

De heer Roegiers heeft het woord.

**De heer Jan Roegiers :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds enige tijd duikt er in een aantal stadscentra een fenomeen op waarover nogal wat wrevel bestaat. Niet enkel bewoners en stadsbesturen, maar vooral gebruikers van de openbare wegen, de autobestuurders, ergeren zich aan de reclamewagentjes die de stadscentra doorkruisen. Zes dagen op zeven rijden ze door de belangrijkste straten van de stad.

Volgens de website van de reclamefirma heeft – en ik citeer – ‘de mobiele affichage als exclusief voordeel dat ze zich soepel aan de metamorfosen kan aanpassen, en aanwezig is net waar en wanneer het verkeer voldoende interessant is’. Anders gezegd : hoe drukker de wegen, hoe meer reclamewagentjes erop afkomen.

De wagentjes rijden op benzine. Volgens de gegevens van de constructeur verbruiken ze in het stadsverkeer 7,8 liter per 100 kilometer. Het constant stoppen en optrekken, en het paneel aan de

achterkant, doen vermoeden dat het verbruik, en dus ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot, meestal hoger ligt. De eenvoudige mechaniek en de lage onderhouds- en gebruikskosten zorgen niet voor het sterk tegengaan van vervuiling.

Blijkbaar kan de huidige verkeerswetgeving geen paal en perk stellen aan dit storende stadsfenomeen. Mevrouw Van Weert heeft tijdens de vorige legislatuur voormalig federaal minister Tavernier ondervraagd over dit onderwerp. Ik citeer zijn antwoord : ‘Het lijkt ons echter niet mogelijk om dit fenomeen te beperken op basis van wetgeving die tot mijn bevoegdheid behoort. De wet van 28 december 1964 op de bestrijding van de luchtverontreiniging behoort, wat de reglementering van hinderlijke inrichtingen en activiteiten betreft, tot de bevoegdheid van de gewesten.’ Hij voegde eraan toe dat dit voor Vlaanderen de Vlarem-wetgeving is.

Mijnheer de minister, ik ben ervan overtuigd dat de nadelen voor mens, mobiliteit, openbaar vervoer, gezondheid en leefmilieu behoorlijk groot zijn. Hebt u kennis van deze relatief nieuwe vorm van adverteren ?

Mijnheer de minister, bent u het met mij eens dat de nadelen van dergelijke vorm van reclame, zowel op het vlak van verkeer als op het vlak van milieuvervuiling, groter zijn dan de mogelijke voordelen die kunnen worden opgesomd ? Zijn er, op basis van de Vlaamse milieuwetgeving, mogelijkheden om beperkingen op te leggen ? Bent u van plan om effectief op te treden of te onderzoeken hoe hiertegen kan worden opgetreden ?

Ook de Gentse gemeenteraad heeft zijn hoofd gebogen over dit probleem, en wil in de aanval gaan tegen deze reclamewagentjes. Veel verder dan het fors verhogen van de taksen geraakt men niet. Bovendien bestaat het vermoeden dat de verhoging

**Roegiers**

van de taksen doorgerekend zal worden aan de gebruikers van de reclamewagentjes, en dus weinig zoden aan de dijk brengt.

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

**Minister Ludo Sannen** : Mijnheer de voorzitter, collega's, vanuit milieuoverwegingen is het inderdaad aan te raden om onnodige verplaatsingen te vermijden. Ik sta ook achter de doelstellingen van het mobiliteitsplan, om een verschuiving van vervoer over de weg naar alternatieve vervoersmiddelen te bewerkstelligen. Het rondrijden met reclamewagentjes past hier niet in, en is dus absoluut niet aan te moedigen, integendeel.

Mijnheer Roegiers, als minister van Leefmilieu kan ik voorwaarden opleggen voor vergunningsplichtige inrichtingen en/of activiteiten. De Milieu-inspectie waakt over de naleving van deze wetgeving.

Rijden met een bepaald type wagen of het gebruik van bepaalde wagens op zich, is niet milieuvergunningplichtig. Het lijkt me ook evident dat dit zo blijft.

Andere beleidsinstrumenten die volgens mij in dit kader beter kunnen worden ingezet, zijn productnormeringen, sensibilisering rond mobiliteitsbeleid, en misschien een aanpassing van de verkeersreglementering. Hiervoor kan ik u beter verwijzen naar de federale overheid.

Productnormering, waarbij reclamewagens bijvoorbeeld aan bepaalde brandstofeisen worden onderworpen, is ook een federale bevoegdheid. Sensibilisering om de verkeersdruk in stadscentra te verminderen is in eerste instantie een opdracht van de federale en de gewestelijke ministers van Mobiliteit, en in tweede instantie – in het kader van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid – van de gemeentelijke overheden. Dergelijke mobiliteitsproblemen via de milieuwetgeving aanpakken, lijkt me de omgekeerde weg.

Gemeenten hebben met politiereglementen nog een bijkomend instrument in handen. Er zijn steden met een politiereglement om de 'rijdende discotheken' – of personenwagens met overdreven luide muziek – te verbieden. Als gemeenten en steden enige creativiteit aan de dag leggen, kunnen ze greep krijgen op deze mobiliteitsverstoring in hun

stad. Ik ga ervan uit dat in eerste instantie best de gemeente of de stad dit regelt.

Ik heb volgende dinsdag een debat over de betutteling door de Vlaamse overheid van de steden en gemeenten. We mogen die betutteling niet door-drijven. We moeten ruimte geven aan de autonomie van de lokale overheden.

Als we het toch nodig vinden om het rondrijden van dergelijke wagentjes onmogelijk te maken, moet ik u doorverwijzen naar de federale minister die bevoegd is voor het productbeleid.

Ook als we willen ingrijpen in de verkeersreglementering, ben ik – met mijn bevoegdheden – niet bij machte om iets te doen. Ik denk trouwens dat het niet wenselijk is om voor het rondrijden met de wagen milieuvergunningen af te leveren. Dit zou een absurde situatie zijn.

Mijnheer Roegiers, ik deel uw bekommernis. We moeten bekijken hoe we dit probleem kunnen aanpakken, maar ik denk dat u de antwoorden elders moet vinden, best nog bij de lokale overheid.

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

**De heer Jan Roegiers** : Mijnheer de minister, ik ben niet verrast, maar wel verheugd dat u mijn bekommernis deelt. Ik blijf wel op mijn honger zitten. Ik heb begrip voor uw antwoord, maar het begint op een slecht pingpongspel te lijken.

De federale overheid verwijst door naar de Vlaamse overheid. U zegt dat vooral de federale en de lokale overheid verantwoordelijk zijn. De stad Gent heeft een brief geschreven naar de federale overheid, en die zegt dat ze met haar grieven terecht moet bij het Vlaams Gewest. Iedereen kijkt naar iedereen.

Mijnheer de minister, u verwijst ook naar de productnormen. Voormalig minister Tavernier heeft gezegd dat het uitvaardigen van een specifieke productnorm voor bepaalde voertuigen, die gebruikt worden voor publiciteit, niet mogelijk is.

De gemeente heeft vorig jaar ook voormalig minister Durant aangeschreven. Zij zegt dat we ons enkel kunnen baseren op de verkeersreglementering. Artikel 10 zegt : 'Geen enkele bestuurder mag de normale gang van andere bestuurders hinderen door abnormaal traag te rijden, wanneer daar geen geldige reden toe is.'

**Roegiers**

Ik kijk ook nog even naar het antwoord van minister Onkelinx, die op het eind van de vorige legislatuur minister Durant heeft vervangen. Ook zij laat aan de burgemeester weten dat er, op basis van de verkeerswetgeving, weinig middelen zijn om op te treden.

Er rest blijkbaar alleen de forse verhoging van de belastingtarieven. Ik blijf bij mijn stelling dat dit weinig of geen zoden aan de dijk zal brengen. Men zal gewoon de kostprijs van de verhoogde taksen doorrekenen aan de adverteerders. Er zullen evenveel of meer wagentjes doelloos en dwaas in de stad rondrijden.

Mijnheer de minister, ik wil u vragen om dit onderwerp op een of andere manier te bespreken met de federale regering. Iedereen ergert zich aan de wagentjes. Iedereen deelt de bekommernis van mij en van de stad Gent, maar niemand heeft een doeltreffend antwoord.

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

**Minister Ludo Sannen** : Mijnheer Roegiers, ik denk dat het antwoord wel doeltreffend is, maar dan moet iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen.

Als het verkeersreglement het op dit moment onmogelijk maakt om op te treden, moet dit reglement aangepast worden. Mijnheer Roegiers, u vraagt om de Vlarem-reglementering aan te pas-

sen. Deze reglementering heeft impact op het vergunningenbeleid, maar het gaat hier niet over vergunningsplichtige inrichtingen. Als het verkeersreglement onvoldoende is, stel ik voor om dit aan te passen.

Ik vind ook dat een stad zich niet achter de hogere overheid mag verschuilen. Een stad kan via een politiereglement sterk ingrijpen op de ongewenste mobiliteit in haar eigen stad. Ik heb ook enkele voorbeelden gegeven. Het is soms iets te gemakkelijk om de verantwoordelijkheid door te schuiven, en te zeggen dat een pingpongspel wordt gespeeld.

Laat iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen. Als ik met het vergunningenbeleid iets zou kunnen doen, zou ik dit misschien ook doen. Mijnheer Roegiers, ik denk dat u mijn mening deelt, dat we geen milieuvergunningen moeten opleggen om met de wagen te rijden.

Er is een verkeersreglementering die federaal geregeld wordt, en een politiereglementering die in de stad wordt geregeld. Dat zijn de twee wegen die kunnen worden bewandeld. Ik stel voor dat degenen die het nodig vinden om in te grijpen, ook hun verantwoordelijkheid nemen.

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

– *Het incident wordt gesloten om 10.20 uur.*

---