

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



Zitting 2004-2005

14 april 2005

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de sociale begeleiding van landbouwbedrijven en KMO's naar aanleiding van onteigeningen

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het protocol betreffende het evenementenvervoer door De Lijn

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen van het GPS-systeem voor het sluijperverkeer en voor de leefbaarheid van dorpskernen



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 14 april 2005

### Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.00 uur.*

### Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de sociale begeleiding van landbouwbedrijven en KMO's naar aanleiding van onteigeningen

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de sociale begeleiding van landbouwbedrijven en KMO's naar aanleiding van onteigeningen.

Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg betreft de schrijnende problemen die de onteigeningen voor de uitbreiding van de haven van Gent teweegbrengen. We zijn het allicht allen eens over het belang van de uitbreiding van onze havens voor de Vlaamse economie. Ik erken dat de uitbreiding van de haven van Gent nodig is. Vaak gaan dergelijke uitbreidingen evenwel met menselijk leed gepaard. Iedereen herinnert zich ongetwijfeld de problemen die de werken in Doel hebben veroorzaakt.

De uitbreiding van het Kluizendok, een onderdeel van de haven van Gent, gaat met een hele reeks onteigeningen gepaard. Heel wat KMO's, landbouwbedrijven en woningen moeten verdwijnen. Op 27 januari 2004 heeft de Vlaamse Regering een onteigeningsbesluit genomen en een volledig sociaal begeleidingsplan opgesteld. Deze onteigeningen zullen in drie fases verlopen.

Mijn vraag om uitleg betreft de eerste fase van de onteigeningen. Binnen enkele maanden, tegen het einde van 2005, moeten de eerste landbouwbedrijven, KMO's en woningen verdwijnen. Dit tijdstip is niet ver meer van ons verwijderd.

De minister heeft zijn verantwoordelijkheid opgenomen en heeft in de nodige middelen voorzien. De eigenaars van de betrokken bedrijven en woningen weten op dit ogenblik echter nog steeds niet hoeveel hun eigendommen waard zijn en wat hun te wachten staat. Het enige wat ze weten, is dat ze eind dit jaar moeten vertrekken.

Dit brengt uiteraard een aantal problemen met zich mee. In landbouwbedrijven moet nu worden ingekuuld en gezaaid. Landbouwers moeten steeds verder dan het lopende seizoen kijken. De op deze plaats gevestigde KMO's hebben nog geen enkele duidelijkheid. Ze weten niet wat de alternatieven zijn en ze weten evenmin welke middelen ze voor hun herlokalisatie zullen ontvangen.

Mijnheer de minister, bent u van mening dat bedrijven die in functie van hogere economische belangen moeten worden geherlokaliseerd over voldoende tijd moeten kunnen beschikken om zich te organiseren en om in de nodige continuïteit te voorzien? Volgens mij is het onmogelijk om een dergelijke operatie op een paar maanden tijd rond te krijgen. Wat is volgens u een redelijke termijn? Wat is volgens u haalbaar?

Kunt u bevestigen dat een aantal landbouwbedrijven en KMO's op het einde van dit jaar zullen verdwijnen omdat ze momenteel nog geen duidelijkheid over hun herlokalisatie of over de waarde van hun eigendommen hebben?

De vorige Vlaamse Regering heeft een sociaal begeleidingsplan voor de Gentse Kanaalzone

## Schauvliege

goedgekeurd en heeft de heer Aelbers als sociaal bemiddelaar aangesteld. De heer Aelbers heeft dezelfde functie destijds ook in Doel uitgeoefend. Volgens het sociaal begeleidingsplan moet de sociaal bemiddelaar regelmatig aan de Vlaamse Regering verslag uitbrengen. Is dit reeds gebeurd? Hoe vaak heeft de sociaal bemiddelaar reeds verslag uitgebracht?

De onteigeningsvergoedingen staan vast. Indien de betrokken bedrijven niet tijdig in kennis worden gesteld van de waarde van hun eigendommen en van de herbestemming, kunnen ze dan op een of andere manier een bijkomende schadevergoeding bekomen?

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

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, de wetgeving betreffende onteigeningen in hoogdringende omstandigheden houdt rekening met alle elementen die onteigende schade berokkenen. De schade die een rechtstreeks gevolg van een onteigening is, wordt op basis van grondwettelijke bepalingen vergoed. Het Aankoopcomité houdt tevens rekening met de termijnen waarover een onteigende voor een mogelijke herlokalisatie beschikt.

Wat de specifieke onteigeningen voor het Kluizendok van de haven van Gent betreft, wil ik vooreerst opmerken dat het volledige gebied waar de onteigeningen plaatsvinden reeds sinds 1978 op de bestemmingsplannen paars is ingekleurd. De betrokken bedrijven zijn bijgevolg reeds langer op de hoogte van de mogelijkheid dat in dit gebied havenontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd.

We stellen vast dat de bedrijven zo snel mogelijk duidelijkheid over hun situatie wensen. Dit verhoogt de druk om snel tot onteigeningen over te gaan. Ik ga ervan uit dat de bestaande bedrijven voldoende tijd moeten krijgen om zich op een realistische manier te herlokalisieren. Bovendien moeten ook de sociale begeleidingsmaatregelen ten volle worden benut.

Het is onmogelijk om in dit verband een absoluut tijds kader naar voren te schuiven. Het gaat hier immers om individuele situaties en verlangens. We

kunnen hierbij geen absolute timing hanteren. Het lijkt me efficiënter wat genuanceerder te werk te gaan. De redelijkheid van de timing hangt onder meer samen met de mogelijkheid om bijkomende sociale begeleidingsmaatregelen aan te bieden. In verband met de onteigeningen zijn begeleidingsmaatregelen als de gefaseerde uitvoering van de infrastructuurwerken en de oprichting van een grondenbank niet onbelangrijk.

Ik heb vastgesteld dat de beslissing over de onteigeningen voor het Kluizendok zeer laattijdig in het besluitvormingsproces is gevallen. Het Aankoopcomité heeft me laten weten dat het hier geen alledaagse onteigeningen betreft. De onderhandelingen tussen het Aankoopcomité en de betrokken eigenaars lopen reeds maanden. Hier komt veel studie en overleg aan te pas. De betrokken partijen trachten onder meer rekening te houden met de berekening van verhuis- en uitwinningsvergoedingen, de winstderving en het verlies op stock. De minimumwaarden zijn reeds geruime tijd aan de meeste betrokkenen meegedeeld. De administratie Waterwegen en Zeewezen rekent op een spoedige doorbraak, waarbij ook de definitieve waarden zullen worden vastgelegd.

Alle landbouwers en de meeste KMO's hebben dezelfde raadsman gekozen om hen ten aanzien van het Aankoopcomité te vertegenwoordigen. Tijdens de onderhandelingen wordt naar een algemeen, globaal resultaat gestreefd. Hierdoor worden individuele gevallen mogelijk iets trager opgelost. Verder zoekt de VLM mee naar hervestigingsmogelijkheden.

Het bedrijf Caboor is reeds onteigenend. Volgens de informatie die ik heb ontvangen, is deze KMO op een nieuwe site opnieuw van start gegaan.

Conform de vereisten, heeft de sociaal bemiddelaar sinds zijn aanstelling op 1 april 2004 om de drie maanden aan de bevoegde minister gerapporteerd. De sociaal bemiddelaar zal binnenkort zijn vierde rapport uitbrengen. Deze rapporten kunnen op eenvoudig verzoek ter beschikking van de leden van het Vlaams Parlement worden gesteld.

In samenwerking met de bevoegde administraties, heeft de sociaal bemiddelaar alle betrokkenen een informatiebrochure over de onteigeningsregeling en over het sociaal herhuisvestingsaanbod voor de inwoners van de wijk Zandeken bezorgd. De

## Peeters

sociaal bemiddelaar heeft alle inwoners van Zandeken persoonlijk bezocht en over hun verlangens inzake hervestiging bevraagd. Op basis van de resultaten van die bevraging is een brochure met de nieuwe sociale woonprojecten opgemaakt en aan de betrokkenen bezorgd. De sociaal bemiddelaar volgt dit verder op en begeleidt de bewoners op individuele basis.

Binnen de door de wet beperkte periode is reeds in een vergoeding voor een voldoende lange herstelperiode voorzien. Zo kunnen de betrokkenen onder meer een vergoeding voor winstderving krijgen. De wet voorziet niet in bijkomende mogelijkheden om de ten gevolge van een laattijdige kennisgeving en een gebrek aan tijdige herlokalisatiemogelijkheden geleden schade te vergoeden. De bevoegdheden van de minister van Openbare Werken bieden mij niet de mogelijkheid om op deze vraag in te gaan.

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Ik dank de minister voor zijn antwoord. In zijn inleiding heeft hij verklaard dat dit gebied al sinds 1978 paars is ingekleurd en dat de betrokkenen al lang weten wat hun te wachten stond. Ik wil dit toch tegenspreken. Het gebied is al jarenlang paars ingekleurd. Iedereen wist wat er zat aan te komen. Eind vorig jaar is de eerste fase van de onteigeningen evenwel plots in een stroomversnelling gekomen. Nu blijkt dat iedereen binnen een jaar moet verdwijnen.

Voor de landbouwbedrijven was dit een donderslag bij heldere hemel. Ze hebben plots vernomen dat ze nog slechts negen maanden tijd hadden. Voor de rest hebben ze evenwel nog geen duidelijkheid gekregen. De minister heeft dit in zijn antwoord trouwens bevestigd. Ik vind dit onaanvaardbaar. Landbouwers moeten rekening houden met het zaaiseizoen. Momenteel weten ze nog niet waar ze heen kunnen. Ze kennen de waarde van hun eigendommen niet. Het is mogelijk dat het Aankoopcomité een aantal minima heeft meegedeeld. Voor de meeste bedrijven liggen deze bedragen evenwel onaanvaardbaar laag. Hiermee kunnen ze nergens een nieuw bedrijf uitbouwen.

Mijnheer de minister, de situatie is echt schrijnend. U zou het gebied eens moeten bezoeken. Ik heb trouwens vernomen dat het gemeentebestuur van Evergem u die vraag officieel heeft gesteld. De problemen in Doel hebben destijds veel aandacht in de media gekregen. Mijns inziens is de situatie in mijn streek erger. De versnelling van de eerste fase van de onteigeningen houdt in dat heel wat bedrijven en woningen op het eind van dit jaar moeten verdwijnen.

Ik vind het onaanvaardbaar dat dit dossier bij het Aankoopcomité strop zit. Ik hoop dat u nog wat druk kunt uitoefenen. Dit moet snel vooruitgaan. Het Aankoopcomité heeft een spoedige oplossing beloofd. Voor de landbouwbedrijven is er slechts een enkele oplossing. Ze moeten nu weten waar ze terecht kunnen. Om voor een zekere continuïteit in hun bedrijfsactiviteiten te zorgen, moeten ze nu al bepaalde maatregelen kunnen treffen.

Mijnheer de minister, ik vraag u met aandrang om dit dossier goed op te volgen. Wat ginds gebeurt, is werkelijk schrijnend. Indien u dit gebied zou bezoeken, zou u beter kunnen inschatten hoe het er ginds momenteel aan toegaat. De bedrijven liggen al op een werf. Rondom de bedrijven wordt al gebouwd en wordt al zand opgespoten. Het lijkt wel alsof ze in een niemandsland zijn gelegen. Hier en daar staan nog gebouwen. De eigenaars weten evenwel niet wat er eind dit jaar zal gebeuren.

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

**De heer Jos De Meyer:** Mijnheer de voorzitter, aangezien ik daarnet iets te laat ben aangekomen, heb ik me niet bij de schitterend verwoorde vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege kunnen aansluiten.

Mijnheer de minister, een nieuwe hoeve kan men niet in een grootwarenhuis kopen. Een dergelijke aankoop is het resultaat van een maandenlange zoektocht. Een landbouwer moet op voorhand weten over welke financiële middelen hij kan beschikken.

De betrokken landbouwers zijn zeer bezorgd. Het is mogelijk dat hun boerderijen voor een hoger belang moeten wijken. Ze moeten echter zo snel mogelijk financiële zekerheid krijgen. Ik hoop dat

**De Meyer**

u al uw invloed zult aanwenden om hier zo snel mogelijk voor te zorgen.

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

**Minister Kris Peeters:** Ik kan de onzekerheid van die mensen volkomen begrijpen. Zoals ik in mijn antwoord al heb laten blijken, mag dit niet te lang duren en moet iedereen voldoende tijd krijgen om in een herlokalisatie te voorzien. Volledigheids-halve heb ik hieraan toegevoegd dat dit gebied al sinds 1978 paars is ingekleurd. Zodra dit praktisch kan worden georganiseerd, zal ik me ter plekke van de situatie vergewissen. Ik hoop dat ik aan de verzuchtingen van de mensen kan tegemoetkomen. De betrokkenen moeten duidelijkheid over de bedragen en over de herlokalisatieperiode krijgen.

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

– *Het incident wordt gesloten om 14.20 uur.*

---

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.40 uur.*

**Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het protocol betreffende het evenementenvervoer door De Lijn**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege tot mevrouw Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het protocol betreffende het evenementenvervoer door De Lijn.

Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de ongeregelde vervoersdiensten van De Lijn. Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 kan De Lijn ongeregelde vervoersdiensten aanbieden. Het betreft vervoer naar evenementen, conferenties, sportwedstrijden, stu-

diedagen en occasionele bezoeken. Volgens mijn informatie gaat het niet over het vervoer op een normale lijn met behulp van extra bussen op zo'n lijn.

We weten dat de autocarsector die vervoersdiensten ervaart als oneerlijke concurrentie. Om daaraan tegemoet te komen, is een redelijk goed uitgewerkt protocol afgesloten. Zo is de afspraak gemaakt dat De Lijn de aanvragen moet bekendmaken op haar website. Dat moet de autocarbedrijven toelaten erop in te schrijven. In de praktijk ontstaat er echter veel verwarring. De afgelopen periode zijn er enkele incidenten geweest. En er zijn per regio verschillende benaderingen. Sommige provincies weigeren systematisch aanvragen voor ongeregelde vervoersdiensten. Oost-Vlaanderen publiceert een hele lijst van aanvragen, terwijl andere provincies geen enkele aanvraag publiceren.

Ik wil de minister daarover enkele vragen stellen. Blijft het protocol onverkort van kracht? Kan ze de juiste draagwijdte van het besluit en van het protocol toelichten? Scholen worden voor voldongen feiten gesteld als ze met een weigering van een aanvraag worden geconfronteerd. Ze kunnen niet altijd en op tijd een alternatief vinden. Kan De Lijn aanvragen weigeren en de procedure naast zich neerleggen? Is het niet aangewezen om misverstanden en klachten te vermijden en het protocol bij te sturen of zelfs een nieuw protocol af te sluiten? Duidelijke afspraken zijn nodig, zodat De Lijn zijn taak kan blijven uitvoeren en scholen op de maatschappij een beroep kunnen blijven doen zonder dat de eerlijke concurrentie met de autocarbedrijven in het gedrang komt.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, het betreft inderdaad een probleem dat af en toe op het terrein de kop opsteekt. Het is de bedoeling van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 om de maatschappelijke opdracht van de VVM nader te omschrijven en de randvoorwaarden vast te leggen met betrekking tot het uitvoeren van ongeregeld vervoer. Dit besluit is een uitvoeringsregeling van artikel 3, derde lid, van het decreet van 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij.

## Van Brempt

De belangrijkste voorwaarden worden eveneens in het besluit vermeld: het moet gaan over evenementenvervoer, dat is vervoer van en naar een publieke gebeurtenis met een sterk mobiliteitsgenererend effect; de autocarondernemers kunnen geen of geen passend gevolg verlenen aan de vervoersvraag; indien de VVM het evenementenvervoer inlegt, moet de prijs minimaal de exploitatiekosten dekken. In uitvoering van dit besluit werd het protocol over het ongeregeld vervoer afgesloten, dat de bepalingen van het besluit concreetiseert.

Het staat de VVM vrij om evenementenvervoer al dan niet aan te bieden, uiteraard mits aan de gebruikelijke voorwaarden is voldaan. De voorwaarden waaronder de VVM ongeregeld vervoer mag aanbieden, zijn voldoende duidelijk in het besluit van 19 juli 2002 en het protocol omschreven. Op het terrein blijken er wel soms misverstanden te bestaan over wat nu evenementenvervoer of ongeregeld vervoer is en wat versterkingsritten of geregeld vervoer is. Om het onderscheid tussen evenementenvervoer en versterkingsritten nog duidelijker te maken, werd met alle betrokken federale en regionale partijen een werkgroep opgericht. Deze werkgroep werkt aan een aanvulling op het protocol om daarin meer duidelijkheid te verschaffen over de versterkingsritten, vooral met de bedoeling om een duidelijke afbakening te creëren tussen de bevoegdheden van de federale controleambtenaren en de Vlaamse controleambtenaren.

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Mevrouw Joke Schauvliege:** Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik leid uit het antwoord af dat een aanvraag kan worden geweigerd. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat men in bepaalde provincies wegens de onduidelijkheid gemakzuchtshalve zegt dat men het niet meer doet. Het lijkt me daarom nodig om nog eens duidelijk te stellen dat men de procedure moet naleven. Volgens mijn informatie worden in Oost-Vlaanderen de meeste aanvragen geweigerd. Ik ben blij dat de minister het initiatief heeft genomen om rond de tafel te gaan zitten om duidelijkheid te creëren over wat ongeregeld vervoer is. Scholen moeten

op de diensten van De Lijn een beroep kunnen blijven doen.

Ik blijf me de vraag stellen waarom op de webstek bijna geen aanvragen vermeld staan, hoewel De Lijn toch heel wat evenementenvervoer organiseert. Wat is er aan de hand? Leeft men de regels niet na?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Men heeft me gemeld dat de aanvragen niet altijd op de webstek worden geplaatst. De Lijn leeft het protocol en het besluit nauwgezet na. Dat sluit niet uit dat her en der eens iets wordt vergeten. We moeten dat blijven controleren. Verder is het belangrijk om het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer te blijven maken.

Het geregeld vervoer is de opdracht van De Lijn. Als belastingbetalers investeren we hier allemaal in. We moeten de uitvoering van deze opdracht goed bewaken.

Indien de privé-sector het evenementenvervoer niet wil verzorgen, kunnen we De Lijn niet verplichten om hiervoor te zorgen. Dit lijkt me geen onderdeel van de maatschappelijke opdracht van De Lijn.

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

**Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen van het GPS-systeem voor het sluipverkeer en voor de leefbaarheid van dorpskernen**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de gevolgen van het GPS-systeem voor het sluipverkeer en voor de leefbaarheid van dorpskernen.

De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg betreft het GPS-systeem. Heel wat lokale besturen in Vlaanderen leveren inspanningen om het zwaar vervoer uit de dorpskernen te weren. De Vlaamse Regering zet de gemeenten trouwens aan om dergelijke maatregelen te nemen. De gemeenten zijn, bijvoorbeeld, verplicht om in de omgeving van elke school een zone 30 in te richten. Wie door Vlaanderen rijdt, merkt dat de lokale besturen zich inspannen om verkeersarme, gezellige dorpskernen aan te leggen en om het zwaar vervoer en het sluipverkeer te weren en te ontmoedigen.

Het GPS-systeem is een zeer nuttig systeem dat in de toekomst steeds meer zal worden toegepast. Nu is dit systeem nog een optie. Binnen enkele jaren zal het allicht een vast onderdeel van elke vracht- en personenwagen worden.

Het nadeel is dat de meeste chauffeurs de aanwijzingen van hun GPS-systeem nagenoeg blindelings volgen. Zware vrachtwagens die deze aanwijzingen volgen, worden door hun GPS-systeem soms door heraangelegde dorpskernen geleid. Die dorpskernen zijn hier minder dan ooit op voorzien. De rijvakken zijn versmald en de voetpaden zijn verbreed. Een GPS-systeem wijst meestal de kortste route aan. Die route kan uiteraard wel eens door een dorpskern lopen.

GPS-systemen kunnen tot op grote hoogte worden verfijnd. De laatste snufjes omvatten onder meer een aanduiding van elke flitspaal op het traject. Dit biedt de chauffeur de mogelijkheid om zijn snelheid bij het naderen van een flitspaal aan te passen.

Mevrouw de minister, ik weet dat ik u een moeilijke vraag wil voorleggen. Ik ben ervan overtuigd dat u deze problematiek kent. Kan de Vlaamse Regering iets aan dit probleem doen? Kan de Vlaamse Regering druk uitoefenen of initiatieven nemen om de ontwerpers van GPS-systemen rekening te doen houden met de pas heraangelegde verkeersarme en gezellige dorpskernen? We zouden het sluipverkeer en het zwaar vervoer uit die kernen moeten kunnen weren.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, ik ben uiteraard benieuwd naar het antwoord van de minister. Ongeveer een maand geleden heb ik de minister een actuele vraag over een analoge problematiek gesteld. De minister heeft het probleem toen erkend en een in mijn ogen positief antwoord gegeven.

Naar aanleiding van die actuele vraag heb ik toen verwezen naar het sluipverkeer dat de haven van Antwerpen langs de woonstraten van Belsele verlaat. Ik heb toen eveneens verwezen naar de problemen die de werken aan de tramlijnen in Mortsel op dit vlak teweegbrengen. Een GPS-systeem is een handig instrument dat sluipverkeer in de hand kan werken.

De minister heeft toen verklaard dat ze dit wilde onderzoeken. Ze heeft eveneens verklaard dat GPS-systemen misschien niet het ideale instrument zijn om in dit verband in te schakelen. Ze heeft toen naar de ISA, de intelligente snelheidsbegrenzer, verwezen. Dit instrument zou misschien met een paar extra tools kunnen worden uitgerust. De minister heeft toen tevens vermeld dat ze met de transportsector in overleg zou treden en zou trachten een overeenkomst over dit onderwerp af te sluiten. Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord dat de minister op deze vraag om uitleg zal geven.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, aangezien deze vraag om uitleg onder meer over het zwaar vrachtverkeer gaat, wil ik me er even bij aansluiten. Een tijdje geleden heb ik een lid van de Vlaamse Regering een vraag om uitleg gesteld over het uitzonderlijk vervoer dat niet over de autosnelwegen mag rijden, maar wel door de dorpskernen mag scheuren. Ik herinner me niet of die vraag door minister Peeters of minister Van Brempt is beantwoord. Ik herinner me wel dat het antwoord zeer ontmoedigend was.

Ik heb toen het concrete voorbeeld van het HST-project aangehaald. Bepaalde vrachtwagens mogen niet over de autosnelwegen rijden. Ze mogen echter wel de dorpswegen gebruiken. Dat ze die kapotrijden, is blijkbaar geen probleem. De burgemeesters en de schepenen van openbare werken van de betrokken gemeenten moeten dit maar oplossen. Ook zonder GPS-systemen rijden zware



## Peumans

vrachtwagens op bepaalde plaatsen gewoon door de dorpskommen.

Ik zou de minister tevens willen uitnodigen om eens in de pers na te kijken hoeveel actiecomités op allerlei plaatsen uit de grond worden gestampt. Veel mensen zijn het spuugzat dat het zwaar verkeer door de dorpskommen rijdt. Ik weet niet hoe de minister dit probleem wil aanpakken. Ze moet hierbij uiteraard rekening houden met de gemeentelijke autonomie.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, dit onderwerp is een maand geleden al tijdens een plenaire vergadering aan bod gekomen. Ik veronderstel dat iedereen het probleem kent. Verschillende actiecomités klagen terecht de verkeersonleefbaarheid van hun wijk aan. Het zwaar vrachtvervoer dendert gewoon door woonwijken. Gezien de grote wegenwerken die momenteel worden uitgevoerd, gebeurt dit vooral veel in de streek van Antwerpen. Het zal niet zo gemakkelijk zijn dit probleem op te lossen. We beschikken hiervoor in feite slechts over twee mogelijkheden.

Het eerste denkspoor draait om de GPS-systemen zelf. Ik laat momenteel de problematiek onderzoeken. Het is de bedoeling dat dit onderzoek ons een aantal mogelijke oplossingen aanreikt. We mogen evenwel niet vergeten dat de GPS-systemen privé-initiatieven zijn. Ik moet met andere woorden met de transportsector en met de ontwerpers van GPS-systemen onderhandelen. De oplossing zal slechts gedeeltelijk van technologische aard zijn. We moeten afspraken met de sector maken. De aanwezigheid van zwaar vervoer in dorpskernen is niet enkel aan GPS-systemen te wijten. Het is de bedoeling dit denkspoor te volgen. Ik heb een onderzoek besteld en ik zal met de sector overleggen.

Het tweede denkspoor draait om de mogelijkheden waarover de overheid zelf beschikt. In het kader van de Minder Hinder-maatregelen biedt de website over de werken in en rond Antwerpen een routeplanner aan. We trachten hierbij rekening te houden met de mogelijke leefbaarheids- en veiligheidsproblemen op de alternatieve routes.

Indien we onze verkeersinformatie in de toekomst op zogenaamde gepreferentieerde wegen zouden toespitsen en hierover in real time informatie zouden verspreiden, zouden we over een middel beschikken om het probleem van de routekeuze rechtstreeks te beïnvloeden. Indien we er in zouden slagen om op ogenblikken van sterke congestie tevens een netwerk van zogenaamde second best-wegen aan te bieden, zouden we de oplossing grotendeels in handen hebben.

Gezien de immense ontwikkelingen die we op het vlak van de telematica en van de ICT mogen verwachten, is het wenselijk dat de administratie aanwezig is op de talrijke fora waar dergelijke ontwikkelingen worden besproken. Mijns inziens, is het zeer belangrijk dat we de ontwikkelingen op het vlak van de telematica en van de ICT op de voet volgen.

Ik onderzoek momenteel de mogelijkheid om het Vlaams Verkeerscentrum als een pilootproject in te schakelen en op die manier verregaande initiatieven te nemen. Door het vrachtvervoer in real time informatie te verschaffen, zouden we het verkeer zelf kunnen sturen. Ik geef toe dat het in eerste instantie om een pilootproject zal gaan en dat de initiatieven in het kader van de Minder Hinder-maatregelen zullen worden ingepast. Ik wil me hier evenwel voorzichtig uitdrukken. Alles bevindt zich immers nog in een eerste onderzoeksfase.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Ik wil de minister bedanken voor haar antwoord. Het is heel belangrijk dat dit probleem wordt aangepakt. GPS-systemen lijken momenteel in eerste instantie nadelige effecten te hebben. Ze zorgen voor sluipverkeer en ze laten het zwaar vervoer door de dorpskernen donderen. Indien de ontwerpers van GPS-systemen van goede wil zijn en door de overheid worden aangemoedigd of onder druk worden gezet, kunnen deze systemen tot een instrument met louter positieve effecten uitgroeien. Telematica en ICT-toepassingen kunnen zo worden verfijnd dat GPS-systemen het zwaar vervoer in de toekomst uit de dorpskernen kunnen houden. Stimulerende initiatieven van de Vlaamse Regering kunnen een nadelig systeem in een voordelig systeem omvormen. Ik wens de minister veel succes bij het nastreven van deze doelstelling.

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

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, ik zou u voor de duidelijkheid nog twee vraagjes willen stellen. U hebt daarnet verklaard dat onlangs een onderzoek is opgestart. De Vlaamse overheid laat onderzoeken of GPS-systemen kunnen worden gebruikt om het zwaar vrachtverkeer uit bepaalde straten te houden. Welke timing is hierbij vooropgesteld?

Indien ik het goed heb begrepen, voert u momenteel, parallel met het reeds vermelde onderzoek, gesprekken met de privé-sector om na te gaan op welke wijze er kan worden samengewerkt.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Die gesprekken zullen na de voltooiing van het onderzoek worden gevoerd. Ik zal de vooropgestelde timing eens nakijken. Het is alleszins de bedoeling eerst een onderzoek te voeren. Voorzover ik weet, betreft het hier geen landurig onderzoek dat jaren zou duren. Voor we de onderhandelingen met de transportsector en met de ontwerpers van GPS-systemen beginnen, willen we het probleem degelijk onderzoeken. We willen hierbij zeer oplossingsgericht te werk gaan.

**De heer Rudi Daems:** Omvat de onderzoeksopdracht ook de ISA?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Het onderzoek is beperkt tot GPS-systemen.

**De heer Rudi Daems:** Mevrouw de minister, betekent dit dat u de mogelijkheid opgeeft om de ISA als een instrument te hanteren?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Parallel met het eerder vermelde onderzoek, wordt ook de ISA onderzocht. Ik heb de onderzoeksopdracht gisteren getekend. Er worden, met andere woorden, twee onderzoeken verricht.

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

**De heer Flor Koninckx:** Mijnheer de voorzitter, ik zou een constructieve opmerking willen maken. Volgens mij moet de beheerder van de wegen, met andere woorden de overheid, bepalen op welke wegen vrachtwagens van meer dan 3,5 ton niet meer mogen rijden. De overheid moet de juiste

signalisatie aanbrengen. De ontwerpers van GPS-systemen moeten die signalisatie in hun programma's verwerken. Indien de overheid in een straat enkelrichtingverkeer introduceert, moeten de GPS-ontwerpers dit ook in hun systeem invoeren. Op deze manier kan de overheid de inhoud van GPS-systemen sturen. Ik ben dan ook van mening dat we niet te veel tijd of geld in studies moeten investeren. We dragen zelf de verantwoordelijkheid en we moeten zelf het initiatief nemen. De ontwikkelaars van GPS-systemen moeten onze richtlijnen volgen.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Ik zou de minister nog een bijkomende vraag willen. In welke mate kan de overheid de ontwerper van een GPS-systeem aansprakelijk stellen indien hij de richtlijnen niet opvolgt. Momenteel maken GPS-systemen de doortocht van zwaar vervoer door een zone 30 of een zone 50 mogelijk. Eigenlijk moedigen ze dit zelfs aan. Beschikt de overheid over rechtsmiddelen om de ontwerpers hiervoor aansprakelijk te stellen?

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik zal het eens nakijken. Het zou me echter sterk verbazen.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Indien dit echt mogelijk zou zijn, zouden we een belangrijke stap kunnen zetten.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik weet dat het een heel ingewikkelde problematiek is. Ik denk dat u met de 308 Vlaamse gemeentebesturen rond de tafel moet zitten. Net zoals een tijdje geleden het functioneel fietsroutenetwerk is opgebouwd, moet nu een functioneel vrachtwagen netwerk worden gemaakt. We moeten duidelijk bepalen op welke wegen vrachtwagens van meer dan 3,5 ton niet meer mogen rijden. We moeten hierbij natuurlijk een uitzondering voor het plaatselijk verkeer maken. Ik woon in een vrij uitgestrekte gemeente. Indien het gemeentebestuur van mijn gemeente beslist dat zware vrachtwagens op bepaalde plaatsen niet meer mogen rijden, dan komen ze daar niet meer.

Het uitzonderlijk vervoer vormt een uitzondering op deze regel. Dit vervoer valt onder een in

**Peumans**

Brussel gevestigde dictatuur. Het uitzonderlijk vervoer mag overal rijden. De chauffeurs draaien de borden om of halen ze gewoon uit de grond. Aangezien dit vervoer in het belang van het hele land is, mogen we hierover dan niets zeggen.

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

– *Het incident wordt gesloten om 15.57 uur.*

---







## HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting  
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting  
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie  
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen  
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme  
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie  
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media  
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin  
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie  
SWAP : Subcommissie voor Wapenhandel  
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed  
SLAN : Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid  
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

