

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

16 januari 2002

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN EN EEDAFLEGGING VAN EEN VLAAMS VOLKS-
VERTEGENWOORDIGER

ACTUALITEITSDEBAT OVER DE VERKEERSVEILIGHEID

Inhoud

Nr. 23

Woensdag 16 januari 2002
Morgenvergadering

Berichten van verhindering	1
Onderzoek van de geloofsbrieven en eedaflegging van een nieuw lid	1
Sprekers : mevrouw Trees Merckx-Van Goey, secretaris en de heer Stefaan Platteau, verslaggever	
Samenstelling van commissies	
Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden	2
Ontwerpen van decreet	
Indiening en verwijzing	2
Voorstellen van resolutie	
Indiening en verwijzing	2
Verslagen	
Indiening	3
Met redenen omklede moties	
Indiening	3
Kennisgevingen van het Arbitragehof	
Indiening	4
Actualiteitsdebat	
Actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid	4
Sprekers : de heren Carl Decaluwe, Ludo Sannen, André Denys, Johan Sauwens, Bruno Toback, Johan Malcorps, Francis Vermeiren, Jan Loones, Robert Voorhamme, Jos Bex, Jul Van Aperen, Jos Stassen, Felix Strackx, Filip Dewinter, Ludo Sannen, Johan De Roo, Jan Loones, Didier Ramoudt, Jos Bex en minister Steve Stevaert	
Moties van aanbeveling	39
Regeling van de werkzaamheden	39

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.08 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Mathieu Boutsen, Anny De Maght-Aelbrecht, Claudine De Schepper, Boudewijn Laloo : gezondheidsredenen ;

Veerle Declercq, Sven Gatz, Eloi Glorieux, Brigitte Grouwels : ambtsverplichtingen ;

Jos Geysels, Mark Van der Poorten : familieverplichtingen.

ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN EN EEDAFLEGGING VAN EEN NIEUW LID

De voorzitter : Dames en heren, op 7 januari 2002 is de heer Freddy Feytons, Vlaams volksvertegenwoordiger, overleden.

De opvolger die in aanmerking komt om hem te vervangen, is de heer Guy Sols.

Aan de orde is daarom het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Guy Sols.

Het dossier wordt verwezen naar de commissie belast met het onderzoek van de geloofsbrieven.

Wij gaan nu over tot de loting van die commissie.

De commissie bestaat uit zeven leden.

Ik verzoek mevrouw Merckx-Van Goey, secretaris, de loting te verrichten en de uitgelote namen mede te delen.

Mevrouw Merckx-Van Goey, secretaris : De leden zijn de heren Platteau, Sannen, Logist, Van Vaerenbergh en Van Baelen, mevrouw De Martelaer en ikzelf.

De voorzitter : Ik verzoek de leden van de commissie nu dadelijk bijeen te komen in de Jeroen Boschzaal.

Om de commissie in de gelegenheid te stellen zich onmiddellijk aan het onderzoek van de geloofsbrieven te wijden, is de plenaire vergadering zolang geschorst.

- *De vergadering wordt geschorst om 10.12 uur.*

- *De vergadering wordt hervat om 10.23 uur.*

Dames en heren, aan de orde is het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Guy Sols.

De heer Platteau, verslaggever van de commissie, heeft het woord.

De heer Stefaan Platteau, verslaggever (*Op de tribune*) : Dames en heren, ik breng verslag uit van de vergadering van 16 januari 2002 namens de commissie belast met het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Sols. De commissie was samengesteld uit zeven leden, met name : de heren Platteau, Sannen, Logist, Van Vaerenbergh, Van Baelen, mevrouw Merckx-Van Goey en mevrouw De Martelaer. Ze vergaderde onder het voorzitterschap van mevrouw Merckx-Van Goey.

De commissie heeft kennis genomen van het uittreksel uit het bevolkingsregister en van het getuigschrift van goed zedelijk gedrag van de heer Sols. De commissie heeft vastgesteld dat de heer Sols aan de verkiesbaarheidsvoorwaarden voldoet. De commissie stelt dan ook voor de heer Sols tot geldig verkozen lid van het Vlaams Parlement te benoemen.

De voorzitter : Mag ik aannemen dat het parlement het eenparig eens is met de besluiten van de commissie ? (*Instemming*)

De besluiten zijn aangenomen.

Ik roep de heer Sols uit tot Vlaams volksvertegenwoordiger en nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen, die luidt als volgt : “Ik zweer de Grondwet na te leven.”

- *De heer Guy Sols legt de grondwettelijke eed af.*

Voorzitter

Mijnheer Sols, namens alle collega's heet ik u van harte welkom in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

SAMENSTELLING VAN COMMISSIES**Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden**

De voorzitter : Voor de Vlaams Blok-fractie zijn :

- in de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme de heer Frans Wymeersch als vast lid vervangen door de heer Jan Penris en de heer Jan Penris als plaatsvervangend lid vervangen door de heer Frans Wymeersch ;
- in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie de heer Jan Penris als vast lid vervangen door de heer Frans Wymeersch.

ONTWERPEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende ontwerpen van decreet werden ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 30 november 1988 tot instelling van het politiek verlof voor de personeelsleden van de openbare instellingen en publiekrechtelijke verenigingen die van de Vlaamse Gemeenschap afhangen
– 969 (2001-2002) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken.
- Ontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 30 november 1988 tot instelling

van het politiek verlof voor de personeelsleden van de openbare instellingen en publiekrechtelijke verenigingen die van het Vlaamse Gewest afhangen

– 970 (2001-2002) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken.

- Ontwerp van decreet houdende het Vlaamse jeugdbeleid

– 973 (2001-2002) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Media en Sport.

- Ontwerp van decreet houdende bekrachtiging van het besluit van de Vlaamse regering tot bepaling van de ontwikkelingsdoelen voor het buitengewoon basisonderwijs type 1

– 979 (2001-2002) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heer Didier Raimoudt c.s. betreffende beleidsstructuren voor de visserij
– 971 (2001-2002) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme.
- Voorstel van resolutie van mevrouw Veerle Declercq en de heren Jos Stassen, Jan Laurys, Jacques Laverge, Robert Voorhamme en André-Emiel Bogaert betreffende de invoering van een Handvest van de Werkzoekende
– 975 (2001-2002) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme.

VERSLAGEN

Indiening

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid uitgebracht door de heer Kris Van Dijck over het voorstel van resolutie van mevrouw Marijke Dillen betreffende de organisatie van een Week van de televisie
– 807 (2000-2001) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport uitgebracht door de heer Cis Schepens over het voorstel van resolutie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen en mevrouw Mieke Van Hecke, de heren Luc Martens, Jan Laurys, mevrouw Veerle Declercq en de heer Bart De Smet betreffende de toegankelijkheid van begijnhoven
– 826 (2001-2002) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden uitgebracht door de heer Jacques Laverge over het ontwerp van decreet houdende instemming met het protocol van Kyoto bij het raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, en met de bijlagen A en B, opgemaakt te Kyoto op 11 december 1997
– 839 (2001-2002) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport uitgebracht door de heer Cis Schepens over het voorstel van resolutie van mevrouw Riet Van Cleuvenbergen en mevrouw Mieke van Hecke, de heren Jo Vermeulen, Marino Keulen en Dany Vandebossche en mevrouw Margriet Hermans betreffende de toegankelijkheid van begijnhoven
– 957 (2001-2002) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Stefaan Platteau van het ontwerp van decreet houdende wijziging van het wetboek der registratie- hypotheek- en griffierechten
– 963 (2001-2002) – Nr. 4.
- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gelijke Kansen uitgebracht door mevrouw Sonja Becq, mevrouw Ria Van Den Heuvel en de heer Jan Roegiers over het verzoekschrift betreffende het decreet van

10 november 1993 houdende maatregelen tot kwaliteitsverbetering van de dienstverlening door huwelijks- en relatiebemiddelaars
– 972 (2001-2002) – Nr. 1.

- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gelijke Kansen uitgebracht door mevrouw Riet Van Cleuvenbergen over de bespreking van het Verslag aan het Vlaams Parlement 2000-2001 over de toepassing van het decreet van 13 mei 1997 houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie die van 4 tot 14 september 1995 in Peking heeft plaatsgehad
– 974 (2001-2002) – Nr. 1.
- Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden uitgebracht door de heer Jacques Laverge over de gedachte-wisseling met de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, in het licht van de komende Europese Raad van Laken : opvolging en voortgang van de standpuntbepaling
– 977 (2001-2002) – Nr. 1.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES

Indiening

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot besluit van de op 10 januari 2002 door de heer Luk Van Nieuwenhuysen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over de pedagogische inspectie in de Franstalige faciliteitenschoolen
– 976 (2001-2002) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van de heer Luc Van den Brande c.s. tot besluit van de op 9 januari 2002 door de heren Filip Dewinter en Luc Van den Brande in plenaire vergadering gehouden interpellaties tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, respectievelijk over het pleidooi van de minister-president en de minister vice-president voor het opnieuw laten samenvallen van de verkiezing

Voorzitter

van het Vlaams Parlement met die van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de Senaat en over de verklaringen van de minister-president en andere Vlaamse ministers in verband met de organisatie van de Vlaamse verkiezingen

– 978 (2001-2002) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Roland Van Goethem en Frans Wymeersch tot besluit van de op 9 januari 2002 door de heer Roland Van Goethem in commissie gehouden interpellatie tot de heer Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme, over de dienstencheques
– 980 (2001-2002) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heer André Moreau, mevrouw Brigitte Grouwels en de heren Lucien Suykens, Ludo Sannen, Dirk De Cock en Kris Van Dijck tot besluit van de op 10 januari 2002 door de heer Luk Van Nieuwenhuysen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over de pedagogische inspectie in de Franstalige faciliteitenscholen
– 981 (2001-2002) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Luk Van Nieuwenhuysen en Filip Dewinter tot besluit van de op 9 januari 2002 door de heren Filip Dewinter en Luc Van den Brande in plenaire vergadering gehouden interpellaties tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, respectievelijk over het pleidooi van de minister-president en de minister vice-president voor het opnieuw laten samenvallen van de verkiezing van het Vlaams Parlement met die van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de Senaat en over de verklaringen van de minister-president en andere Vlaamse ministers in verband met de organisatie van de Vlaamse verkiezingen
– 982 (2001-2002) – Nr. 1.

KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF**Indiening**

De voorzitter : De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende beroepen tot vernietiging en prejudiciële vragen liggen ter inzage op de afdeling Decreetgevend Secretariaat van het Vlaams Parlement :

- Rolnummer 2289 ;
- Rolnummer 2290.

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid.

De bespreking is geopend.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het is vijf voor twaalf voor een actualiteitsdebat over verkeersveiligheid. Elk weekend sterven heel wat mensen in het verkeer en de politieke heisa over dit heet hangijzer zorgt ervoor dat het debat vandaag op zijn plaats is.

Mijnheer de minister, momenteel wordt er door de paarsgroene regeringen niet alleen paniekvoetbal gespeeld, maar er wordt ook gretig zand in de ogen van bevolking gestrooid. Het ene plan volgt het andere op. In maart 2001 hadden we de tien geboden van minister Stevaert. Vorige week kregen we de acht punten te horen van de ministers Stevaert en Vande Lanotte. Ondertussen blijft het aantal verkeersslachtoffers echter stijgen.

Het stoort CD&V enorm dat deze problematiek met slogans wordt aangepakt. De indruk wordt ge-

Decaluwe

wekt dat alles zal worden opgelost door de regionalisering van het verkeersreglement. Zo zou minister Stevaert zelf maatregelen kunnen nemen zonder te moeten wachten op de ministers Durant, Duquesne en Verwilghen. Het is echter niet zo eenvoudig. Iedereen in dit parlement moet durven toegeven dat dit een bijzonder complexe materie is. Eén van de grote knelpunten is inderdaad de toepassing van het verkeersreglement.

Mijnheer de minister, u moet als minister van Mobiliteit – net als de Vlaamse regering – uw verantwoordelijkheid opnemen. U moet niet voortdurend de schuld bij de federale overheid leggen. De heisa over de onbemande camera's die de heer Malcorps in de media heeft gebracht, kreeg vanmorgen op het radionieuws een vervolg. Wat u op de federale overheid trachtte af te schuiven, is als een boemrang in uw gezicht terechtgekomen. Het is niet de schuld van minister Picqué dat de camera's langs de A12 niet werken. Het is de schuld van uw administratie. Het is de schuld van de Vlaamse Gemeenschap dat er nog kabels moeten worden gelegd om de onbemande camera's te laten werken. Dat heeft niets met ijking te maken.

In de marge van het debat over de onbemande camera's zei sp.a dat de extra boetes moeten worden geïnd en dat de opbrengst ervan naar een federaal veiligheidsfonds moet gaan. Ik denk dat dat voorstel onze goedkeuring kan wegdragen. We moeten toch eens nadenken over de manier waarop die middelen worden besteed. In de kranten lezen we bijvoorbeeld dat er moet worden geïnvesteerd in rotondes voor gemeenten. Die rotondes zouden daar voor meer veiligheid zorgen. Ondertussen stellen we wel vast dat de onbemande camera's in Vlaanderen worden betaald met Vlaams geld en dat die in Wallonië worden betaald met federaal geld. Ik vraag mij dan ook af waarmee wij bezig zijn.

Mijnheer de minister, u zou die 5 miljoen euro voor Vlaamse onbemande camera's misschien beter gebruiken voor de aanpassing van onze Vlaamse verkeersinfrastructuur. Het geld dat in het veiligheidsfonds zou terechtkomen, kan dan worden gebuikt om in heel België onbemande camera's te plaatsen. Als alle voorstellen worden gerealiseerd, weten de gemeenten niet meer wie verantwoordelijk is voor welke investeringen. Er zou een onontwarbaar kluwen ontstaan.

Collega's, om de verkeersonveilige situatie in ons land aan te pakken, moeten we drie factoren aan-

pakken : de weggebruikers, het vervoermiddel en de omgeving of infrastructuur. Vlaanderen kan zijn verantwoordelijkheid nemen en moest die reeds lang hebben genomen. Vlaanderen heeft al in bepaalde mate zijn verantwoordelijkheid genomen, maar nog niet voldoende. In de eindtermen voor het onderwijs zit een onderdeel verkeersopvoeding. Dat kon veel meer zijn. Ook minister Vogels moet meer verantwoordelijkheid opnemen ten aanzien van de slachtofferhulp. Elk jaar komen er 500 mensen in een rolstoel terecht na een verkeersongeval. Veel mensen hebben ook psychologische problemen na een ongeval. Wij hebben de taak om daar samen met de federale overheid iets aan te doen.

Mijnheer de minister, de grootste verantwoordelijkheid ligt bij u. De cijfers bevestigen dat 66 procent van de verkeersslachtoffers in Vlaanderen valt. Op autosnelwegen en op secundaire gewestwegen valt 65 procent van de verkeersslachtoffers. U hebt dus een grote verantwoordelijkheid als wegbeheerder. Het is positief dat de Vlaamse regering in haar regeerakkoord zegt dat ze het aantal verkeersslachtoffers tegen het einde van deze legislatuur met een derde wil verminderen. Wij gaan daarmee akkoord. Wij stellen echter vast dat dit in het Pakt van Vilvoorde lichtjes wordt afgezwakt omdat uit de praktijk blijkt dat dit niet te realiseren valt. Uit de cijfers blijkt dat het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers geen topprioriteit is. Het verkeersveiligheidsbeleid is geen prioriteit voor de Vlaamse en de federale regering, ook al wordt regelmatig het tegendeel beweerd.

Mijnheer de minister, er moet op relatief korte termijn 1,5 tot 2 miljard euro worden vrijgemaakt voor verkeersveilige infrastructuur. U hebt ondertussen wel het kijk- en luistergeld afgeschaft. Het schrijnende is dat die afschaffing eigenlijk wordt gefinancierd door de fiscale inkomsten die we sinds Lambermont van het federale niveau krijgen voor Mobiliteit. Zou het niet opportuener zijn om dat geld voor een betere mobiliteit rechtstreeks te investeren in veilige wegen ? De paars-groene regering wil de bevolking liever een kortstondig pleziertje gunnen. Met een groot deel van de verloren inkomsten had de overheid in zes jaar tijd de veiligheid van de weggebruiker in hoge mate kunnen verbeteren. Nu wordt erkend dat met de beschikbare middelen alle zwarte punten pas tegen 2015 kunnen worden weggewerkt.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat er een sterk groeipad is inzake investeringen voor een verkeersveilige infrastructuur. Die ballon gaat echter niet op. Uw argumentatie wordt regelmatig

Decaluwe

doorprikt tijdens de begrotingsbesprekingen. U weet zeer goed dat de middelen daartoe in de begroting voor 2002 slechts met 1,1 percent stijgen. Dat is minder dan de bouwindex. De facto gaat het om een daling. Indien verkeersveiligheid zo prioritair is, dan kan dit niet getolereerd worden.

Het groeipad van 740 miljoen euro dat door de gewezen minister van Economie, de heer Van Rompuy, werd uitgestippeld, wordt door deze regering niet gerealiseerd, wat ze ook moge beweren. CD&V vraagt een duidelijk investeringsplan voor veilige infrastructuur, waarbij de aandacht in de eerste plaats gaat naar de zwakke weggebruiker. Tijdens het CD&V-congres van afgelopen september werd dit principe aangenomen.

We aanvaarden niet dat dit perspectief pas in 2015 wordt gerealiseerd. Voor fietspaden is er 300 miljoen euro nodig, voor doortochten 700 miljoen euro. Om de zwarte punten weg te werken is een bijkomend bedrag van 500 miljoen euro nodig. We hebben het dan nog niet eens over het structureel onderhoud, zoals bijvoorbeeld van de ring in Antwerpen.

In totaal moet er 2 miljard euro worden vrijgemaakt om de Vlaamse verkeersinfrastructuur tegen 2010 veilig te maken. Dit houdt in dat de middelen moeten worden verdubbeld. Die middelen kunnen worden gevonden, want de regering zou alles perfect kunnen afstemmen op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ook daar is de deadline 2010. Het aspect verkeersonveiligheid is echter niet vertegenwoordigd in dat plan.

CD&V heeft een voorstel gedaan voor de financiering van de projecten. Door de Lambermontakkoorden hebben we nieuwe bevoegdheden gekregen. We hebben een voorstel gedaan om een Vlaams wegvignet in te voeren. Hierdoor zouden de drie bestaande taksen worden vervangen door een nieuw systeem, waarbij de Vlamingen 25 percent korting zouden krijgen. Het Vlaams budget zou echter verhogen met 20 percent. Ons voorstel zou per jaar ongeveer 150 miljoen euro opbrengen.

Dit bedrag kan worden gestort in een Vlaams mobiliteitsfonds en worden aangewend voor een verkeersveilige infrastructuur. Belangrijk is echter ook dat het vignet zou worden gekoppeld aan het type van wagen – hoe groter, hoe duurder – en de emissie. Specialisten hebben ons verzekerd dat er ook een vorm van bonus-malussysteem kan worden ingebracht, waarbij de brokkenmakers meer betalen.

We kunnen niet alles in één flits wegwerken. Dat geldt zeker voor de zwarte punten. Mijnheer de minister, er werden al nieuwe verkeersborden uitgevonden. U zou bijvoorbeeld een waarschuwingbord in het leven kunnen roepen zodat de mensen gesensibiliseerd worden. Dit mag echter geen alibi zijn om bepaalde werken niet uit te voeren.

Ook de gemeentebesturen moeten meer worden ondersteund. Bij de lokale besturen bestaat de wil om in te spelen op de mobiliteitsconvenants. Na het aanvankelijke enthousiasme stelt men na een enkele maanden of jaren vast dat de goede bedoelingen stranden op de trage werking van de administratieve molen. Gemeentebesturen signaleren regelmatig aan het gewest dat er problemen zijn, dat er op bepaalde wegen elke week doden vallen. Er worden echter geen middelen vrijgemaakt. Mijnheer de minister, we vragen u om tijdens de begrotingscontrole een apart fonds in het leven te roepen om snel en accuraat in te grijpen en de verkeersveiligheid te vergroten.

Tien percent van de verkeersongevallen heeft te maken met een onaangepaste verkeersinfrastructuur. Gisteren werd dit in de commissie toegelicht tijdens de bespreking van ons voorstel van decreet inzake de ongevallenanalyse. Mijnheer de minister, ik hoop dat u dit voorstel steunt. We willen constructief meewerken.

Al drie jaar vraagt CD&V meer geld voor telematica, niet alleen om de files te bestrijden, maar ook om de verkeersveiligheid te bevorderen. Door de resultaten in andere landen zou telematica een speerpunt van het Vlaamse verkeersbeleid moeten zijn. De experimenten met intelligente snelheidsadaptatie zouden veel grootschaliger moeten zijn. We roepen de Vlaamse overheid op om het voortouw te nemen in deze ontwikkelingen.

Daarnaast is meer sensibilisatie nodig. Tachtig percent van de ongevallen heeft te maken met rijgedrag. Mijnheer de minister, we steunen dan ook uw plan voor een campagne hierover op de regionale televisie.

Aan het begin van mijn toespraak maakte ik een toespeling op een eventuele regionalisering van het verkeersreglement. CD&V beschouwt dit als een belangrijk doel. De institutionele omstandigheden mogen echter geen alibi zijn om de eigen verantwoordelijkheden te ontlopen. Ook nu al zou er heel wat meer kunnen worden gedaan. In de senaatscommissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Verkeersveiligheid, waarvan de heer Ramoudt voorzitter was, werden heel wat voorstellen gedaan

Decaluwe

die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd door de gewesten. Waarop wachten we ?

Ik roep de paars-groene regering op om te stoppen met het beschamende pingpongspel tussen sp.a en de groenen en tussen de verschillende overheidsniveaus. Mijnheer de minister, uw periodieke dreigingen met ontslag worden steeds minder geloofwaardig. Pas als alle sp.a-ministers, ook die uit de federale regering, u zouden bijtreden, zouden we uw uitspraken ernstig nemen. Naar uw zeggen moet de administratieve afhandeling nog in 2002 worden geregeld. Minister Duquesne heeft in de Kamer gesteld dat dat niet haalbaar is. Als u verkeersveiligheid werkelijk een topprioriteit vindt, neem dan het heft in eigen handen.

Mijnheer de minister, een onderwerp als de verkeersveiligheid leent zich niet voor oppositiespulletjes. We zullen constructief meewerken, maar niet nalaten uw holle woorden aan de kaak te stellen. Er moet komaf worden gemaakt met het in Vlaanderen springlevende idee dat wie het verkeersreglement eerbiedigt, een grote loser is.

Mijnheer de minister, u bent er op uw welbekende manier weer eens in geslaagd de indruk te wekken dat u een witte ridder bent, een Don Quichot, die strijdt voor een veiliger verkeer. U spreekt harde taal als het gaat om federale bevoegdheden, maar plant de realisatie van verkeersveilige infrastructuur pas tegen 2015. Uw kritiek op het federale beleid is terecht, maar u moet ook in eigen boezem kijken en uw verantwoordelijkheid nemen. Voor u daaraan toe komt, bent u echter wellicht al druk bezig met de voorbereiding van de federale verkiezingen. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat u rond deze kwestie een politiek spelletje speelt om daar persoonlijk profijt uit te halen. De doden van volgend weekend hebben daar geen boodschap aan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Toen ik minister werd, was het mobiliteitsprobleem verengd tot het probleem van de files. U moet er de teksten nog maar eens op nalezen. Ongeveer negen tienden van de aandacht ging naar de files. Ik heb toen gesteld dat mobiliteit veel meer is dan dat. Van bij het begin heb ik overal gezegd dat het mobiliteitsprobleem uit drie delen bestaat : het fileprobleem, de vervoersarmoede en de verkeersveiligheid. Ik heb ook altijd gezegd dat de verkeersveiligheid het grootste probleem is. Ik heb dat niet alleen tegen de fiet-

sers-, voetgangers-, milieu- en natuurverenigingen gezegd, maar ook tegen het VEV van Antwerpen en de VKW van Limburg. Sedertdien komt in de beleidsteksten het probleem van de verkeersveiligheid aan bod. Dat is niet altijd goed onthaald. Men ziet het niet zo zitten dat een minister het fileprobleem wil oplossen met fietspaden en dergelijke.

Vandaag gaat het debat over verkeersveiligheid. Ik ben daar blij om, want tegenover het buitenland blinken we op dat vlak uit in negatieve zin. Verkeersveiligheid mag niet worden verengd tot de problemen met de staat van de wegen. Tachtig procent van de ongevallen hebben te maken met het rijgedrag, tien procent met de staat van het voertuig en tien procent met de staat van de weg. We moeten op deze drie terreinen vooruitgang boeken. Uiteraard moeten we het rijgedrag bijsturen. We moeten de mentaliteit van de weggebruiker veranderen.

De staat van het wagenpark verbeteren is erg moeilijk. We kunnen op dat vlak een batterij maatregelen treffen. Wat stellen we echter vast ? Nieuwe auto's worden almaar veiliger voor diegenen die erin zitten en soms ook voor diegenen die er niet inzitten. De technische vooruitgang zorgt ervoor dat mensen snelheid anders ervaren. De toenomen snelheid leidt tot meer onveiligheid.

De resterende tien procent van de ongevallen is te wijten aan de wegeninfrastructuur en dat is een Vlaamse bevoegdheid. We mogen dat niet al te eenzijdig bekijken. De heer Decaluwe zegt dat er bijkomend 2 miljard euro moet worden vrijgemaakt. Ik vind dat niet onrealistisch, al moet dat verder worden onderzocht. Ik ben het echter niet met hem eens als hij de kwestie verengt tot de wegen. De uitbouw van het openbaar vervoer en van de waterwegen is ook een instrument om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te vergroten. We moeten investeren in openbaar vervoer, want dat staat gelijk met investeren in verkeersveiligheid. Investeren in waterwegen zorgt ervoor dat er minder vrachtwagens op de weg rijden en dat doet de verkeersveiligheid toenemen.

Dit betekent niet dat we geen grote verantwoordelijkheid hebben om de staat van de wegen te verbeteren. Maar we mogen de mensen niet ontslaan van hun verantwoordelijkheid. De stelling dat de weg uitnodigt om te snel te rijden, aanvaard ik niet. De overheid heeft de taak om voor het omgekeerde te zorgen. De burger heeft geen excuses om te snel te rijden. Vlaanderen beschikt over een goed systeem om de bestuurders op hun verplichtingen te wijzen. De verkeersborden zijn er. In de VS zijn er giganti-

Stevaert

sche wegen die op zich uitnodigen om hard te rijden, maar toch houdt iedereen zich er aan de verkeersregels. Dat heeft te maken met een gestaag opgebouwd handhavingsbeleid. Ik ben er niet van overtuigd dat de Amerikaanse volksaard op dat vlak veel verschilt van de onze. Het heeft allemaal te maken met het beleid. In Vlaanderen investeren we veel geld in verkeersremmers. Is dat wel de goede aanpak? De mensen moeten ook enige vorm van zelfcontrole hebben. De idee dat niemand zich aan de verkeersregels houdt, mag niet te veel naar voren worden geschoven. Het merendeel van de bevolking houdt zich wel aan de verkeersregels. Referenda, zoals in Peer, verbazen me niet. De helft van de bevolking vraagt een strengere handhaving. Ik ben benieuwd naar de houding van de bevolking op de dag dat deze operationeel wordt en er veel pv's worden opgesteld.

Ik zal enkele cijfers geven, zoals over de toename van de begroting. De heer Van Rompuy heeft indertijd het idee gelanceerd dat een bedrag van 740 tot 870 miljoen euro nodig zou zijn. Sinds mijn aantreden is er cumulatief ongeveer 533 miljoen euro voor wegen bijgekomen en in deze periode van paars-groen 495 miljoen euro. Voor gemeenschappelijk vervoer is dat cumulatief ongeveer 870 miljoen euro voor mijn aantreden en in deze regeerperiode 30,650 miljard frank. Voor de waterwegen is dat cumulatief 29,350 miljard frank sinds mijn aantreden, en sinds paars 18,550 miljard frank. In totaliteit is er een cumulatieve toename van 89 miljard frank sinds mijn aantreden en 72 miljard frank sinds deze paarse regeerperiode. Dit zijn cijfers op basis van een begroting die gewoon wordt doorgetrokken voor 2002, zonder rekening te houden met een verhoogde begroting. Dat is een gigantische stijging van de investeringen.

Ik ben het ermee eens dat meer werk moet worden gemaakt van sensibilisatie en dat er daartoe initiatieven moeten worden genomen. Naast de zachte campagnes moet ook in harde campagnes worden geïnvesteerd. Verder is er uw goede voorstel om de regionale tv's hierbij te betrekken. Ook voor andere vormen van sensibilisatie moeten middelen worden vrijgemaakt. Om een Vlaams wegenvignet te kunnen instellen, moeten afspraken met de drie gewesten worden gemaakt. Een Vlaams wegenvignet alleen in Vlaanderen heeft weinig zin. Ik wil dit voorstel verder onderzoeken en verfijnen.

U vraagt 2 miljard euro tegen 2010. Als de zaken worden doorgetrokken, zal men veel meer dan 2 miljard euro nodig hebben. We mogen het pro-

bleem niet verengen tot de wegen alleen, maar we zullen sowieso met onze ruimtelijke ordening geconfronteerd blijven. We wonen immers naast de weg, wat de zaken niet eenvoudiger maakt. We zien dit in de ongevallenstatistieken. In het Vlaams regeerakkoord staat dat zal worden gestreefd naar een derde minder ongevallen. Wij hebben deze doelstelling als eerste overheid naar voren geschoven. Dat was een moedige daad.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, ik heb er geen probleem mee dat de minister kort inspeelt op sommige bemerkingen, maar het debat zou zeker rijker zijn als we eerst de verschillende sprekers horen, zodat de minister een algemeen antwoord kan geven. Ik vermoed dat de minister in zijn reactie nu al elementen van antwoord heeft verwerkt op vragen die andere sprekers nog kunnen stellen. Het zou de coherentie en de samenhang ten goede komen.

De voorzitter : Het Reglement geeft de minister de kans om te reageren. Daarop staat geen enkele beperking. Verschillende leden, zelfs van uw fractie, pleiten ervoor niet alles in regeltjes om te zetten. Ofwel worden allerhande regels opgesteld en worden die in het vervolg toegepast, ofwel heeft de minister de kans om te spreken en kan hij daar gebruik van maken. Ik wens geen overreglementering, maar als de leden hiervoor kiezen, kan dat.

De heer Ludo Sannen : Ik wens evenmin een overreglementering, het was een suggestie.

De heer André Denys : De bedoeling van het actualiteitsdebat bestaat erin een spits debat te houden. We willen de interrupties toelaten die op de thema's betrekking hebben, maar als men zo een debat uitlokt waardoor de spreker in de verdrukking geraakt, werkt het tegen de geest van een actualiteitsdebat.

De heer Carl Decaluwe : Minister Stevaert is een zeer groot communicator: hij is er opnieuw in geslaagd de vis te verdrinken. Ik had het hier bewust alleen over Vlaamse bevoegdheden.

Ik heb cijfers aangehaald over het rijgedrag. Ik weet ook dat de bevoegdheid daarover deels federaal is. Maar als we praten over rijgedrag, dan zijn sensibilisering en overheids campagnes bijzonder belangrijk. We hebben meermaals gevraagd dat de overheid extra inspanningen zou doen in de begroting. U doet dit nu, maar ondertussen hebben we tweeënehalf jaar verloren. U weet dat de verkeersonveiligheid hoofdzakelijk een Vlaams pro-

Decaluwe

bleem is. In Vlaanderen blijft de onveiligheid toenemen, in Wallonië is er een daling.

U hebt opnieuw blijk gegeven van een Stevaertiaanse wiskunde. Als wij het hebben over dat bedrag van 2 miljard euro, dan hebben we het louter over verkeersveilige infrastructuur. U hebt gelijk dat we ook moeten investeren in het openbaar vervoer en havens en binnenvaart. U zei dat een en ander veel meer zal kosten dan dat bedrag. Ik heb het enkel over 2 miljard euro tegen 2010 voor verkeersveilige infrastructuur : doortochten, fietspaden, zwarte punten, rotondes en het structureel onderhoud.

Mijnheer de voorzitter, deze regering en deze meerderheid zeggen dat verkeersveiligheid een topprioriteit is. Op dit ogenblik is de VLD-voorzitter op de radio echter een spelletje aan het spelen met jongeren. Als de heer De Gucht verkeersveiligheid belangrijk vindt, dan is zijn plaats niet in de radiostudio, maar hier, om als partijvoorzitter mee te debatteren. Een parlements lid moet hier zitten en geen spelletjes spelen om zich populair te maken. *(Applaus bij de CD&V)*

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik wil twee elementen ontwikkelen in verband met het verkeer. Mijnheer de minister, u zegt de eerste te zijn die de verkeersveiligheid hoog op de politieke agenda heeft geplaatst. Het is echter goed even terug te blikken.

Ik wil erop wijzen dat we op het einde van de jaren tachtig, net toen openbare werken en verkeer werden geregionaliseerd, werden geconfronteerd met een stijgend aantal ongevallen. In 1980 waren er 36.000 letselongevallen in Vlaanderen, in 1990 39.517. In die periode heeft de federale regering een inspanning gedaan. Er is een aanpassing gekomen van het verkeersreglement, onder meer met de snelheidsverlaging van 60 naar 50 kilometer per uur in de bebouwde kom. Tegelijk waren er campagnes van de rijkswacht- en politiediensten inzake het handhavingsbeleid. Tegelijk hebben ook de gewesten aanpassingen gedaan, op maat van de eigen bevolking en het eigen grondgebied.

Destijds was ik minister van Openbare Werken. Op mijn initiatief werden toen de eerste rotondes aangelegd. De administratie wilde per se verkeerslichten plaatsen. Ik herinner me het Gouden Kruispunt in Tielt-Winge, een vreselijke naam voor een

dodenkruispunt. Daar vielen zeven of acht doden per jaar. Dankzij het aanleggen van de rotonde daar gebeuren er nu nog maar een heel beperkt aantal ongevallen.

Net na de oorlog zijn met de middelen van het Marshall-plan 400 kilometer drievakswegen aangelegd. In het begin van de jaren negentig hebben we die levensgevaarlijke wegen versmald tot tweevakswegen, waardoor er ruimte kwam voor voetgangers en fietsers. In die periode is ook een begin gemaakt van een fietspadenbeleid en dergelijke. Toen werd zeer nauw samengewerkt tussen het federale en het Vlaamse niveau. De heer Dehaene was destijds daarvoor bevoegd. Ik heb toen gezegd dat die samenwerking uitstekend was. Ze had ook resultaat : in 1995 was het aantal letselongevallen teruggebracht van 39.517 tot 32.400. Het totale aantal slachtoffers in Vlaanderen is toen gedaald van 50.000 naar 45.000, dankzij deze enorme inspanningen.

Vlaanderen is heel druk. We zijn één groot stadsgewest, met 500 inwoners per vierkante kilometer en een steeds grotere economische activiteit. Mobiliteit is een afgeleide van die menselijke activiteit, maar geen doel op zich. Mijnheer de minister, ik ben het dus niet helemaal eens met uw notie van vervoersarmoede. In die complexe vervoersketen zijn er drie elementen : de menselijke factor, het voertuig en de weg. Over de auto's kan ik het volgende zeggen. Op dit ogenblik zijn er geen echt slechte wagens meer. Op dat vlak is er een enorme evolutie geweest.

Wat de wegen betreft, laat de situatie echter nog zeer veel te wensen over. Alle burgemeesters en alle schepenen bevoegd voor openbare werken en verkeer in Vlaanderen kunnen tientallen voorbeelden geven van slechte verkeerssituaties in de eigen gemeente. Het gaat dan om zaken zoals kruispunten en rotondes die dringend moeten worden aangepakt.

Er zijn inderdaad zeer veel middelen beschikbaar. De Vlaamse regering en het Vlaams Parlement hebben echter de taak na te gaan in hoeverre die middelen op een degelijke manier worden aangewend.

De menselijke factor is hierbij zeer belangrijk. Er is hier al gesproken over het handhavingsbeleid. Ik verwijs echter naar het voorbeeld van de rotonde. Die dwingt iedere weggebruiker ertoe een bepaald vervoersgedrag te ontwikkelen. Puur met repressie kan men dat niet bereiken : zelfs niet met een volledige inzet van het politieapparaat en met 300

Sauwens

goedwerkende onbemande camera's in Vlaanderen op een totaal van 30.000 kruispunten. Het blijven druppels op een hete plaat. We moeten daar dringend aan werken. Vooral op de gewestwegen is de nood zeer hoog.

Mijnheer de minister, u hebt het dossier van de verkeersdoden op de politieke tafel gebracht. U hebt daarbij de schuld op een bepaald niveau gelegd. We kunnen echter niet op enkele jaren tijd heel die ruimtelijke ordening in Vlaanderen herzien. Hier is sprake van een correctief gegeven. Dat begint van jongs af op de schoolbanken. In die zin heeft de heer Decaluwe zeker gelijk. Daarvoor moeten meer middelen worden vrijgemaakt.

Ik vind zelfs dat u bij de besteding van de middelen al te sterk de nadruk legt op het openbaar vervoer, waarbij die middelen ten goede komen aan een soort sociale beweging. Mijns inziens moet er meer aandacht komen voor de twee hoofddoelstellingen van het Vlaamse verkeers- en vervoersplan, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van een aantal economische centra. U hebt het dan over de files. In dit complexe debat is er geen plaats voor een versimpeling. Er zijn geen wondermiddelen, maar er moet op alle terreinen gewerkt worden.

Ik bekijk de povere resultaten van 1995 tot nu. Mijnheer de minister, ik zeg niet dat dit uw schuld is, maar ik vind wel dat wij allen als politici en u als minister een veel grotere bescheidenheid aan de dag moeten leggen in dit dossier. We moeten veel harder werken aan de zaken waar het echt knelt. Het zit niet in de miljarden, maar het zit in de wijze waarop die miljarden worden gebruikt.

De heer Bruno Tobbac : Mijnheer Sauwens, ik heb een concrete vraag over wat u net hebt gezegd. U zegt dat we het geld dat we nu besteden aan openbaar vervoer, eigenlijk zouden moeten besteden aan het aanleggen van wegen en rotondes. Dat is uw standpunt. Is dat ook het standpunt van uw nieuwe fractie ? *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

De heer Johan Sauwens : Neen, dat is niet het standpunt van mijn fractie.

De heer Bruno Tobbac : U spreekt hier dus louter in eigen naam.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer Tobbac, ik heb het volgende gezegd. Het gaat dan over de middelen die worden vrijgemaakt. Het is bewezen dat de

extra maatregelen, zoals de tariefmaatregelen met daarbij bijvoorbeeld gratis openbaar vervoer, als dusdanig slechts een zeer beperkt aantal mensen uit de auto hebben gehaald en naar het openbaar vervoer hebben gelokt. Meer mensen in het openbaar vervoer krijgen betekent niet noodzakelijk winst inzake verkeersveiligheid. Men haalt immers zelfs fietsers en voetgangers in de bus. Mijns inziens is dat nooit de bedoeling geweest. De middelen die men daardoor verliest, kan men niet gebruiken om kruispunten verkeersveilig te maken.

Mijnheer de minister, ik geef de cijfers. U verwijst naar federale ministers en naar de federale verantwoordelijkheid. In Vlaanderen moeten we echter zeer bescheiden zijn. In 1995 waren er 32.487 ongevallen. In het jaar 2000 waren er 33.023 ongevallen. Dat is dus een stijging met 1,6 percent in Vlaanderen van het aantal letselgevallen. Het aantal slachtoffers is gestegen met 2 percent. Ik geef ook de Waalse cijfers. Voor diezelfde periode van 1995-2000 is er een daling met 14 en met 15 percent. Ik heb daar zelf ook niet echt een verklaring voor.

Door de regionalisering hebben de beide gewesten een eigen beleid ontwikkeld. Wij moeten nagaan waar het bij ons schort. Onze puntenkaart is niet positief. We moeten er allemaal samen voor zorgen dat we dit rapport kunnen verbeteren. De vraag wie eerst wat gezegd heeft, is dan veel minder belangrijk. De vraag wie wat op welke plaats gedaan heeft, is immers veel belangrijker. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het belang van verkeersveiligheid is al vaker en door verschillende sprekers benadrukt, maar het thema is opnieuw bijzonder actueel geworden door de uitslag van het referendum van vorige zondag in Peer. Als de Vlaamse regering een prijs zou uitreiken voor de wakkere burger, dan zouden de inwoners van Peer als eersten moeten worden genomineerd.

Ze hebben vele politici immers een les geleerd, en niet het minst de plaatselijke burgemeester, die zijn plannen voor een dertigkilometerzone en een algemene beperking tot 70 kilometer per uur mag opbergen. Het moet echter gezegd worden dat hij een sportief verliezer is, wat van vele anderen niet kan worden gezegd. Het siert hem dat hij consequent het beloofde bindende karakter van het referendum respecteert.

Denys

Ook mijn liberale collega's daar, met hun koudwatervrees voor de organisatie van een referendum, werden in het ongelijk gesteld. De massale opkomst bewijst dat de interesse van de bevolking voor deze materie zeer groot is. Wie echter het meest werden afgestraft, zijn enkele belangrijke landelijke politici die denken dat verkeersveiligheid met bijkomende algemene snelheidsbeperkingen kan worden bereikt. Hun reacties op het referendum hebben ons met verstomming geslagen. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Mijnheer de minister, ik begrijp uw reactie op de uitslag van het referendum niet. U besluit er namelijk uit dat de mening van de bevolking over de invoering van nieuwe snelheidsbeperkende maatregelen in de goede richting evolueert. Uit een vroegere opiniepeiling zou zijn gebleken dat slechts 12 procent van de bevolking daar voorstander van was, terwijl er nu al 30 procent voorstanders zijn. Die interpretatie is een politieke truc : verkoop een politieke nederlaag als een overwinning. Voor ons is ze echter niet geloofwaardig.

Mijnheer de minister, ik bewonder u als selfmade-man – zoals ik er zelf ook een ben – die maatschappelijke fenomenen op een uitstekende wijze naar de politiek kan vertalen. Echter in uw reacties van de laatste tijd, vooral dan over het thema van de verkeersveiligheid, herken ik u niet meer. Niet alleen uw reactie op het referendum is ondermaats ; ook die op de discussie over de onbemande camera's heeft me verbaasd. Dreigen met ontslag omdat u in het defensief werd gedrongen wegens het niet functioneren van drie onbemande camera's, is niet geloofwaardig.

Mijn geliefkoosde Nederlandse columnist van het NRC Handelsblad, de heer Hofland, noemt dit de geprefabriceerde extase, het kunstmatig artificieel opgewonden zijn om zich de beste van de klas te tonen. Ik heb de indruk dat u zich laat meeslepen in een groenrood opbod.

Verkeersveiligheid is door haar verwevenheid met menselijke dramatiek een uitermate gevoelsgeladen materie. Toch vraagt de complexiteit ervan een bijzonder rationele benadering. Daarom pleit de VLD voor koelbloedigheid en voor een nauwe samenwerking van de diverse niveaus en van alle partijen van meerderheid en oppositie die een oplossing willen.

Omdat we weten dat er op het terrein geen enkel resultaat zal worden geboekt zonder de medewer-

king van de bevolking, houden we heel sterk rekening met haar uitspraak. De uitslag van het referendum kan maar op één manier worden geïnterpreteerd : de mensen willen geen nieuwe snelheidsbeperkende regels, maar wel dat de bestaande maximumsnelheden worden gerespecteerd en dat de politie daar veel meer controle op uitoefent.

Volgens de heer Tobback gaat het hier enkel om de inwoners van Peer. De VLD wil de uitslag van dit referendum echter zeer ernstig nemen.

De VLD vindt het zelfs een goed idee om over de verkeersveiligheid een algemeen, landelijk referendum te organiseren. Als ik met de mensen spreek, heb ik de indruk dat de uitslag van het referendum in Peer naar alle Vlaamse steden en gemeenten kan worden doorgetrokken. De VLD is alleszins bereid om hierover een landelijk referendum te organiseren. We zijn niet bang voor de uitslag van dit referendum : we vinden dit zelfs een zeer goed idee.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Denys, ik zal u nogmaals proberen uit te leggen hoe de zaken technisch in elkaar zitten. Vlaanderen is niet bevoegd voor de maximumsnelheden in het verkeer, maar wel voor de Vlaamse wegen. We kunnen de snelheid verminderen door de Vlaamse burgemeesters een aanbod te doen. Als ze dit wensen, kunnen de Vlaamse burgemeesters een aanvraag indienen om de maximumsnelheid in hun gemeente van 90 kilometer per uur tot 70 kilometer per uur te verlagen. Hiervoor hebben we helemaal geen nationaal referendum nodig.

Ik wil me hier niet uitspreken over de wenselijkheid van een nationaal referendum. Het zou evenwel tot een zeer complexe situatie kunnen leiden. Indien de uitslag in beide landsgedeelten verschilt, moeten de federale ministers in Wallonië anders optreden dan in Vlaanderen. Aangezien de burger altijd gelijk heeft, zou dit eigenlijk een pleidooi tot regionalisering zijn. Ik vraag me evenwel af of dit het verkeersbeleid ten goede zou komen.

Ik heb de Vlaamse burgemeesters nooit gezegd dat de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur tot 70 kilometer per uur moet worden verlaagd. De burgemeesters kunnen dit zelf aanvragen. Tot op heden hebben al 50 tot 70 burgemeesters van alle kleuren en gezindheden een dergelijke aanvraag ingediend. Wat dit betreft, denk ik trouwens dat de CD&V-burgemeesters op kop liggen.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, de uitslag van het referendum in Peer heeft u zodanig

Denys

verrast dat u de resultaten ervan onder de tafel wilt schuiven.

Minister Steve Stevaert : Ik heb alleen gezegd dat de uitslag van het referendum me heeft verrast.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, u interpreteert de resultaten van het referendum niet zoals het hoort. Mijns inziens moeten we uit de uitslag van het referendum twee duidelijke lessen trekken. Aangezien de hele problematiek rond het rijgedrag draait, zitten deze lessen grotendeels op uw golflengte.

De eerste les is dat de burger het rijgedrag van de andere burgers wantrouwt. De burger vraagt meer controles omdat hij weet dat de meeste chauffeurs zich niet aan de maximumsnelheden houden.

We rijden allemaal zelf met de auto. We weten hoe snel we te snel rijden. Ik wil de snelheidsovertredingen evenwel niet vergoelijken. We moeten onszelf en de maatschappij hiertegen beschermen, en een radicale ombuiging naar een meer defensief rijgedrag realiseren.

De tweede les is dat maximumsnelheden logisch moeten zijn. De uitslag van het referendum toont aan dat steeds lagere algemene maximumsnelheden geen oplossing bieden. We moeten meer inspelen op specifieke wegsituaties. Enkel een realistische, begrijpelijke en op aangepast rijgedrag gebaseerde aanpak zal de chauffeurs tot meer burgerzin aanzetten.

Het is logisch de maximumsnelheid in de omgeving van een schoolpoort tot 30 kilometer per uur te reduceren. Het invoeren van deze beperking in een hele woonkern komt bij veel chauffeurs als tergend en zinloos over.

Deze maatregel heeft een averechts effect. Na een zekere tijd houdt niemand zich nog aan de opgelegde maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, ook niet op de plaatsen waar het echt nodig is. Algemene maatregelen die niet als zinvol of noodzakelijk worden aanvoeld, leiden ons inziens tot een nog gevaarlijker rijgedrag.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Denys, ik schrik toch wel van de erg liberale uiteenzetting die u op dit ogenblik geeft. Ik ben het wel met u eens dat een verkeersregelgeving voldoende gemo-

tiveerd moet worden en dat inderdaad soms tegen bepaalde regels gezondigd wordt, indien die opgelegd worden op plaatsen waar niemand de zin ervan begrijpt.

De heer André Denys : Dat heb ik inderdaad gezegd. Dat en niets anders.

De heer Johan Malcorps : Als verkeersregels en snelheidsbeperkingen opgelegd en controles aangekondigd worden, dan moet daar feedback aan worden gekoppeld. Achteraf moet dus aangekondigd worden in hoeveel slachtoffers minder dit geresulteerd heeft. Dat is trouwens iets waar de provinciale verkeersseenheden reeds een systeem voor hebben uitgewerkt.

U hebt het gehad over 30 kilometer per uur in woonzones. Dat is volgens mij absoluut noodzakelijk en we moeten de mensen daartoe motiveren. Dat is de verantwoordelijkheid die wij als politici dragen, zelfs – en misschien vooral – indien bepaalde mensen zich daar aan ergeren of de zin ervan niet begrijpen.

Het stoort me een beetje dat iedereen zich bijna blind staart op dat referendum. Daardoor dreigen we te vergeten dat er ook belangrijke wetenschappelijke gegevens zijn. Die gegevens leren ons welke snelheid gevaarlijk is, bijvoorbeeld tegen welke snelheid een automobilist een kind dat plotseling de straat oversteekt nog kan ontwijken. Die wetenschappelijke gegevens kunnen we niet zomaar onder de tafel vegen.

In Vlaanderen hebben we dus nog meer nood aan knowhow en expertise, zaken die ons gebracht kunnen worden door verkeersdeskundigen en verkeersveiligheidsspecialisten. We mogen dus niet zomaar in het wilde weg fantaseren.

De heer André Denys : Mijnheer Malcorps, ik heb het reeds gehad over wat niet kan. Straks zal ik het hebben over wat moet.

Als de overheid het heeft over rijgedrag en daarbij maatregelen neemt waar de bevolking niet in geloof of niet achter staat – wat trouwens de reden is waarom wij wel voorstander zijn van een referendum -, dan zal ze er nooit in slagen de automobilisten tot een nieuw rijgedrag aan te sporen.

Wij pleiten voor een defensief en aangepast rijgedrag en in het licht daarvan zal ik in mijn uiteenzetting enkele alternatieven aanreiken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, het debat is nog maar pas begonnen en toch kunnen we er nu al conclusies uit trekken.

De heer André Denys : Dat kunt u niet, want u hebt nog niet gehoord welke alternatieven ik aanreik.

De heer Carl Decaluwe : Dit debat is het levende bewijs dat deze meerderheid geen beleid voert. Men voelt zo het spanningsveld tussen VLD, Agalev en de minister. (*Opmerking van de heer André Denys*)

Deze regering heeft nu al tweeënhalf jaar verloren laten gaan omdat ze geen beslissingen durft of kan nemen.

De heer André Denys : Wij zijn bereid samen te werken met het federale niveau én met de minderheidspartijen om dit gevoelige en moeilijke probleem op te lossen. Ik verzoek u dit debat niet te verlagen tot een partijpolitiek spelletje.

De heer Carl Decaluwe : Het is toch mijn schuld niet dat ik onmiddellijk een verdeeldheid binnen de meerderheid vaststel. Was het trouwens niet de heer Geysels die als één van de eersten om een verkeersreferendum vroeg ?

Mijnheer Denys, u hebt een vreemde redenering verwoord met betrekking tot het referendum en de reactie van minister Stevaert. Ik denk nochtans dat minister Stevaert goed op dit referendum heeft gereageerd.

Sta me toe even te verwijzen naar een stokpaardje van één van de VLD-verkeersdeskundigen, senator Dedecker. Indien we een referendum zouden houden over de snelheid op de autowegen, dan zal de bevolking volgens mij resoluut kiezen voor een hogere maximumsnelheid dan 120 kilometer per uur. Nochtans tonen wetenschappelijke studies aan dat er een relatie is tussen snelheid en aantal verkeersdoden. Dit betekent dat er politieke moed nodig is om bepaalde maatregelen op te leggen.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik wens een oproep te doen.

We hebben het systeem van debatteren gewijzigd en geoordeeld dat het parlement meer aan bod moest komen. Ik stel vandaag vast dat we eerst de huidige minister en de minister van pakweg tien jaar geleden aan het woord horen.

We moeten een discussie voeren omdat er een probleem bestaat dat moet worden opgelost, omdat de burgerzin moet worden opgevijseld, omdat er verschillende argumenten zijn en omdat het er in de eerste plaats op aankomt de goede beslissingen te nemen. Als het parlement de pretentie heeft om zijn systeem te wijzigen en er iets aan te doen, dan moet het ten minste af van de politieke spelletjes. Ik maak het al 10 jaar mee. Ik hoorde de heer Decaluwe minister Baldewijns interpellieren, ik hoorde ook mevrouw Demeester reageren. Als we daarvan af willen geraken, dan moeten we naar elkaar luisteren, ernstig discussiëren en de slachtoffers au sérieux nemen.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, had men mij niet voorbarig onderbroken, dan had men ons alternatief kunnen aanhoren. Het is een alternatief dat politieke moed vraagt, dat geen pleidooi is voor een snelheidsverhoging. Het is een alternatief om over te stappen van absolute maximumsnelheden naar variabele maximumsnelheden. Dat betekent dat snelheden worden aangepast aan de weg- en weersomstandigheden, aan het aantal wagens, aan de zogenaamde verkeersdichtheid.

De ring rond Antwerpen is het beste voorbeeld dat de noodzaak hiervan aantoont. In Utrecht werkt men met variabele maximumsnelheden, die worden aangepast aan de weg- en weersomstandigheden en aan het aantal auto's. De ring rond Antwerpen bestaat uit vijf baanvakken. Als het 's nachts droog is en er is beperkt verkeer, dan is een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur bijzonder defensief. Ik pleit niet voor een hogere snelheid. Bij regen, ijzel of druk verkeer is diezelfde 100 kilometer per uur levensgevaarlijk. Er zou een actie moeten komen om veel radicaler over te stappen van absolute maximumsnelheden naar variabele maximumsnelheden. Daarvoor zijn twee dingen noodzakelijk.

We kunnen geen debat voeren over verkeersveiligheid als we alles uit elkaar willen houden. Daarom ben ik gelukkig met de beslissing dat er maandelijks een interministerieel comité wordt gehouden met alle ministers van mobiliteit.

We willen dat de federale wetgeving wordt aangepast, opdat een variabele maximumsnelheid niet alleen adviserend zou zijn, maar ook bindend. We willen ook dat de verkeerssignalisatie wordt geactualiseerd en drastisch gemoderniseerd. Ons eerste voorstel, mijnheer de minister, is niet uw bevoegdheid. Het tweede voorstel is dat wel. Eigenlijk zouden we al de oude verkeerspalen moeten uitrukken. Vele werden tien tot twintig jaar geleden ge-

Denys

plaatst, toen de verkeerssituatie anders was. Op sommige plaatsen is er ondertussen meer gevaar door druk verkeer. Op andere plaatsen heeft men rotondes aangelegd en is het veiliger geworden door nieuwe weginrichtingen.

De heer Bruno Tobbac : Variabele maximumsnelheden kunnen een instrument zijn, maar wellicht niet in woonzones. In woonzones kan men weinig variëren met een veilige snelheid. Vertrekt u voor die variabele maximumsnelheden van de huidige maximumsnelheden ? Stelt u voor om die in bepaalde gevallen te verlagen ? Of wilt u ze behouden en 's nachts verhogen ?

De heer André Denys : De VLD-fractie aanvaardt de maximumsnelheden zoals die vandaag bestaan, namelijk 90 en 120 kilometer per uur. We zeggen alleen dat ze variabel moeten worden.

De heer Bruno Tobbac : Dan zullen de maximumsnelheden in bepaalde gevallen worden verlaagd.

De heer André Denys : Mijnheer Tobbac, u moet mij geen woorden in de mond leggen die ik niet wil zeggen. Ik heb gezegd dat we een moedig discours moeten houden, maar men probeert het als een ultraliberaal discours te bestempelen. Als u me laat uitpraten, zult u begrijpen dat ik een moedig discours houd met het oog op de verkeersveiligheid. Ik nodig iedereen uit om eens anders te gaan denken. Wij stellen een dubbele aanpak voor die enerzijds bestaat uit bindende variabele snelheden en anderzijds uit de drastische vernieuwing en aanpassing van de verkeerssignalisatie, onder meer door middel van elektronische signalisatieborden.

De heer Bruno Tobbac : Mijnheer Denys, u pleit voor een verlaging van de maximumsnelheden en dus zijn we het eens. Dat moeten we benadrukken, in plaats van het elkaar moeilijk te maken.

De heer André Denys : Ik ben het niet eens met de voorstelling door uw fractie. Ik ben geen voorstander van 30-kilometerzones in hele woonwijken, maar alleen op de plaatsen waar een lagere snelheid nodig is, zoals aan schoolpoorten. Ik wil niet veralgemenen, want dat zou enkel onbegrip veroorzaken bij de mensen en een averechts effect tot gevolg hebben.

De heer Bruno Tobbac : U bent dus geen voorstander van een snelheidsbeperking tot maximaal 30 kilometer in woonzones ?

De heer André Denys : We zijn enkel voorstander van die snelheidsbeperking op bepaalde plaatsen in woonzones, bijvoorbeeld aan de schoolpoorten. Ik herhaal dat we die beperking niet willen veralgemenen, omdat we zeer goed weten dat de regel in de praktijk toch niet wordt toegepast. Het onbegrip van de mensen over bepaalde verkeersregels leidt tot slecht rijgedrag. Denken we maar aan de uitspraak van de burgers van Peer. We zijn bereid om deze vraag voor te leggen in een algemene volksraadpleging. We hebben de steun van de bevolking trouwens hard nodig als we het rijgedrag willen veranderen. We kunnen in het parlement verkondigen wat we willen en we kunnen onze uitspraken staven met zoveel wetenschappelijke studies als we willen, maar als we geen rekening houden met de mening van de mensen, zal er nooit iets veranderen.

Ik ben het op één punt met de minister eens : het rijgedrag is het belangrijkste. Daarom moeten we inspelen op een aanpasbaar en defensief rijgedrag.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer Denys, u begon uw uiteenzetting heel sterk met een verwijzing naar het referendum in Peer. Ik kreeg daardoor de indruk dat u de beslissing over de aanvaarde maximumsnelheden wil laten afhangen van een publieke consensus erover. U bent daarop echter teruggekomen door het te hebben over variabele snelheden, wat in uw uitleg neerkomt op een verlaging van de maximale snelheid. Ik vraag me bijgevolg af wat het verschil is tussen uw visie en die van minister Stevaert. De beslissing over de maximale snelheid zou daarbij helemaal niet afhankelijk zijn van de wens van de bevolking, maar zou worden bepaald door een of andere wegbeheerder. Bij droog weer zou hij slechts een snelheidsbeperking kunnen opleggen die gelijk is aan of lager is dan de bestaande. Bij nat weer zou hij de grens nog wat lager kunnen leggen.

Mijnheer Denys, wil u zich nu al dan niet baseren op de mening van de bevolking ? Zo ja, wil ik u graag wijzen op een cartoon van Zak die deze week verscheen in De Morgen. De tekening stelt een prototype van een formule-1-wagen voor voor gebruik in de bebouwde kom. De man die ernaast staat met een boodschappentas in de hand, zegt : 'Verder hoop ik dat de snelheidscontroles strenger worden'. De tekening is heel kenschetsend. We mogen ons niet aansluiten bij de publieke gevoelens, maar moeten op een andere manier te werk gaan.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik raad de collega's die niet weten wat de variabele snelheidsbeperking inhoudt, aan om eens een kijkje te nemen in Nederland. Het zal hun een idee geven.

We hebben nu een zware vriesperiode achter de rug. De verkeerssituatie was daardoor gevaarlijker dan anders. Is het zo onlogisch dat een gemeentelijke of een andere overheid bepaalt dat op een weg waar 90 kilometer per uur mag worden gereden, bij slecht weer of bij een slechte staat van de baan signalisatie wordt aangebracht waardoor de weggebruiker nog maximum 60 kilometer per uur mag rijden ? Dit mogelijk maken, zou een grote verbetering zijn.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Denys, ik heb een vraag over dit heikel punt. De interpretaties over uw standpunt inzake de variabele snelheid lopen nogal uiteen. Naar mijn mening is niemand tegen een beleid waarbij variabele snelheden worden toegepast.

Voor diegenen die de discussies in de commissie onvoldoende hebben gevolgd, wil ik erop wijzen dat er al enige tijd budgettaire inspanningen worden gedaan om in telematica langs de wegen te investeren. Op die manier kunnen onder meer systemen voor variabele maximumsnelheid worden geïnstalleerd. U pleit eigenlijk tegen de maximumsnelheden die vandaag gelden. U zegt : 'We willen variabele snelheden met een bindend karakter'. Kunt u uitleggen wat u daaronder begrijpt ? Wie wordt er gebonden door een systeem van variabele snelheid ? Welke overheid ? Hoe moet dat worden geïmplementeerd ?

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, volgens u is iedereen het erover eens dat er moet worden overgestapt naar variabele snelheid. De inspanningen van de overheid op dat vlak zijn echter bijzonder pover. Ik heb de indruk dat er te weinig keuzes worden gemaakt bij het vastleggen van het beleid.

Dan wil ik nog even reageren op de uitslag van het referendum. De Peerse bevolking vraagt dat er geen nieuwe absolute maximumsnelheden worden ingevoerd. Ze is het eens met de bestaande. Ons voorstel is in te spelen op een logische signalisatie

en over te stappen op variabele maximumsnelheden. Daar gelooft de VLD in. Ik weet dat het bindend karakter tot de federale wetgeving behoort. Men heeft mij gemeld dat die signalisatie in Nederland bindend is en dus verder gaat dan louter adviserend. Ik zal dat onderzoeken. Om effect te sorteren, moet dit volgens mij ook bindend zijn.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer Denys, ik vermoed dat in de loop van dit debat het referendum in Peer nog dikwijls ter sprake zal komen. Ik pleit ervoor om de resultaten niet te verabsoluteren. Die gemeente heeft een bepaalde bevolking en weginfrastructuur. In andere gemeenten zou eenzelfde referendum andere resultaten kunnen opleveren.

Het debat van vandaag gaat over verkeersveiligheid en over diegenen die zich onveilig voelen in het verkeer. Waarom worden oudere mensen bijvoorbeeld niet bevraagd ? Ik vermoed dat heel wat van hen in Peer zijn thuisgebleven. Of jongeren die de fiets verkiezen liever dan de achterbank van de wagen of de voetgangers, volgens mij zijn die ook in grote mate thuisgebleven. Als we de discussie voeren over de maximumsnelheden, moeten we in de eerste plaats rekening houden met de zwakke weggebruiker die zich onveilig voelt en niet met de autobestuurders.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Voorhamme heeft de heer Denys gevraagd om het systeem van de variabele snelheden dat in Nederland bestaat, eens uit te leggen. In de omgeving van Utrecht, maar ook op andere plaatsen, hangen er snelheidsborden die elektronisch worden gestuurd. Die geven de maximum toegelaten snelheid aan. Dat is in principe hetzelfde als wat wij in Vlaanderen tijdens de zomerperiodes kennen als blokrijden. Een motoragent van de federale politie rijdt dan voor een aantal voertuigen op de autosnelweg en zorgt er zo voor dat die voertuigen in een blok rijden. In Nederland gebeurt juist hetzelfde, maar dan op een telematische manier. De snelheidsbeperking wordt automatisch aangegeven. Ze wordt niet afgedwongen door een motoragent.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik heb gesproken over aangepast rijgedrag. Aangepast rijgedrag en defensief rijgedrag gaan hand in hand. Het is duidelijk dat in Peer niet enkel de

Denys

chauffeurs hebben gestemd, maar ook de zwakke weggebruikers. Iedereen heeft gestemd.

Als wij het hebben over een verkeersveiligheidsbeleid houden wij uiteraard rekening met de fietsers, met de kinderen, met de wandelaars en met andere zwakke weggebruikers. Dat is evident. Toch is rijgedrag de meest belangrijke factor in een verkeersveiligheidsbeleid. De heer Decaluwe heeft dat ook al gezegd. Alle maatregelen zijn belangrijk. Ook de weginfrastructuur is belangrijk, maar het rijgedrag is het meest van belang.

De voorzitter : Mijnheer Denys, mag ik u vragen om af te ronden ?

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik zal stoppen. Ik zal in de toekomst de interruptiemicrofoons gebruiken om iets te zeggen. Ik heb immers de indruk dat wie onderbreekt via die microfoons, meer tijd krijgt om iets te zeggen dan de persoon die op de tribune staat. Ik tracht een gedachting te ontwikkelen, maar men onderbreekt mij voortdurend. Ik probeer het kort te houden. Zo heb ik niet uitgebreid over de zwakke weggebruikers.

De voorzitter : Mijnheer Denys, discussieer niet. Uw tijd is al zes minuten om. U hebt hem dan nog gedeeld met een andere fractie. Dat betekent dat u uw spreektijd met 60 procent hebt overschreden. Er is geen enkele onderbreking geweest die langer dan 5 minuten heeft geduurd. Alleen de minister heeft langer dan 5 minuten onderbroken en dat mag volgens het Reglement.

Stop dus met discussiëren. Iedereen kent de regels. Alleen is het zo dat u als u op de banken zit de sprekers op de tribune graag onderbreekt. Als u echter zelf op de tribune staat, wordt u niet graag onderbroken. Dat geldt trouwens voor iedereen die hier zit. (*Gelach*)

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, u hebt gelijk. Een minister mag altijd iemand onderbreken. U hebt echter geen gelijk in verband met het betoog van de heer Sauwens hier vooraan.

De voorzitter : Ik heb hem drie keer gevraagd te stoppen.

De heer André Denys : U hebt hem dat de eerste keer gevraagd nadat er meer dan 5 minuten waren verstreken.

De voorzitter : Dat is niet waar.

De heer André Denys : De interruptiemicrofoons zijn bedoeld om de spreker op de tribune even te onderbreken.

De voorzitter : Mijnheer Denys, tot nader order bepaal ik wie hier het woord voert. Als een spreker iets zegt dat de moeite waard is, dan mag hij voor mij langer aan het woord blijven. Daarom heb ik u ook al 6 minuten langer aan het woord gelaten. Nu bent u al 2 minuten aan het praten over het feit dat u niet genoeg spreektijd krijgt.

De heer André Denys : Ik denk dat wat ik zeg de moeite waard is. Ik merk dat aan de mensen die mij onderbreken.

Collega's, aangepast rijgedrag en defensief rijgedrag gaan hand in hand. Hoe groter de burgerzin, hoe groter het defensief rijgedrag. Opvoeding, controles en sancties zijn de beste instrumenten. Opvoeding richt zich op de toekomstige weggebruikers. De controles en de sancties richten zich op de huidige weggebruikers. Verkeersopvoeding is misschien het belangrijkste aspect in heel deze kwestie, maar heeft slechts effect op halflange en op lange termijn.

Wij zijn zeer tevreden dat minister Vanderpoorten verkeersopvoeding tot onderdeel van de eindtermen voor het secundair onderwijs heeft gemaakt. In de eindtermen voor het basisonderwijs zou verkeersopvoeding echter ook moeten worden opgenomen.

Controles moeten worden uitgevoerd door de politie en niet door de burgers. Veiligheid en verkeersveiligheid zijn immers prioritaire kerntaken van de politie. Wij hebben in vergelijking met andere landen voldoende politiemensen. We moeten ze op de juiste manier inzetten.

Ook het sanctiebeleid is zeer belangrijk om het defensief rijgedrag doorgang te laten vinden. Kleinere overtredingen zouden daarbij administratief moeten worden afgehandeld. Hierdoor worden de parketten ontlast. Nederland is hierbij een goed voorbeeld. Justitie krijgt daardoor meer ruimte om zware overtredingen en recidivisten aan te pakken. Een verhoging van de boetes voor zware overtredingen is noodzakelijk.

Het principe dat men bij het bepalen van de boete rekening houdt met het inkomen, is billijk en rechtvaardig. We waarschuwen wel voor nieuwe improvisaties. We vrezen de nieuwe rompslomp over de

Denys

vaststelling van de inkomens. Het huidige systeem is niet zo slecht. We hebben echter de indruk dat de politierechters er te weinig gebruik van maken. Nu kunnen de rechters reeds beslissen om een maximum- of minimumboete te geven op basis van de draagkracht. Naast het verhogen van de boetes moet er ook meer worden geïnvesteerd in de alternatieve sancties of straffen.

Geachte collega's, mijn laatste punt gaat over de samenwerking met de federale overheid en de discussie over de communautarisering. Hoe dieper men graaft in de problematiek van de verkeersveiligheid, hoe meer men beseft dat nog veel terrein braak ligt. Ik erger me aan het pingpongspel van de afgelopen weken tussen de federale en de Vlaamse overheid over het al dan niet functioneren van de onbemande camera's. In eerste instantie dacht ik dat het probleem lag bij het federale niveau. Ik heb daarover de premier tijdens het partijbureau ondervraagd. Mijnheer de minister, uit de nota die hij me heeft bezorgd, bleek dat de controversale inzake de onbemande camera's werd veroorzaakt door uw diensten. Na verscheidene verwittigingen hadden ze nagelaten om een antwoord te bieden op de technische bezwaren. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Dit is geen verwijt. Ik pleit enkel voor een zeer nauwe samenwerking tussen het Vlaams en federaal niveau. Ik ben een maximalist inzake de overdracht van de bevoegdheden naar de regio's. Ik weiger echter om in de huidige stand van zaken van de discussie over de verkeersveiligheid een communautair debat te maken. Er is te veel menselijk leed mee gemoeid om het beleid op dit ogenblik te laten verzanden in een communautair moeras. We hebben bovendien de stellige indruk dat zowel op het federaal als het Vlaams vlak een sterke politieke wil aanwezig is om op korte termijn resultaten te bereiken. Maandelijks zijn er vergaderingen van de interministeriële comité's. Daar kan met elkaar worden samengewerkt. Alles is voorhanden om oplossingen te bereiken.

Mijnheer de minister, de VLD-fractie wil zo snel mogelijk positieve resultaten bekomen. U kunt op onze medewerking rekenen. *(Applaus bij de VLD)*

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik heb een bijkomende vraag over de samenwerking tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest. Inzake de onbemande camera's wordt de bal nog

steeds naar elkaar toegespeeld. Enerzijds is er het probleem van de homologatie, anderzijds dat van de controle. Zowel mensen uit uw administratie als van Justitie hebben gezegd dat de ingenieurs van de dienst Bruggen en Wegen de politionele bevoegdheid kunnen uitoefenen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Loones, volgens de Raad van State beschikt de federale overheid niet over de bevoegdheid om de gewestelijke ambtenaren met nationale taken te belasten. De raad aanvaardt evenmin dat de gemeenschappen en gewesten ambtenaren belasten met het opsporen en vaststellen van inbreuken op wetten en verordeningen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Aangezien de regels van de algemene politie in de reglementering op het verkeer en het vervoer een federale bevoegdheid uitmaken – en ik verwijs daarbij naar artikel 6, paragrafen 3 en 4 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen – kunnen Vlaamse ambtenaren dan ook geen toezicht uitoefenen op snelheids-overtredingen, het negeren van het rode licht, enzovoort.

Uw verzoek is dus onuitvoerbaar. Met het aslastendecreet balanceerden we al op het randje van onze bevoegdheid. Overbeladen vrachtwagens zijn bijzonder onveilig. We konden hier iets tegen doen omdat ze ook het wegdek beschadigen, en dat behoort tot de bevoegdheid van Vlaanderen. Zoiets is nu onmogelijk, hoe betreurenswaardig ook.

De discussie over de verkeerscamera's blijft aanslepen. Camera's moeten worden gehomologeerd en geijkt. Dat gebeurt op federaal niveau, al vinden we dat allemaal erg vervelend. Momenteel hebben we die federale goedkeuring nu eenmaal nodig. We hebben gedaan gekregen dat er een prehomologatie gebeurt : we testen zelf of onze opstelling conform is aan de federale regels. Dat is enkel mogelijk doordat we over de lastenboeken van de federale instanties beschikken. Vroeger kregen we die informatie niet. Dat neemt niet weg dat de hele procedure zeer tijdrovend is. Andere landen kampen niet met die handicap. Niemand heeft hier een boodschap aan. Overigens werken 20 van de 24 camera's op kruispunten naar behoren. Eind februari of begin maart zullen de overige 4 gehomologeerd en geijkt zijn.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, de heer Malcorps heeft het woord gevraagd maar niet

Stassen

gekregen. Ik heb er geen probleem mee dat u streng optreedt, maar ik betreur dat mijn fractie de dupe wordt van onvoorziene uiteenzettingen door parlementsleden van andere partijen.

De voorzitter : Ik waak er enkel over dat het debat ter zake blijft.

De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, na elk moordend weekend op de wegen klinkt de roep luider om eindelijk iets te doen tegen de verkeersonveiligheid. Minister Stevaert, met zijn fijne neus om te scoren bij de bevolking, heeft zich opgeworpen als de Don Quichote die in zijn eentje vecht tegen de federale windmolens. 'Ik wil wel', zegt hij, 'het zijn die vervelende federalen die tegenwerken'. Gemakkelijkheidshalve vergeet hij de hand is eigen boezem te steken en na te gaan wat hij zelf heeft verzuimd te doen. Minister Stevaert heeft minister Durant bijvoorbeeld niet nodig om veilige fietspaden aan te leggen.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Strackx, weet u bij benadering in welk budget is voorzien voor de aanleg van fietspaden, en hoe dit budget de laatste jaren evolueert ? Hebt u daar enig idee van ?

De heer Felix Strackx : Mijnheer de voorzitter, ik zie weinig nieuwe fietspaden.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Strackx, ik herhaal mijn vraag : hebt u enig idee van het budget voor fietspaden ?

De heer Felix Strackx : Het maakt mij niet uit hoe groot het budget is. Ik stel alleen vast dat er niets gebeurt, en dat is het belangrijkste. Hebt u de fietspaden misschien enkel in Limburg laten aanleggen ?

De minister wil dat er meer wordt geflitst en gepakt. Hij wil hogere boetes en strengere straffen. De discussie over verkeersveiligheid verloopt op federaal niveau moeilijk. Dat is begrijpelijk. De toestand, maar ook de mentaliteit is totaal verschillend in Wallonië, en dat weten we ook van andere dossiers. Minister Stevaert heeft ingezien wat we al jaren zeggen : als men werkelijk iets wil veranderen, moeten we de volledige bevoegdheid in handen krijgen. Proficiat, mijnheer de minister, beter laat dan nooit ! Het is wel bijzonder jammer dat we hem daarover tijdens de Costa geen woord hebben

horen zeggen. Het was en is nochtans eenvoudig, alles wat met verkeer te maken heeft, moet de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Verkeer worden, en daarmee uit.

Voor sommigen is het blijkbaar een nachtmerrie als dat zou leiden tot verschillende verkeersregels in Vlaanderen en Wallonië. Wat dan nog ? Wat maakt het uit dat de strafmaat zou verschillen ? In Nederland en Frankrijk zijn er toch ook andere snelheidsbeperkingen dan bij ons ? Is het niet logisch dat elk land zijn eigen verkeersregels opstelt en eigen accenten legt in zijn verkeersbeleid ? Als men het echt meent met de Vlaamse verkeersveiligheid, dan moet men besluiten dat Vlaanderen alle bevoegdheden moet krijgen.

De socialisten beginnen blijkbaar eindelijk in te zien dat we beter kunnen besturen als we zelf bevoegd worden. Er is ook nog een tweede evolutie. De socialisten, maar ook de groenen, zijn plotseling voorstanders van repressie. Of het nu gaat over criminaliteit of drugs, altijd zijn ze voor de zachte aanpak. We horen hen al jaren zeggen dat repressie niet helpt, dat we met de mensen moeten praten en hen moeten sensibiliseren. Maar inzake verkeers-overtredingen zijn ze plots voorstanders van repressie geworden. Proficiat, het verheugt ons dat men eindelijk inziet dat enkel de nultolerantie helpt, of het nu over verkeersveiligheid, criminaliteit of drugs gaat.

De voorbije weken beperkte het debat zich tot de vraag hoe de snelheid te beperken. Alsof het zo eenvoudig zou zijn : we maken van Vlaanderen één grote zone-30, en we plaatsen om de kilometer een onbemande camera. Met dat soort van simpele oplossingen doen allerlei partijen aan opbod. Men wast witter dan wit. Zo acht men zich ontslagen van het zoeken naar fundamentele oplossingen, die uiteraard veel meer inspanningen en geld vereisen. Ook de gemeentebesturen proberen zich steeds meer in te dekken. Wat is er immers gemakkelijker dan het invoeren van almaar strengere snelheidsbeperkingen om de bevolking te tonen dat men het echt meent met die verkeersveiligheid ?

In vergelijking met de Nederlandse cijfers over slachtoffers van verkeersveiligheid scoren we bijzonder slecht. Vaak hoor ik zeggen dat de oorzaak de verkeerde mentaliteit van de Vlaamse automobilist is. Hij heeft niet genoeg discipline. Als dat zo al zou zijn, hoe komt dat dan ? Zou het kunnen dat de Vlaamse automobilist gefrustreerd is door de steeds meer dichtslibbende wegen ? De overheid laat het probleem liever verrotten dan er iets aan te doen. Zou het kunnen dat de Vlaamse automo-

Strackx

bilist gefrustreerd is door de slechte toestand van de wegen en het gebrek aan onderhoud ? Zou het kunnen dat de Vlaamse automobilist gefrustreerd is door een aantal snelheidsbeperkingen op zeer absurde plaatsen en hij de indruk krijgt dat die slechts werden doorgevoerd om hem te kunnen pakken in zijn geldbeugel ? Snelheidsbeperkingen moeten een realistisch antwoord zijn. Hier zit ik op dezelfde lijn als de vorige spreker. Op meerdere plaatsen is dit niet het geval. Op heel wat plaatsen zijn ze noch realistisch, noch verantwoord.

In Vlaanderen is nu een wirwar van verkeersborden en snelheidsbeperkingen te zien, vaak op onlogische plaatsen en niet gestoeld op gevaarsituaties. Men gebruikt immers snelheidsbeperkingen om het autoverkeer te ontmoedigen. Ik noem dit automobilisten pesten. En wildgroei van snelheidsbeperkingen ondermijnt de geloofwaardigheid. De heer Denys heeft dit ook reeds gezegd en ik steun hem hierin. Studies tonen aan dat ervaren, goede automobilisten spontaan de snelheid aannemen, waarbij ze de mening toegedaan zijn dat ze alles onder controle hebben, en rekening houden met de weersomstandigheden, de toestand van de weg en de verkeersdrukke.

Soms is deze inschatting correct, soms ook niet. In dit laatste geval, als er gevaar dreigt, moet de overheid ingrijpen door het opleggen van snelheidsbeperkingen en die meteen ook afdwingen via bemande en onbemande camera's, hoge boetes, rijbewijs met punten en dies meer. Als die snelheidsbeperkingen gerechtvaardigd zijn, zal de automobilist de redelijkheid en het nut ervan inzien en ze aanvaarden. Door op de meest absurde plaatsen onredelijke beperkingen op te leggen, maakt de overheid zichzelf ongeloofwaardig.

Als u een verklaring zoekt voor de verkeerde mentaliteit van de Vlaamse automobilist, zoek ze dan daar. Het grote verschil met de Nederlandse situatie is het immense verschil in de toestand van de ruimtelijke ordening. In Vlaanderen davert zwaar verkeer door de dorpskom. Er zijn bijna geen gescheiden en veilige fietspaden. Elk kruispunt is een mogelijke bron van gevaar en de kruispunten in Vlaanderen zijn ontelbaar. Voeg daar nog de lintbebouwing bij die van elke oprit van een handelszaak of een woning een bijkomende risicoplek maakt, dan zien wij een enorme toename van het risico in vergelijking met Nederland. Vermits de overheid voor deze chaotische ruimtelijke ordening verantwoordelijk is, is het niet meer dan nor-

maal dat de overheid haar verantwoordelijkheid opneemt en er iets aan doet.

Een algemene snelheidsbeperking is een gemakkelijksoplossing. Het referendum in Peer bewijst dat de bevolking niet voor deze oplossing gewonnen is. De mensen vertonen ook hier een gezonde reflex. De bevolking wil een veilige verkeerssituatie zonder te worden gepest door een onrealistische algemene beperking. Op onveilige kruispunten kan de overheid twee dingen doen : ofwel onbemande camera's plaatsen, ofwel het kruispunt zodanig aanleggen dat het wel veilig wordt. De eerste oplossing is de gemakkelijkste en zal waarschijnlijk zelfs nog geld opbrengen, de tweede is de grondige aanpak, die geld kost. Wij kiezen samen met de bevolking voor de tweede oplossing, de regering voor de eerste, want het aantal middelen voor infrastructuur is veel te beperkt.

Er zijn tal van ingrepen om het verkeer door middel van infrastructurele ingrepen veiliger te maken. Een daarvan is het te pas en helaas soms ook te onpas omvormen van onze wegen tot een hinderisparcours, zoals dat de laatste jaren schering en inslag was. De resultaten bewijzen dat dit niet heeft gewerkt zoals men wellicht oorspronkelijk verwachtte. Het aantal dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom is niet gedaald in 2000, integendeel. Er moet worden onderzocht of een overdreven veiligheidsgevoel bij de zwakke weggebruikers hier niet aan de basis van ligt.

Er zijn echter betere oplossingen. Een daarvan, die ik hier wil belichten omdat ze zeer weinig aandacht krijgt, is het aanleggen van ventwegen. Dat zijn kleinere wegen naast de hoofdweg waarlangs men een woning of handelszaak kan bereiken. Deze wegen kunnen inderdaad niet overal langs alle gewestwegen worden aangelegd, maar toch is dat mogelijk op veel meer plaatsen dan men op het eerste gezicht zou denken. Zo is de overheid al enkele jaren bezig alle drievaksbanen om te vormen tot tweevaksbanen. Als ze de rijstrook die hierdoor vrijkomt verdeelt over beide zijden van de weg, heeft ze al een halve ventweg, terwijl die rijstrook nu meestal een nutteloze middenberm wordt. De politieke wil om meer ventwegen aan te leggen ontbreekt duidelijk.

De ongevallenstatistieken leren ons dat de meeste dodelijke ongevallen plaatsvinden tijdens de weekendnachten, met bestuurders jonger dan dertig jaar die vaak op een verlaten rijweg en zelfs bij gunstige weersomstandigheden de controle over hun stuur verliezen en tegen een obstakel buiten de rijbaan – een boom, een paal, een huis – botsen. Ook het

Strackx

voorbije dodelijke weekend leert ons dat. Of de oorzaak hiervan nu roekeloosheid, machogedrag, afleiding door de passagiers of vermoeidheid is, de invloed van alcohol- of druggebruik of een combinatie van beide is hier nooit ver weg. Ook hier draagt de overheid een verpletterende verantwoordelijkheid, door de bevolking in het algemeen en de jongeren in het bijzonder het verkeerde signaal te geven dat drugs geen kwaad kunnen. De strijd tegen alcohol in het verkeer is al moeilijk genoeg zonder dat we er ook nog de softdrugs bij moeten nemen.

De strijd tegen het rijden onder invloed moet algemeen hard worden gevoerd. Er is immers blijkbaar maar weinig dat indruk maakt op deze chauffeurs, zelfs niet de verschrikkelijke beelden van de verhakkelde wrakken waarin een aantal van hun leeftijdgenoten de dood vonden. Als het dreigen met de tijdelijke intrekking van hun rijbewijs weinig effect heeft – ook zonder rijbewijs kan men immers rijden -, moeten we het misschien eens proberen met de tijdelijke inbeslagname van hun voertuig.

Voor recidivisten zijn we voor een levenslang rijverbod. Waarom deze controles ook niet systematisch uitvoeren onmiddellijk bij het verlaten van de discotheek of drankgelegenheden? Ook de dancinguitbaters zouden hier hun verantwoordelijkheid moeten opnemen, door het organiseren van vormen van collectief vervoer, in samenwerking met de openbare vervoersmaatschappij.

Met verkeersopvoeding kan niet vroeg genoeg worden begonnen. Reeds van in de lagere school dienen kinderen de nodige attitudes en discipline te worden bijgebracht. Als we zien welke gevaarlijke toeren jonge fietsers soms uithalen, en hoe weinig respect ze aan de dag leggen voor andere weggebruikers, dan vraag ik me soms af wat dat later moet worden, wanneer ze met de auto mogen rijden. Het tonen van gruwelijke beelden van verkeersslachtoffers aan scholieren – uiteraard vanaf een bepaalde leeftijd – lijkt me zeker zinvol, op voorwaarde dat dit regelmatig wordt herhaald.

Toen mijn eigen kinderen leerden autorijden, heb ik me meermaals de bedenking gemaakt dat het eigenlijk onverantwoord is dat een 18-jarige na nauwelijks enkele uurtjes rijles hun rijbewijs kan behalen en onmiddellijk in om het even welke auto kan stappen en zich in het verkeer begeven. Autorijden is moeilijk. Elke chauffeur weet dat het lang duurt en duizenden kilometers ervaring vergt al-

rens men zijn voertuig perfect in de hand heeft, alvorens men crisissituaties en remafstanden precies kan inschatten enzovoort.

Wij stellen dan ook voor om de eerste drie jaar slechts een tijdelijk rijbewijs uit te reiken dat beperkingen inhoudt inzake de maximumsnelheid, maar ook inzake het tijdstip waarop mag worden gereden en het aantal personen dat men mag vervoeren. Voor wie tijdens deze driejarige stageperiode wordt betrapt op een zware overtreding, wordt de proefperiode verlengd. Verder moet het rijexamen worden uitgebreid met het testen van de psychische ingesteldheid en de reactie bij crisissituaties op een rijnsimulator.

De verplichte invoering van een zwarte doos in vrachtwagens en personenwagens, die bij een verkeersongeval als bewijsstuk kan worden gebruikt, zal zeker aanzetten tot een grotere voorzichtigheid. Ik ben er trouwens van overtuigd dat de overgrote meerderheid van de Vlaamse chauffeurs voorzichtige en verantwoordelijke chauffeurs zijn. We moeten enkel de moed hebben een klein aantal gevaarlijke gekken voorgoed van de weg te halen.

Wat het vrachtvervoer betreft, pleiten wij voor een veralgemening van het inhaalverbod. De wijze waarop men destijds de beperking van de totale lengte en het gewicht van de vrachtwagens heeft doorgevoerd, heeft ertoe geleid dat men het chassis van de vrachtwagens thans zodanig licht maakt dat ze zeer snel omkantelen. Ook werd de neus van de vrachtwagens weggelaten, zodat de vrachtwagenchauffeurs volledig onbeschermd in hun cabine zitten. Dit is een bijzonder onveilige situatie, en deze wetgeving moet dan ook dringend worden herzien.

Mijnheer de minister, ik heb ze nog eens nageteld. We hebben hier op een kwartier tijd precies twintig voorstellen geformuleerd om te komen tot een grotere verkeersveiligheid in Vlaanderen. We zullen ze nog eens netjes in een motie van aanbeveling gieten. Het klopt dat hier een groot aantal federale bevoegdheden bij zitten. U kunt nu twee dingen doen. U kunt zich rustig verder blijven verschuilen achter uw federale collega's om uw eigen slecht beleid te verdoezelen. U kunt echter ook onmiddellijk werk maken van wat wel binnen uw bevoegdheid ligt en de overheveling van de andere bevoegdheden eisen. Mijnheer de minister, zult u, zoals u hebt beloofd, de federale regering doen vallen? Wij zullen u in ieder geval aan uw woord herinneren. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, er is iets waarover ik me verbaas. We zijn hier nu al twee uur een debat aan het voeren over verkeer en verkeersveiligheid. Ik had gedacht dat we het woord 'autosalon' toch al enkele keren gehoord zouden hebben. Dat woord is hier echter nog niet gevallen. Daardoor komt die primeur mij nu toe.

Met de viering van honderd jaar autosalon, op een moment dat er zwaar wordt gediscussieerd over verkeer en verkeersveiligheid, heeft men toch wel een kans gemist om het autosalon in het teken van de verkeersveiligheid te plaatsen. Bij mijn weten zou dit de eerste keer geweest zijn. Het zou zeker geen slechte zaak geweest zijn. Een dergelijk salon biedt immers, net als ons debat vandaag, twee gelegenheden.

Ons debat biedt de kans om een inventaris te maken. Wat moet de overheid doen om tot meer verkeersveiligheid te komen? Wat heeft ze al gedaan op de verschillende niveaus? Waar zijn er nog hiaten en tekorten? Die inventaris hebben we hier vandaag al uitgebreid gemaakt. Ik veronderstel dat de minister straks ook nog wel met een aantal bijkomende gegevens zal komen. Zelf wil ik heel kort een aantal zaken onderstrepen.

Ik begin met een vergelijking met de periode dat ik voor het eerst in het parlement zitting had. Dat is ondertussen zeven jaar geleden. In die zeven jaar is er een verdubbeling geweest van investeringen in zwarte punten, in doortochten en in schoolomgevingen inzake verkeersveiligheid. Er is ook een verveelvoudiging geweest van het bedrag dat we aan fietspaden besteden. Het Financieringsfonds is een instrument dat ons in de toekomst zal toelaten dat bedrag verder significant te verhogen. Op dit ogenblik is de voornaamste beperking waardoor het tot 2010 of 2015 zal duren, dezelfde die opduikt in ieder dossier over infrastructuur, namelijk dat er slechts een beperkt aantal middelen tegelijk kan worden besteed omwille van praktische overwegingen zoals de beschikbaarheid van aannemers, de mogelijkheid om wegen af te sluiten en de onmogelijkheid om op een weg over een afstand van 100 kilometer tegelijk werken uit te voeren.

Ons probleem is op dit ogenblik moeilijk op te lossen met meer geld. Er kan altijd nog wat bij, en we zijn daar graag toe bereid, maar niemand kan iets verhelpen aan de praktische grenzen waarop we stuiten bij het langzaam bijsturen van een infrastructuur die we hebben geërfd uit de jaren zestig. Het heeft dan ook geen zin onrealistische voorstellen te doen of verwachtingen te wekken.

Het verbaasde me dat hier werd verwezen naar de voorstellen ten belope van 740 miljoen euro van minister Van Rompuy in de vorige regeerperiode. Dat geld zou in de eerste plaats worden besteed aan de aanleg van nieuwe wegen en missing links, en niet aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Het is nogal kras dat in dit verband aan te halen. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe*)

Mijnheer Decaluwe, wat ik zeg is heel correct.

Jammer genoeg hebben we nog iets anders geërfd uit de jaren zestig, dat hier evenmin al ter sprake is gekomen, namelijk onze mentaliteit in het verkeer. Nochtans wijst alles erop dat de grootste knoop ligt bij de mentaliteit van wie in de auto stapt. We zijn in dit land immers op elk gebied met voorsprong de kampioenen in het vinden van uitvluchten om de regels niet te hoeven naleven. Dat is leuk als het om de openingsuren van de cafés gaat, maar het is ernstig, en zelfs dodelijk, als het gaat om regels bedoeld om de veiligheid van anderen te garanderen.

We wijzen er veel te weinig op dat verkeersregels dienen om degenen die zich in het verkeer begeven, te herinneren aan hun verantwoordelijkheid, in de eerste plaats ten aanzien van anderen. We maken te weinig de redenering dat het verkeer een infrastructuur is die dient om mensen toe te laten zich te verplaatsen en niet een groot speelterrein waar alles toegelaten is wat de scheidsrechter niet ziet. Dat is de mentaliteit waarmee tegenwoordig veel mensen in de wagen zitten.

Ik luister graag naar de discussie over infrastructuur die uitnodigt tot te snel rijden en die niet aangepast is. Maar de A12 in Londerzeel mag dan nog over vier rijstroken rechtdoor lopen, dat geeft niemand het recht om door het rood licht te rijden of om niet te vertragen voor het oranje licht. Geen enkele regel geeft iemand het recht een fietser aan te rijden als er geen fietspad is, of staat iemand toe te snel te rijden als er geen camera's staan. Misschien hebben we dat de afgelopen jaren te weinig gezegd. Ik ben het dan ook niet eens met het discours dat de verantwoordelijkheid exclusief bij de overheid ligt.

We hebben nog een hele weg te gaan, en de overheid moet inderdaad een belangrijke rol spelen door middel van handhaving, maar die zal gericht moeten zijn op het creëren van een verantwoordelijkheidsgevoel bij de bestuurders. Vervoer is vandaag de dag nog te weinig rationeel en praktisch. We hebben te weinig de reflex dat een auto niet dient voor ontspanning, tenzij dan op een gesloten circuit, en geen verlengstuk is van de woonkamer

Tobback

of de slaapkamer, tenzij we ergens ongezien parkeren. Hetzelfde geldt voor het vrachtvervoer.

Ik twijfel er niet aan dat er in de komende jaren een aantal instrumenten beschikbaar zullen komen om dit op een veel efficiëntere manier aan te pakken en op te lossen, zoals intelligente automatische snelheidsaanpassing, snelheidsbegrenzers, alcoholsloten, variabele maximumsnelheden, althans als die automatisch onder de vorm van elektronisch blokrijden worden toegepast. Dergelijke systemen zijn nabijetoekomstmuziek. Ik hoop dat we hier in de toekomst nog meer in zullen investeren. Deze systemen zullen ons de gelegenheid bieden om een vervoerssysteem te creëren dat geen pretnet is.

Ik heb daarnet vastgesteld dat heel wat mensen zich terughoudend opstellen. Die mensen vinden het plaatsen van camera's een belemmering van de vrijheid en een aantasting van de privacy van de bestuurders.

Ik heb onlangs nog iemand op de radio horen verklaren dat alcoholsloten zouden moeten dienen voor mensen die minstens twee en liefst drie keer zijn betrapt op het rijden onder invloed. Ik vraag me af of de alcoholsloten in de toekomst geen deel van de standaarduitrusting van elke auto moeten vormen en of iemand die al drie keer is betrapt op het rijden onder invloed nog wel in een wagen zou mogen stappen.

Het verwondert me enigszins dat heel wat mensen zich onder het mom van vrijheid en privacy terughoudend opstellen ten aanzien van deze instrumenten. Ik zou dit even willen vergelijken met de reacties op de gebeurtenissen van 11 september 2001.

Na de aanslagen in New York stond iedereen bij manier van spreken klaar om zijn burgerrechten op te geven in de oorlog tegen het terrorisme. Bij die aanslagen zijn ongeveer 3000 slachtoffers gevallen. In de oorlog tegen de duizenden verkeersslachtoffers die jaarlijks in dit land vallen, zijn de mensen blijkbaar minder snel bereid om een deel van hun vrijheid of hun privacy op te geven. De kans dat iemand in dit land door zijn buurman wordt doodgedood, is nochtans duizend keer groter dan de kans dat hij door Bin Laden wordt gebombardeerd. Aangezien het hier een ruwe schatting betreft, moet ik me wel even bij de statistici verontschuldigen.

Ik ben ervan overtuigd dat we in de toekomst over een aantal instrumenten zullen beschikken om de situatie grondig aan te pakken. Tot dan moeten we handwerk leveren. Dit betekent dat we de regels moeten handhaven en aanpassen waar ze nog kunnen worden aangescherpt. Dit betekent dat er elektronische camera's zullen worden geplaatst, dat er controles zullen worden uitgevoerd en dat er boetes zullen worden gegeven. Een repressief beleid is niet leuk, maar kan een efficiënte bijdrage leveren om de mentaliteit bij te sturen.

Er is nog heel wat werk aan de winkel. We mogen ons niet blind staren op de drie camera's die niet werken. Er zijn meer dan twintig camera's die wel werken. In 2000 hebben deze camera's meer dan 30.000 overtredingen geregistreerd.

De camera's moeten allemaal werken. Er moeten er zelfs nog bijkomen. We moeten zorgen voor een opvolging van de vastgestelde overtredingen. De verkeersboetes moeten administratief worden afgehandeld. Het is mogelijk om op dit vlak een veel efficiënter beleid te voeren. Met uitzondering van het plaatsen van de camera's betreft het hier in eerste instantie evenwel een federale bevoegdheid.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik kan de analyse van de heer Tobback grotendeels volgen. Ik zou hem echter willen vragen waar hij op wacht. Zowel op Vlaams als op federaal niveau maakt zijn partij deel uit van de meerderheid.

De heer Tobback heeft daarnet naar de administratieve afhandeling verwezen. Tweeënhalf jaar geleden heeft de heer Ansoms namens de toenmalige CVP-fractie een wetsvoorstel ter zake ingediend. De meerderheid heeft pertinent geweigerd om dit wetsvoorstel te behandelen. Minister Duquesne heeft vorige week duidelijk verklaard dat het in zijn ogen dit jaar niet meer kan.

Indien de sp.a vindt dat de verkeersveiligheid belangrijk is, moet ze met een regeringscrisis dreigen. Momenteel verschuilt de Vlaamse meerderheid zich achter de bevoegdheidsverdeling. In de discussie over bijkomende middelen neemt de Vlaamse meerderheid trouwens net dezelfde houding aan.

De aannemers vragen meer middelen voor de wegenbouw. Ze dringen in het bijzonder aan op veilige rotondes. Deze werkzaamheden zouden de Vlaamse economie een duwtje in de rug geven.

Decaluwe

De heer Tobback heeft daarnet naar het vroegere beleid van de heer Van Rompuy gewezen. Er is in het verleden echter ook gepleit voor het wegwerken van de missing links. Het wegwerken van de missing links is essentieel voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Het grote wegverkeer moet via bepaalde wegen uit de dorpskommen worden geweerd.

Ik heb de heer Tobback nog niets over nieuwe initiatieven of over de eigen verantwoordelijkheden horen zeggen. Hij verwijst steeds naar het federale niveau. De vertegenwoordigers van de CD&V hebben hier enkel over Vlaamse bevoegdheden gepraat.

Vlaanderen heeft een beperkt aantal verantwoordelijkheden. Een groot gedeelte van die verantwoordelijkheden worden momenteel niet genomen. Ik hoop dat de Vlaamse meerderheid er als nog in zal slagen een coherent beleid te voeren. Daarnet is duidelijk gebleken dat dit beleid er nog niet is. Een aantal aangekondigde maatregelen zijn nog steeds niet uitgevoerd.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Decaluwe, als u daarover niets hebt gehoord, dan betekent dit dat u niet goed hebt geluisterd. Ik heb het immers wel degelijk over de budgetten gehad.

Ik ben niet tegen meer middelen, maar doe ook niet mee aan uw spelletje om bij iedere discussie over om het even welk beleidsdomein het kijk- en luistergeld te berde te brengen. Als u op de tribune staat, moet dat worden besteed aan de verkeersveiligheid. Als de heer Van Rompuy op de tribune staat, moet het naar het onderwijs gaan. Als mevrouw Becq op de tribune staat, moet het naar welzijn gaan. Als uw fractie zo doorgaat, hadden we het kijk- en luistergeld eerder moeten verdubbelen dan het af te schaffen.

Uw inbreng in deze discussie is niet correct. Trouwens, het is nog maar pas dat de aannemers om nieuwe investeringen staan te schreeuwen. Pakweg een jaar geleden was het onmogelijk om voor grote werken aannemers te vinden. Ik ben helemaal niet tegen meer middelen, maar u moet wel begrijpen dat het onmogelijk is om op alle Vlaamse kruis- en gevaarlijke punten tegelijkertijd werken uit te voeren. Werken zijn immers bijzonder gevaarlijk voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Anderhalf jaar geleden was er inderdaad een spanningsveld waarneembaar op de bouwmarkt, maar dat is nu verdwenen. Ik stel ook vast dat de begroting 2002 minder snel stijgt dan de bouwindex.

U moet hier niet komen schermen met het kijk- en luistergeld. We hebben immers een voorstel geformuleerd dat niet alleen geld opbrengt, maar bovendien voor de Vlamingen ook nog kortingen ten belope van 150 miljoen euro per jaar oplevert. Voor ons voorstel hebben we dus een sluitende financiering uitgewerkt.

De heer Bruno Tobback : Uw voorstel dateert pas van vorige week. Het is misschien een erg goed en creatief voorstel en we zijn dan ook graag bereid het te bespreken om de haalbaarheid en nuttigheid ervan te onderzoeken. Niemand heeft dit betwist, maar u zult toch ook niet betwisten dat u, na uw evaluatie van tien jaar beleid waarin u trouwens geparticipeerd hebt, ons verwijt dat we niet op uw voorstel met punten en komma's willen reageren. Dat is niet correct en ik vraag u dan ook het debat correct te voeren.

Ik heb me bewust toegespitst op mentaliteit en verkeersgedrag en het dus inderdaad niet gehad over het mobiliteitsconvenant, tenzij wat de budgetten betreft, noch over het opnemen van de verkeersopvoeding in de eindtermen.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer de voorzitter, ik wens toch een verduidelijking te maken bij het Vlaams wegevignet dat de CD&V-fractie wil invoeren.

De invoering daarvan is op dit ogenblik onmogelijk. Het Vlaams wegevignet is immers een aanpassing van het eurovignet dat in 1994 resulteerde uit een overeenkomst tussen België, Nederland, Luxemburg, Duitsland en Denemarken. Welnu, voor dezelfde materie kan op Vlaams grondgebied geen bijkomende belasting worden geheven. Ik vraag dan ook geen voorstellen te doen waarvan de implementatie momenteel onmogelijk is, zeker niet voor voertuigen van meer dan twaalf ton.

De heer Carl Decaluwe : Ter verduidelijking wil ik hier zeggen dat ons voorstel, indien het aanvaard wordt, in principe op 1 januari 2003 ingaat. We hebben voor die datum gekozen omdat ook de Duitsers en Nederlanders op die datum hun vignet zullen invoeren. De minister heeft beloofd hierover

Decaluwe

contact te zullen opnemen met de andere gewesten.

Een voorstel dat geld opbrengt en tegelijkertijd kortingen oplevert, is in ieder het geval het bespreken meer dan waard. We moeten niet doen alsof het een feit is, het is een voorstel en ik hoop dat we het in het kader van het mobiliteitsplan Vlaanderen kunnen bekijken. We zien ook wat er in Nederland en in Duitsland gebeurt. Vanaf 1 januari 2006 zullen de Britten de buitenlanders laten meebetalen voor het gebruik van het Brits wegennet. We hebben ons daarop gebaseerd om een creatief voorstel te doen.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, als de minister een voorstel doet om het kijk- en luistergeld af te schaffen, zegt u dat het niet mag omdat de mensen denken dat het meteen in voege treedt. Als wij zeggen dat uw CD&V-voorstel te vroeg komt, dan zegt u dat het voor de toekomst is. U moet weten wat u wilt, mijnheer Decaluwe.

De heer Bruno Tobbyack : Mijnheer Decaluwe, u zei daarstraks dat een aantal voorstellen nog niet is uitgevoerd en uitgewerkt, dat er over de administratieve afhandeling van verkeersboetes nog discussie bestaat. U hebt gelijk. Maar u moet ons niet verwijten dat, als we onze nek uitsteken inzake verkeersveiligheid, zoals we dat in de voorbije weken hebben gedaan, we onze verantwoordelijkheid niet willen opnemen. Ik wil geen regeringscrisis, ik wil resultaat.

Welke maatregel de overheid ook neemt, ze zal maar een maximaal effect hebben als ze de chauffeurs, die denken dat snelheidsbeperkingen dienen voor mensen die niet kunnen rijden en drankbeperkingen voor mensen die niet kunnen drinken, van de weg haalt. Tot zolang zal elk beleid gedoemd zijn om te worden geconfronteerd met veel te veel menselijk leed door verkeersongevallen. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, graag wil ik u gelukwensen met het prompte optreden van uw administratie vorige week op de A12. Na maanden discussie werden de inductielussen in het wegdek aan het kruispunt in Londerzeel aangepast, zodat de camera's eindelijk officieel kunnen worden gehomologeerd en geldig kunnen flitsen. Dat is schitterend. Rest natuurlijk het kruispunt in

Willebroek-Puurs, waarvoor ik begin dit jaar aandacht vroeg. Ik hoop dat de werken daar binnenkort een aanvang zullen nemen.

Ook aan de Craeybeckxtunnel in Wilrijk zijn absoluut snelheidscontroles nodig. Uit een steekproef van de verkeerspolitie eind 2000 bleek dat er op 14 dagen tijd maar liefst 130.000 overtredingen werden opgetekend. De oorzaak wordt kort en krachtig omschreven in een dienstnota van het BIVV : 'Bijna 50 percent van de weggebruikers lapt de toegelaten snelheid aan zijn laars'. Op 1 dag reden 119 mensen bij meer dan 160 kilometer per uur de tunnel richting Antwerpen binnen. Dit is uiteraard ontoelaatbaar.

Ik kan u overigens melden, mijnheer de minister, dat de bewuste camera aan de Craeybeckxtunnel wel degelijk defect was, wat u of de adjunct-directeur van de bestuurlijke politie terzake ook mochten berichten. Ik heb de bewijzen bij me. De camera wordt momenteel hersteld door de Duitse firma RNS. Vorige week was er nog geen bericht dat de herstelling was voltooid. Als de camera terug in het land is, durf ik er toch op aandringen dat hij wordt aangezet. Het probleem van de gewijzigde snelheidssignalisatie is sinds de zomer van 2001 van de baan en van een experiment met variabele snelheidssignalisatie is nooit sprake geweest. Er was in heel het voorbije jaar geen enkel excuus om niet te controleren.

Laten we echter vooral naar de toekomst kijken. Ik hoop dat voor de installatie van de nieuwe generatie onbemande camera's in Vlaanderen een vlotte samenwerking tussen de diensten van het Vlaams Gewest en de federale dienst Metrologie van Economische Zaken wordt opgezet. Dat is overigens zo voorzien in de KB's van 11 oktober 1997. Ze werden opgesteld door toenmalig staatssecretaris Peeters, toenmalig minister van Binnenlandse Zaken Vande Lanotte en toenmalig minister van Justitie De Clerck. Samenwerking tussen de bevoegde ministers, wegbeheerders en burgemeesters is nodig.

Ik heb ook heuglijk nieuws, want ik heb vernomen dat de federale ministers Durant en Picqué ervoor hebben gezorgd dat de aanpassing van het KB waardoor ook digitale camera's kunnen worden ingezet en gehomologeerd, klaar is en binnenkort op de ministerraad zal worden besproken.

Mijnheer de minister, ik ben het helemaal met u eens dat het geen zin heeft om meer camera's te plaatsen als er op federaal vlak geen werk wordt gemaakt van een consequent controle- en vervol-

Malcorps

gingsbeleid. Het aantal snelheidscontroles moet fors omhoog. 1.470 verkeersdoden in één jaar is immers een regelrechte schande voor een beschaafd land. De zwaantjes hebben nu maar gemiddeld 10 percent van hun tijd vrij om preventieve controles te doen. De rest van hun tijd wordt door ander politiewerk opgeslorpt, in veel gevallen gaat het over escortes of over dom papierwerk.

Minister Duquesne wil hier niets aan doen. Ik heb het hem gevraagd in de Senaat, maar zijn antwoord luidde : 'njet'. En dat kan natuurlijk niet. Het toezicht op de verkeerspolitie zou daarom beter onder de federale verkeersminister vallen. Dat kan door de instelling van een injunctierecht. De federale verkeersminister zou trouwens ten minste zitting moeten hebben in de Federale Politieraad.

Zorgen voor meer controles door middel van een administratieve ontlasting van de zwaantjes kost geld. De federale minister van Begroting, de heer Vande Lanotte, zou zich beter hierover het hoofd breken, dan zich onledig te houden met het overschrijven van regeringsbeslissingen in weer eens een vermeend nieuw acht- of tienpuntenplan.

Er is ook nood aan een geloofwaardig vervolgingsbeleid. Bij bemande controles staat niets een vlotte afhandeling met onmiddellijke inningen in de weg. Als dat kan voor buitenlanders, waarom dan niet voor mensen van hier ? Daarnaast is er ook nood aan meer ondersteuning van de parketten. De administratieve procedure bij lichtere overtredingen, het langer intrekken van het rijbewijs bij zware overtredingen, het rijbewijs in stappen, de aanduiding van een reeks nieuwe zware overtredingen waarbij zwakke weggebruikers in gevaar wordt gebracht, zijn allemaal aangekondigde hervormingen die nu dringend in wetgeving moeten worden omgezet.

Schermen met een regeringscrisis of een nieuwe communautaire ronde, net op het moment dat veel verkeersveiligheidsdossiers eindelijk in beweging zijn gekomen op federaal vlak, is toch redelijk demagogisch. Ik heb begrepen dat daarop wordt teruggekomen en dat zal worden geroeid met de riemen die we hebben. Gelukkig maar, want hoeveel wil de minister overigens regionaliseren ? Gaat het alleen om de homologatie van camera's of moeten we een Vlaamse, Waalse en Brusselse wegcode creëren en een Vlaamse verkeerspolitie en een Vlaamse justitie ?

Aan dit soort nieuwe institutionele steekspelen hebben de slachtoffers en hun nabestaanden geen boodschap. In feite zou het best zijn dat we als Vlaams Gewest ook voor eigen deur zouden vegen. Het is immers pertinent onjuist te laten uitschijnen dat onze Vlaamse bevoegdheden over verkeersveiligheid absoluut marginaal zijn. Infrastructuurbeleid is wel degelijk een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Een slechte ruimtelijke ordening leidt tot meer en gevaarlijk verkeer. Slecht aangelegde wegen in Vlaanderen nodigen uit tot te snel rijden. Slechte wegen leiden tot wangedrag.

Met verkeersborden en controles alleen kunnen we het aantal slachtoffers niet drastisch omlaag krijgen. De heer Sauwens heeft daar reeds op gewezen. Dat wordt ook bewezen door het effect van projecten inzake weginrichting zoals de zone 30 en de beveiliging van doortochten en kruispunten. De daling van het aantal slachtoffers is na dergelijke ingrepen veel duidelijker, dan na het plaatsen van borden, zelfs na het verhogen van de pakkans. Minister Stevaert legt slechts 10 percent van de verantwoordelijkheid voor de verkeersdoden bij de infrastructuur – bij zichzelf dus. Dat lijkt sterk op het ontvluchten van de eigen verantwoordelijkheid.

Het is juist dat de Vlaamse regering een sterke inspanning levert op het vlak van investeringen in infrastructuur, maar het is onjuist te suggereren dat de volle 1,74 miljard euro extra alleen naar veiligheidsinvesteringen zou gaan. We weten dat we nog ongeveer 14 jaar nodig hebben om alle zwarte punten in Vlaanderen weg te werken. Bij de begrotingsdiscussie heeft de CD&V daar bijzonder demagogisch over gedaan – alsof elke frank die voor een andere zaak wordt uitgegeven, een soort bloedgeld zou zijn. Het kijk- en luistergeld afschaffen staat in een dergelijke redenering gelijk met kindermoord. Dat is natuurlijk klinkklare nonsens. Het is wel juist dat er veel hogere investeringsbedragen nodig zijn voor het aanleggen van veilige fietspaden, het realiseren van veilige doortochten en het wegwerken van alle zwarte punten in het verkeer in Vlaanderen. Ik ben dan ook blij dat de heer Tobback dit laatste heeft bevestigd.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Malcorps, u verwijt de CD&V-fractie demagogie. U hebt uw uiteenzetting nog niet beëindigd, maar totnogtoe heb ik geen enkel positief woord van u gehoord over het beleid van de Vlaamse regering. In feite houdt u dezelfde stelling

Decaluwe

aan als onze fractie, want ook u baseert zich zuiver op onze bevoegdheden. De heer Sannen schudt nu van neen.

Ik begrijp het allemaal niet meer. De heer Malcorps zegt dat hij tegen verkeersreferenda is. De heer Geysels daarentegen was er maandag als de kippen bij om ervoor te pleiten. Deze meerderheid is niet in staat om met één stem over mobiliteit en verkeersveiligheid te spreken. Dit wordt hier nogmaals bevestigd.

Op federaal niveau heeft Agalev ook een vice-premier. Als dit een topprioriteit is, waarom horen we federaal minister Aelvoet dan niet ? Steunt zij minister Stevaert ? Neen, we hebben haar niet gehoord. Het enige wat u in dit Vlaams Parlement hebt gedaan inzake de NMBS, is proberen dit op een drafje te laten goedkeuren met medewerking van federaal minister Durant, ook al waren er heel wat juridische problemen.

De heer Johan Malcorps : De NMBS is een heel ander debat.

De heer Carl Decaluwe : U hebt geen politiek fatsoen. Als u meent wat u zegt, dan moet u dreigen met een Vlaamse regeringscrisis en het ontslag van minister Stevaert eisen. (*Applaus bij de CD&V en het VB*)

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Decaluwe, ik zal de twee niveaus bespreken. Op het federale niveau zijn er heel wat dingen aangekondigd en in principe beslist. Er doet zich een enorme trendbreuk voor. Mijnheer Decaluwe, ik wil ook de wetteksten zien en die moeten er begin dit jaar nog komen en in het Staatsblad verschijnen. Dan zullen we weten of de doelstellingen zijn bereikt.

Er kan niet worden ontkend dat er ook heel wat inspanningen worden geleverd op het Vlaamse niveau. Ik ben het ermee eens dat er nog meer kan en moet gebeuren. Ik heb echter niet gezegd dat het beleid verkeerd zit. Ik steun minister Stevaert grotendeels.

Het feit blijft dat de nood aanzienlijk is en dat elke keuze om ergens te investeren en elders niet, dramatische gevolgen kan hebben. Vandaar de nood aan een objectieve behoefteanalyse. Ik ben het eens met de heer Decaluwe dat er een veel striktere ongevalanalyse moet komen. Bovendien is er nood aan meer veiligheidsambtenaren binnen de wegenadministratie.

Er moet absolute prioriteit worden gegeven aan investeringen ten bate van de veiligheid en met voorrang voor de zwakke weggebruikers. Kiezen voor veiligheid betekent dikwijls kiezen voor de herinrichting van bestaande wegen in plaats van voor nieuwe wegen of de invulling van missing links. Ik geef toe dat beide moeten gebeuren, maar veiligheidsinvesteringen moeten op de eerste plaats komen.

Ik neem opnieuw de A12 als voorbeeld. De discussie over onbemande camera's op de kruispunten is in feite secundair. Veel belangrijker is de vraag hoelang we nog kruispunten gaan gedogen op een autosnelweg ? Er staan bordjes die binnen 300 meter een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur aankondigen, terwijl men in het beste geval aan 120 kilometer per uur over het wegdek raast. Dit soort situaties gedogen, is natuurlijk vragen om problemen. De herinrichting van de weg is hier erg belangrijk. Overbodig te zeggen dat deze situaties bijzonder onveilig zijn. Deze gevaarlijke kruispunten wegwerken via bijvoorbeeld ondertunneling is dan ook prioritair. Een ander voorbeeld is de expresweg Antwerpen-Zelzate. Dit zijn Vlaamse keuzes, waarin de federale overheid niet tussenkomt.

Ik wil nog een simpel ideetje lanceren. Onze snelwegen worden nog altijd overdadig verlicht 's nachts, wat handenvol geld kost. Dat geld kan allicht beter in echte veiligheid worden geïnvesteerd.

Kiezen voor veiligheid betekent ook kiezen voor een inrichting van de weg waarbij gevaarlijke conflicten tussen autoverkeer en zwakke weggebruikers zoveel mogelijk worden vermeden. Het is een goede zaak dat de dobli-spiegels of -camera's voor vrachtwagens door de federale overheid eindelijk verplicht worden voor alle vrachtwagens. Daarmee lopen we vooruit op de rest van Europa. Die spiegels bieden echter geen sluitende garantie op veiligheid. Een spiegel helpt alleen maar als de chauffeur er ook op tijd in kijkt.

De kern van het probleem is de inrichting van de weg. Wordt de weg overal afgestemd op vrachtwagens ? Mogen vrachtwagens door een bebouwde kom rijden ? Mogen vrachtwagens rijden op plaatsen waar ze in conflict komen met zwakke weggebruikers ? In een voorstel van resolutie vraagt mijn fractie dat vrachtwagens zoveel mogelijk zouden worden geweerd van centrumwegen en van lokale en secundaire wegen. Via vrachtwagenrouteplanning kan het doorgaand vrachtverkeer en het vrachtwagensluipverkeer uit woon- en winkelgebieden worden geweerd. Dat geldt natuurlijk niet voor het bestemmingsverkeer dat moet laden en

Malcorps

lossen. Ook voor die vrachtwagens kan natuurlijk worden gekozen voor bepaalde routes en voor beperkte laad- en lostijden.

Waar zwaar verkeer en zwakke weggebruikers elkaar toch moeten kruisen, zijn nog andere oplossingen mogelijk om kruispunten conflictvrij te houden. Het gebruik van fietssluisen en andere vormen van voorsorteren voor fietsen en bromfietsen moet veel meer worden gestimuleerd. Dat heeft te maken met de weginrichting en valt dus onder de verantwoordelijkheid van de lokale overheden en van de gewestelijke overheid. Een intelligente afstelling van de verkeerslichten, de mogelijkheid voor fietsers om rechts af te slaan als auto's rood hebben, veilige rotondes met slechts één rijvak waarop enkel traag mag en kan worden gereden, rood licht voor auto's uit alle richtingen om zwakke weggebruikers veilig te laten oversteken, een groene golf voor fietsers en veel andere creatieve maatregelen die in het buitenland veelvuldig worden toegepast, staan bij ons nog in de kinderschoenen.

In sommige gevallen is bijkomende regelgeving in de wegcode wenselijk. Dan is samenwerking de boodschap. Dat is niet onmogelijk. In de meeste gevallen hebben de lokale besturen en het gewest nu al de mogelijkheid om rechtstreeks in te grijpen. Waarschijnlijk ontbreekt dus gewoon de creativiteit of de knowhow.

Ik wil het even hebben over de veilige inrichting van de schoolomgevingen. Op federaal niveau heeft men zijn werk gedaan. Er wordt een nieuw verkeersbord ingevoerd dat de zone-30 in schoolomgevingen aanduidt. Het gewest moet hier positief op inspelen. Via het mobiliteitsconvenant is in een aparte module voorzien om gemeentebesturen te stimuleren om samen met scholen aan veilige schoolomgevingen te werken, om te zorgen voor veilige schoolroutes en echte schoolvervoersplannen. De vraag is echter hoeveel vorderingen er bij het begin van het volgende schooljaar zullen zijn. Er wordt immers rustig voortgewerkt op vrijwillige basis. In eerste instantie werd voor 2002 8,68 miljoen euro opzijgezet voor de heraanleg van schoolomgevingen. Daarbij komt het bedrag van 74,3 miljoen euro voor de aanleg van fietspaden, waarvan veel op schoolroutes zullen worden aangelegd.

Het is gemakkelijk te voorspellen dat het zojuist vermelde bedrag niet zal volstaan. Het zal niet volstaan als diverse scholen en gemeenten ervoor kie-

zen om de nieuwe zone-30 in schoolomgevingen geen dode letter te laten zijn.

Een van de belangrijkste verantwoordelijkheden inzake verkeersveiligheid voor de lokale besturen en voor het gewest is het verzekeren van de overstekbaarheid van drukke wegen en zeker van drukke gewestwegen. Tijdens de begrotingsbespreking was de minister aanwezig toen ik zei dat door het afschaffen van zebrapaden op verschillende plaatsen in Vlaanderen een verkeerd signaal wordt gegeven. Natuurlijk geven onvoldoende beveiligde of gesignaliseerde zebrapaden een vals gevoel van veiligheid. Anderzijds is het tamelijk cynisch de zebrapaden zonder meer te schrappen en de straat helemaal aan koning auto te geven.

Bestaande zebrapaden moeten zo goed mogelijk worden aangeduid en uitgerust. Dat zei de minister. Er zouden verticale elementen moeten worden geplaatst. Er zouden versmallingen moeten worden aangelegd. Overleg met de lokale besturen is steeds nodig. De Voetgangersbeweging werkt aan een vademecum voor voetgangersinfrastructuur. Dat vergt bijkomende middelen en dat is een politieke keuze. Op dit ogenblik is er een pot voor kleine veiligheidsaanpassingen. Die zal niet volstaan.

Het beste is dat er wordt gekozen voor autoluwe en autovrije straten waar mogelijk, en voor een nieuwe invulling van woonerven en zone-30-gebieden. Mits deskundige begeleiding kunnen de mensen gemakkelijk worden overtuigd van het belang hiervan voor de kinderen en voor henzelf. Dan moeten een aantal politici natuurlijk hun verantwoordelijkheid durven opnemen. Ze moeten dus niet op een poujadistische manier inspelen op vooroordelen van mensen via een zwak onderbouwd referendum, om zich daarna achter dat referendum te verschuilen om geen extra veiligheidsbeleid te moeten voeren. Dat is CD&V niet waardig. Het positieve is dat zelfs in dat referendum de meerderheid van de mensen meer en strengere controles vraagt.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik vraag mij af wie hier de poujadist is. Is het verkeerd dat een gemeentebestuur de bevolking bij een belangrijk beleidsaspect wenst te betrekken ? Is het verkeerd om dat via een referendum te doen ? De uitslag had men misschien niet verwacht. De burgemeester zegt dat hij de wil van de bevolking zal respecteren en dat hij zijn politiefchef de opdracht zal geven om de vraag van de bevolking effectief te realiseren. Wat is daar poujadistisch aan ? Het poujadisme ligt bij Agalev.

Decaluwe

Uw partij wil de zaken simplificeren. De heer Geysels heeft op maandagochtend gezegd dat er een verkeersreferendum moet worden gehouden in heel Vlaanderen of België.

De reactie van minister Stevaert was de juiste. Mijnheer Malcorps, u bent de poujadist. (*Applaus bij de VLD en bij het VB*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Decaluwe, de discussie over de organisatie van een referendum moet genuanceerd worden gevoerd. Ik ben een absoluut voorstander van een referendum. Daar moet ook rekening mee worden gehouden. Het is wel belangrijk te weten welke vraag wordt gesteld, hoe de raadpleging wordt voorbereid en hoe de voorafgaande politieke discussie wordt gevoerd. (*Rumoer*)

Dat zijn essentiële voorwaarden. Indien daartegen wordt gezondigd, dan wordt het referendum misbruikt en is men bezig een poujadistisch beleid te voeren. (*Rumoer*)

Ik heb daarnet al gezegd dat Vlaanderen eindelijk bepaalde zaken moet erkennen. Verkeersbeleid moet ook wetenschappelijk worden onderbouwd. Er zijn bijzonder weinig experts die de kans krijgen om te wegen op het verkeersveiligheidsbeleid. Een aantal beslissingen moet aan hen worden overgelaten. Over andere zaken moet de overheid de mensen raadplegen. Er moet een ruim draagvlak worden gecreëerd om een beleid te voeren.

Als politici moeten we onze verantwoordelijkheid nemen. We moeten bij de mensen een aantal maatregelen, die op het eerste zicht niet populair zijn, durven verdedigen en zeggen dat omwille van hun veiligheid en die van hun kinderen een bepaald beleid wordt gevoerd. Uit steekproeven blijkt dat de overgrote meerderheid in Vlaanderen bereid is om minder snel te rijden en zelfs meer gecontroleerd te worden, zoals in Peer is gebleken.

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Malcorps, zegt u dit nu omdat u zo gefrustreerd bent omdat het referendum in Peer niet is uitgedraaid op wat u zo graag had gewild ? Uit uw opmerkingen leid ik af dat u voorstander bent van een raadpleging. Dat is ook het standpunt van uw partijgenoot, de heer Geysels. U wilt wel dat het referendum wordt geor-

ganiseerd op zo'n manier dat de antwoorden van de bevolking al vervat zitten in de vragen die u wilt stellen.

Als we één conclusie kunnen trekken uit het referendum in Peer, dan is het wel dat de vragen zeer objectief waren. Ik heb met veel aandacht de discussie in Peer gevolgd. De uitslag is toch wel bijzonder onthutsend. Hij gaat volledig in tegen wat politici al geruime tijd over dit onderwerp beweren. We moeten ons daar zeer goed bewust van zijn.

Mijnheer Malcorps, samen met u en de heer Geysels ben ik vragende partij om een groot referendum over deze thematiek te houden. U moet zich echter niet al te veel illusies maken. De voorstellen van minister Stevaert en van u zullen door de bevolking wellicht niet worden gevolgd. Peer is daar een zeer goed voorbeeld van. Uw oplossingen zijn te gemakkelijk, te doorzichtig. De fundamentele problemen durft en wilt u blijkbaar niet aanpakken.

Ik hoop dat u de moeite doet en de eerlijkheid hebt om in het referendum objectieve vragen te stellen. Blijkbaar is dat niet de bedoeling. Ik begriep uw frustratie nu blijkt dat de bevolking, voor één keer dat ze kans krijgt zich te uiten, uw stellingen absoluut niet genegen is. Het referendum in Peer heeft dit aangetoond. Net voor dit debat werd er duidelijkheid geschapen over het standpunt van brede lagen van de bevolking.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Dewinter, uit de inbreng van de heer Strackx heb ik begrepen dat uw fractie er alles aan doet om de automobilisten naar de mond te praten. Volgens u mag men hen zeker niet voor het hoofd stoten. Ze moeten in alles gelijk krijgen. Uw houding is dat misschien wel een kleine groep van chauffeurs onverantwoord rijdt, dat zijn dan blijkbaar de jongeren. Zij moeten volgens u zwaar worden gestraft. In de Senaat heb ik hetzelfde verhaal gehoord van de PRL'er, de heer Monfils. U hebt onverdachte bondgenoten. Ik distantieer me daar volledig van.

Een aantal zaken staan vast. Indien een kind de straat oversteekt, dan maakt het wel degelijk een verschil of een auto 50 dan wel 30 kilometer per uur rijdt. Daarover kan men niet discussiëren. Daarover moet geen referendum worden gehouden, over andere zaken wel. Er moet dan wel gezorgd worden voor een goede voorbereiding. De vragen mogen dan inderdaad niet voor manipulatie vatbaar zijn.

Malcorps

Een aantal zaken staan wetenschappelijk vast. Door snel te rijden, worden gevaren gecreëerd. Daarover gaan we toch niet discussiëren ! Degene die het daarover heeft, is een poujadist.

De heer Filip Dewinter : Het gaat niet over poujadisme maar over de kant van de bevolking kiezen.

De heer Johan Malcorps : Wij kiezen de kant van de zwakke weggebruiker en niet die van de automobilisten die met dikke wagens rijden en die vinden dat ze nooit verkeerd zijn. Ze vinden van zichzelf dat ze ervaring hebben en dat het probleem niet bij hen ligt. Ze leggen de schuld bij de anderen, bij de jongeren en – waarom niet – bij de migranten.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Malcorps, de verkeersveiligheid is niet gebaat bij het pesten van automobilisten. *(Opmerking van de heer Johan Malcorps)*

Al die inconsequente maatregeltjes geven de bevolking het gevoel te worden gepest. Zoals u zelf opmerkte, is er bijna om de twee kilometer een kruispunt op de A12, een van Vlaanderens dodelijkste wegen. Camera's helpen in zo'n geval niet, tunnels en bruggen wel. De overheid neemt haar verantwoordelijkheid niet, en in plaats daarvan pest ze de automobilisten. De toegelaten snelheid verandert om de haverklap op deze weg. Op 40 kilometer zijn er wel zes of zeven verschillende snelheidsgrenzen. Er is dringend nood aan structurele investeringen.

De heer Johan Malcorps : Het is niet het een of het ander. Zowel een handhavingsbeleid als infrastructuurwerken zijn nodig. De zwarte punten moeten worden weggewerkt, en daar is de overheid ook mee bezig. De investeringen zijn al aangekondigd. Naar mijn mening zijn ze prioritair.

Als er meer controles komen, moet daar ook een goede voorlichtingscampagne rond plaatsvinden. De bevolking moet worden overtuigd van de noodzaak van de controles, ze moeten weten hoeveel slachtoffers vermeden kunnen worden. Als de mensen de zin van een strenger verkeersbeleid inzien, zullen we ongetwijfeld hun steun krijgen.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Malcorps, ik ben het grotendeels met u eens. Ook CD&V is van mening dat er meer handhaving en infrastructuurwerken nodig zijn. U zit in de meerderheid. Waak erover dat er effectief iets wordt gedaan met uw

creatieve voorstellen. Ik vraag me overigens af of u, als woordvoerder van Agalev hier en in de Senaat, bereid bent het wetsvoorstel van de heer Ansoms te steunen. Pas als u dat doet, voegt u de daad bij het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik steun alleszins de inhoud van dit voorstel. De antwoorden van minister Verwilghen op de vragen van de heren Bourgeois en Ansoms waren onvoldoende. Ik hoop dat hij snel maatregelen neemt.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer Decaluwe, tijdens de vorige legislatuur ging u het debat aan met de meerderheid, ook al maakte uw partij er deel van uit. Ook meerderheidsfracties hebben inderdaad de plicht om de regering kritisch te volgen. Anders heeft het parlementair debat geen zin. CD&V heeft dus niet het alleenrecht op kritiek, en de andere fracties zijn niet de waterdragers van de regering.

De heer Carl Decaluwe : Dat klopt, maar ik heb toen wel resultaten geboekt. Na mijn kritiek heeft de minister van de begrotingscontrole gebruik gemaakt om 1 miljard frank extra vrij te maken voor het onderhoud van de wegeninfrastructuur. Ik heb toen kritiek op mijn eigen meerderheid geuit, en enkele maanden later heeft dat tot resultaten geleid. Ik hoop dat de heer Malcorps hetzelfde realiseert.

De heer Ludo Sannen : Ik ben ervan overtuigd dat dit debat tot resultaten zal leiden. De kritische houding van onze fractie leidt tot bijstellingen van het beleid.

De heer Eric Van Rompuy : Wat u zegt, verschilt van wat de VLD zegt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik kan enkel bevestigen wat de heer Sannen heeft gezegd. Het is mijn taak kritisch te zijn, ook over de eigen ministers. Morgen zal ik mevrouw Durant ondervragen over de invoering van snelheidsbegrenzers in auto's. Ik zal haar vragen of ze dat voorstel steunt. Het standpunt van minister Stevaert kennen we ondertussen. Zolang de Senaat bestaat, probeer ik dus mijn rol als gemeenschapssenator enigszins zinvol vorm te geven.

Ik vat samen. Het Vlaams Gewest en de gewestminister voor Mobiliteit hebben een verpletterende verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid. Verkeersreglementen bieden enkel een kader. Dat

Malcorps

kader is wel erg belangrijk. Een groot deel van het verkeersveiligheidsbeleid gebeurt op de weg, door de weg zelf. Ik wil uiteraard niet beweren dat de minister niets zou doen voor de verkeersveiligheid. Dat is zeker zo als we zijn beleid vergelijken met vorige zittingsperiodes. Onder meer de heer Tobback heeft dat hier ook gezegd. Met alle respect, we blijven vinden dat deze regering en de minister nog te traag zijn in het realiseren van veilige infrastructuur. Mijn fractie had liever gezien dat de minister iets trager was in het aanleggen van snelle wegen en iets sneller in het realiseren van het trage verkeer waar allen voorstander van zijn. (*Applaus bij Agalev*)

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik wil even kort reageren op de vele uiteenzettingen. Ik wil u niet vervelen met cijfers, maar toch. Sinds mijn aantreden als minister zijn tot en met 2002 de gecumuleerde uitgaven met 89 miljard frank gestegen. Van het begin van de zittingsperiode tot vandaag bedraagt de stijging 72 miljard frank. Dat zijn gigantische bedragen. Als men de uitgaven per begrotingspost ontleedt, dan stelt men vast dat de uitgaven een veelvoud zijn van wat vroeger werd besteed. Er is natuurlijk nooit geld genoeg. Toch durf ik te stellen dat het hier niet echt een probleem van geldgebrek is. We kunnen niet overal in Vlaanderen op elk ogenblik werken uitvoeren. De komende periode zullen we enorm veel kritiek krijgen omdat we in Antwerpen te veel op hetzelfde ogenblik aan het uitvoeren zijn. We zijn bezig met het wegwerken van de achterstand, en ik dank iedereen in de regering en het parlement voor de steun om meer geld te besteden. Ik blijf erbij dat meer middelen voor de waterwegen en het openbaar vervoer goed zijn voor de verkeersveiligheid.

De heer Malcorps zegt dat ik moet ophouden met de aanleg van snelwegen. Geeft u me eens één voorbeeld van een snelweg die ik heb aangelegd. Dat is nog niet gebeurd, en ik zal daarvoor wellicht veel kritiek van de VLD krijgen, misschien wel terecht. Ik ben wel van plan een aantal missing links weg te werken. CD&V verweet me dat ik al het geld uitgaf aan fietspaden en rotondes, en de problemen op grote wegen voor me uitschoof. Dat is niet waar. Het Financieringsfonds is er nu, en we zullen enkele grote knelpunten kunnen wegwerken. Het blijft wel een heikele zaak. Ik ben blij met de uiteenzetting van de heer Denys. Als ik hem goed heb begrepen, zegt hij dat er variabele snelheden moeten komen. Ik ben het met hem eens, maar

het moet dan wel gaan om variabele snelheden die naar beneden worden vastgelegd. (*Gelach*)

Dat moet duidelijk zijn. De infrastructuur en de telematica moeten daaraan worden aangepast. Een zaak wordt vergeten : al onze snelheden zijn maximumsnelheden. Hier zijn mensen aanwezig die de wegcode zeer goed kennen. De burger kan en moet rekening houden met omstandigheden op de weg en zijn snelheid aanpassen. Indien we in een systeem van bindende variabele snelheden terecht komen, mogen we weer niet de fout bij de overheid leggen. Ik heb schrik van systemen die nu in sommige landen van kracht zijn : bij goed weer 130 kilometer per uur, bij slecht weer 110. Men kan de weermannen dan wel naar huis sturen, want het zal hier altijd goed weer zijn. Er zullen altijd excuses voorhanden zijn.

Als we iets aan de verkeerssituatie willen doen, dan moeten we met de mensen spreken en tegen hen in durven gaan. Ik verwijs nogmaals naar het referendum in Peer, waar ik achter sta. Ik ben in het bezit van cijfers omdat er een peiling was in mijn provincie. 88 percent was tegen, 12 voor. Ik weet dat zoiets niet populair is. Ik wil burgemeester Kelchtermans danken voor zijn referendum. Ook mijn partij was er om een of andere reden tegen. Had burgemeester Kelchtermans zich niet voor het referendum uitgesproken, was men niet aan die 30 percent gekomen. Het is een evolutief proces.

Willen de mensen trager rijden of willen ze dit niet ? Alle wetenschappers zullen het hier in de toekomst over eens zijn. Dit is een ongelooflijk belangrijk aspect. Als we de snelheid niet naar beneden krijgen, blijven we met de problemen zitten. Ik zal nergens zeggen dat het zoveel of zoveel moet zijn. Dit wordt me telkens opnieuw via de gemeentebesturen gevraagd. Ik zie dat vele gemeentebesturen dit aanvragen. Elke vooruitgang wordt door de snelheid tenietgedaan.

De heer Sauwens zei onlangs nog dat er geen slechte auto's meer zijn. Er worden inderdaad nog maar weinig slechte auto's gemaakt. Maar er zijn nog veel slechte wagens op de weg, omdat ze niet goed worden onderhouden. Op tal van factoren moet worden ingespeeld. Als we niet samenwerken over de partijgrenzen heen, behalve met het Vlaams Blok, komt er niets van.

Ik heb geen gruwelijke dingen gehoord. We hebben elkaar op veel punten gevonden. Ik wil bijvoorbeeld het Vlaams wegvignet van nabij bekijken, maar ik ga er niet mee akkoord dat dit vignet ons nu aan extra middelen zou helpen. Ik ben voor elk

Stevaert

initiatief dat tot meer verkeersveiligheid leidt. Ik roep wel met aandrang op om ook iets aan de automobilist te vragen. Heel Vlaanderen wil dat het veiliger wordt. Wij vragen om op sommige plaatsen trager te rijden. Dat is geen onmenselijke inspanning. 70 in de plaats van 90 kilometer per uur rijden, kan geen groot probleem zijn. Bovendien is het bewezen dat het beter is om op sommige plekken trager te rijden. We kunnen dit dus opleggen en zullen dit via de burgemeester ook vragen.

Het heeft geen zin regels te maken en ze vervolgens niet te handhaven. Het heeft evenmin zin om geen regels op te stellen omdat niemand ze respecteert. Laat ons er werk van maken. Ik heb nog een indrukwekkend cijfer. Iemand die aan 90 kilometer per uur rijdt, heeft 66 meter nodig om te stoppen, aan 70 per uur is dat nog 44 meter. Het gevolg daarvan is dat het aantal ongevallen lineair stijgt en de ernst van het ongeval in het kwadraat stijgt.

Als men duizend letselongevallen heeft aan een snelheid van 90 kilometer per uur, dan is er sprake van 40 doden, als men duizend letselongevallen heeft aan een snelheid van 70 kilometer per uur, dan wordt het aantal doden gereduceerd tot de helft. Snelheid is dus ontzettend belangrijk.

Als de democratische partijen daarover een consensus kunnen bereiken, dan zal de bevolking ons dankbaar zijn. Hoe meer kritiek er is op het Vlaamse beleid, des te liever ik het heb. Ik dank u daarvoor : dat betekent immers dat ik telkens meer middelen krijg in de begroting. Ik weet nu al met mathematische zekerheid dat mijn budget al enorm is gestegen. Tot nu toe kreeg ik in de regering steeds het verwijt de grote slokop te zijn. Ik ben steeds zeer bescheiden geweest in mijn begroting. U steunt me nu.

De heer Carl Decaluwe : U moet de middelen ook doelmatig gebruiken.

Minister Steve Stevaert : Ik wil die middelen doelmatig gebruiken. Dan belanden we bij het volgende discussiepunt : wat is een doelmatig gebruik van de middelen ? De Vlaamse administratie werkt met objectieve behoefteanalyses. Dat is niet mijn verdienste, maar die van mijn voorgangers. Maar geef de bevolking alstublieft niet het signaal dat het aan de wegen ligt dat er ongevallen gebeuren. Iedereen samen heeft er schuld aan.

Ook de politici hebben terzake hun verantwoordelijkheid. Iemand zei hier dat ik voor 10 percent ver-

antwoordelijk ben voor de ongevallen. Ik neem dat niemand kwalijk. De infrastructuur is verantwoordelijk voor 10 percent van de ongevallen. Dat is echter iets totaal anders. Niet alle infrastructuur ressorteert immers onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Wel klopt het dat het op de gewestwegen is dat er hard wordt gereden. Dat zijn immers doorgangswegen. We zijn nu bezig met het systematisch herinrichten van de wegen. Als die wegen hun functie van doorgangsweg hebben verloren, dan worden ze overgeheveld naar het gemeentelijke niveau. Dat is ook logisch, en dat is een goed beleid.

De statistieken worden op een merkwaardige wijze geïnterpreteerd. Uit de statistieken blijkt dat er elk jaar een daling is van het aantal verkeersslachtoffers. Dat is al heel lang bezig. Dan heb ik het niet over het aantal verkeersdoden, maar er zijn minder ongevallen. Men moet ook rekening houden met de aangroei van het verkeer. De heer Tobback had gelijk toen hij zei dat het autobezit toeneemt en zijn limieten nadert. Niet alleen het autobezit, maar ook het autogebruik neemt toe. Dit alles moet men in overweging nemen.

Met de heer Denys verschilde ik over veel punten niet van mening, maar wel wat dit punt betreft : ik hoop dat de zones met een limiet van 30 en 50 kilometer per uur zullen worden uitgebreid in Vlaanderen. Want waar dat gebeurt, hebben we één wijsheid : er zijn minder ongevallen en minder ernstige ongevallen. We zien dat het aantal dodelijke slachtoffers stijgt. We zijn ervan overtuigd dat er een rechtstreeks verband is tussen dat aantal en de te hoge snelheid. De mensen in Peer hebben geoordeeld dat 30 kilometer per uur niet kon. Automobilisten vinden dat die snelheid bijna overeenstemt met stilstaan. Maar die beperking moet niet vanuit dat perspectief worden bekeken, wel vanuit dat van een kind, van een senior, van iemand die zich niet in de auto bevindt. Dan komt men tot een heel andere conclusie.

Eigenlijk is het aantal doden nog sneller aan het stijgen. De medische wetenschap is immers zo sterk geëvolueerd dat wie vroeger overleed na een ernstig ongeval, nu in leven kan worden gehouden. Maar kwalitatief kan men dat leven niemand toewensen. Laten we terzake dus afspraken trachten maken. De financiële middelen vormen niet het probleem : die middelen hebben we. We moeten wel een aantal knopen doorhakken.

Dan is er het federale onderdeel over de handhaving. Mijnheer Malcorps, we moeten ervoor zorgen dat onze camera's in Vlaanderen werken. Het is

Stevaert

wel zo dat we in Vlaanderen zelf camera's zetten en dat men dat in Wallonië, bij mijn weten, door de federale overheid laat doen. Ik vind het goed dat we zelf die camera's zetten, maar het is toch een merkwaardige vaststelling.

We worden nu geconfronteerd met het probleem dat er camera's zijn die om tal van redenen niet werken. Dat probleem zal zich ook in de toekomst nog voordoen. Er zijn nu al mensen die tegen camera's rijden omdat ze bang zijn geflitst te worden. We maken de gekste toestanden mee. In Nederland, waar de camera's echt werken, is er vandalisme tegen die camera's. Ze worden zelfs gestolen. Al die zaken zullen we ook nog meemaken.

Dit alles neemt echter niet weg dat de camera's die werken, 24 uur per dag zouden moeten werken. We zullen dan natuurlijk wel een eenvoudig systeem moeten hebben om dat allemaal te verwerken. Zo'n camera spuit immers PV's. Die moeten op een eenvoudige manier verwerkt kunnen worden.

U geeft het indrukwekkende voorbeeld van de Craeybeckxtunnel. Die camera werkt wel, maar is daar weggehaald. Men verplaatst immers ook camera's. De politie was daar met een project bezig, maar laten we die discussie nu ook niet verder voeren.

Het probleem zal vooral het volgende zijn. Als er in de nabije toekomst, in afspraak met de mensen die het werk verder moeten opvolgen, zoveel PV's komen, wat zullen we dan als conclusie trekken? De volgende opmerking zal ongetwijfeld gemaakt worden: het feit dat er zoveel PV's zijn, geeft aan dat de snelheid die we daar opleggen niet de juiste is. Dat zal de discussie zijn. Als dat inderdaad ook echt serieus het geval zal zijn, dan wil ik niet verder gaan met het installeren van camera's.

Ik herhaal dit. De dag dat de camera's er zullen staan en de dag dat de federale overheid kan volgen met al het werk, zullen er enorm veel PV's gespuid worden. Hier zijn burgemeesters die weten dat de bevolking van hun gemeente vraagt om op te treden tegen allerhande zaken, zoals foutparkeeren. Als ze dat dan gedurende veertien dagen ook echt doen, krijgen ze daar reacties op. Wat zullen we dus doen als de camera's er staan en er veel PV's komen? Zullen we dan zeggen dat de meerderheid van de bevolking zich niet aan het gegeven houdt en dat we daarom maar iets toleranter moeten zijn?

Ik heb nu de toezegging van de federale overheid dat camera's snel kunnen worden gehomologeerd en geïjkt. Er zal ook niet meer worden gediscussieerd over types van camera's. Dat zien we dan wel. Er zijn ook heel wat burgemeesters die camera's willen kopen en die dat op de begroting van hun gemeente willen plaatsen. Ik ben benieuwd. Als dat allemaal zal werken, zal ik bijzonder gelukkig zijn.

Collega's, maakt u zich echter absoluut geen zorgen: ik ben met een bijzonder onpopulair thema bezig. Daarvoor dank ik burgemeester Kelchtermans. Hij heeft dat bewezen.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik zit lang genoeg in de politiek om alles wat u net hebt gezegd, niet te gaan betwisten. Ik heb met zeer veel aandacht naar uw woorden geluisterd. Mijns inziens is er het volgende knelpunt. Aan de ene kant is er wat we willen doen en waarvan we ook allemaal overtuigd zijn dat we het moeten doen, maar aan de andere kant is er het probleem wanneer dat wordt uitgevoerd.

In oktober van vorig jaar hebben er zich op de expresweg N49 in Maldegem op een afstand van 100 meter drie dodelijke ongevallen voorgedaan. Dat zal wel gelegen hebben aan de te hoge snelheid. Dat zal ook wel gelegen hebben aan het gebrek aan handhaving. Het zal echter zeker ook gelegen hebben aan de infrastructuur, die al jaren als een knelpunt wordt beschouwd. Het gaat dan meer bepaald om de oversteekplaatsen, aangezien het nog altijd geen autosnelweg is. Mijns inziens moet men hiervan een prioriteit maken. Dit wordt immers beschouwd als een van de grote knelpunten in het wegenverkeer in Vlaanderen.

Hetzelfde probleem doet zich voor op de N9. Vorige week maakten uw diensten een studie bekend, waaruit blijkt dat de oude weg van Gent naar Brugge – de N9 – de gevaarlijkste weg is in Oost-Vlaanderen.

Als we op maatregelen aandringen inzake al die zwarte punten, krijgen we telkens hetzelfde antwoord. Het antwoord luidt dat men ermee bezig is en dat dit binnen een aantal jaar stapsgewijs wel in orde zal komen. Men stelt dat er voor de N9 nog een streefbeeld moet worden opgemaakt, maar ondertussen gebeurt er niets. Dat is het probleem. Daarvoor wil ik uw bijzondere aandacht vragen.

De Roo

Inzake het verkeer zijn er nog altijd enorm veel zwarte punten in Vlaanderen. Jaarlijks worden vele Vlaamse gezinnen getroffen door de gevolgen van die verkeerssituatie. We moeten daar echt iets aan doen. Ons en uw beleid falen omdat het zeven jaar zal duren vooraleer de problemen worden opgelost, terwijl dat in feite op een jaar tijd zou moeten kunnen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Het verheugt me dat de minister de suggestie van variabele snelheden in het beleid zal opnemen. De vraag is echter wat daar precies mee wordt bedoeld. Het is namelijk niet de bedoeling daarmee de algemene snelheid te verhogen. Voor ons kan de bestaande maximumsnelheid op gewestwegen en autostrades van kracht blijven. Mits een variatie naargelang van de omstandigheden komt dat neer op een verlaging.

De bedoeling is vooral af te stappen van absolute maximumsnelheden, die vandaag al te veel worden gebruikt. We willen meer inspelen op wat het referendum heeft aangetoond. De mensen zijn bereid hun rijgedrag aan te passen, maar dat is iets anders dan voortdurend absolute maxima te hanteren. Daarom ben ik het niet eens met een algemene invoering van 30-kilometerzones. Dat is immers een absolute maatregel.

Wel ben ik voorstander van de invoering van een 30-kilometerzone aan de schoolpoort. Dat is logisch. Als die beperking echter overal wordt ingevoerd, dan wordt ze in de praktijk niet toegepast, en zitten we met een averechts effect. Dat moeten we vermijden. Een aangepast rijgedrag kan niet zonder de medewerking van de bevolking. Daarom zijn we resoluut voor de uitspraak van de burgers in het referendum van Peer, en voor een landelijk referendum.

Vandaag wordt het debat beheerst door zogenaamde verkeersprofeten. De burger heeft daar weinig inspraak in, maar aangepast rijgedrag kunnen we alleen bereiken als de burger meewerkt. Een referendum is een vorm van sensibilisatie, een manier om de stem van de burger te laten horen. Het zou verrijkend werken, en helpen om het debat open te trekken. Dat is de enige manier om het rijgedrag, dat iedereen zo belangrijk vindt, te veranderen en de verkeersveiligheid te verhogen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Denys, we zullen hierover nog moeten discussiëren, onder andere naar aanleiding van het Vlaams Mobiliteitsplan.

Ik wil nog even terugkomen op de 130.000 overtredingen die op veertien dagen tijd werden vastgesteld aan de Craeybeckxtunnel. Hoe gaan we dat aanpakken ? De federale politie kan kiezen op welke snelheid ze haar camera's instelt. Aan de Craeybeckxtunnel mag maximaal 120 kilometer per uur worden gereden, halverwege de tunnel mag nog 100 kilometer per uur worden gereden, en bij het naar buiten rijden is de snelheid beperkt tot 70 kilometer per uur om het verkeer af te remmen bij het inrijden van de stad. Met een camera die werd ingesteld op 161 kilometer per uur, werden overdag 119 overtredingen vastgesteld, en 's nachts 143.

Toen dat door de provinciale verkeersdienst werd meegedeeld aan het parket, werd daar gereageerd dat het allemaal zware verkeersovertredingen waren waarvoor het rijbewijs moest worden ingetrokken, en dat ze dat niet konden bolwerken en dus niets zouden doen. Dat is onaanvaardbaar. Daar moeten we beginnen, en dan stap voor stap verder gaan.

We voeren op dit ogenblik een luxediscussie, en zijn nog lang niet toe aan de gewone overtredingen tussen 120 en 130 kilometer per uur. Uiteraard zullen ook die gecontroleerd moeten worden. Zeker overtredingen door vrachtwagens tussen 50 en 60 kilometer per uur in de bebouwde kom zijn prioritaire gewone overtredingen, die eigenlijk als zware overtredingen zouden moeten worden aangerekend. Daarom is het belangrijk dat die camera's werken, dat we het weten, en dat we zo veel mogelijk kunnen bijsturen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Het is nogmaals bewezen dat deze politieke meerderheid een praatcultuur heeft. Wij zijn voor concrete maatregelen die te velde voelbaar zijn. Dat is wat de mensen verwachten.

Over de referenda, waar de heer Denys het over had, deel ik de mening van de minister. Als we in Vlaanderen een referendum zouden houden over de vraag of de snelheid op autosnelwegen op 130 of 140 kilometer per uur moet worden gebracht, dan wordt dat massaal goedgekeurd. Op dergelijke ogenblikken moet iemand de politieke moed kunnen opbrengen om te zeggen dat hij dit niet aanvaardt omdat er een duidelijke relatie is tussen de

Decaluwe

verkeerssnelheden en het aantal dodelijke ongevalen. Het aanvaarden van een dergelijke stelling zou de verkeersonveiligheid zelfs in de hand werken.

Wat de administratieve afhandeling betreft, richt ik me in eerste instantie tot de vertegenwoordigers van sp.a. Het gaat hier om een essentieel instrument om de mentaliteit van de bestuurders te wijzigen.

Minister Stevaert, bent u, als kopstuk van sp.a, bereid om, samen met Agalev en CD&V, het bestaande wetsvoorstel inzake de administratieve afhandeling te steunen? De teksten liggen klaar. Er is bij het opstellen van het wetsvoorstel rekening gehouden met de situatie in Nederland. Er is in een zo groot mogelijke differentiatie voorzien.

Mijns inziens betreft het hier een zeer belangrijk wetsvoorstel. Een meerderheid in het Vlaams Parlement zou op het federale niveau als hefboom kunnen fungeren en zou ons dichter bij de oplossing kunnen brengen.

Minister Steve Stevaert : Ik zou hier een zeer duidelijk antwoord op willen geven. Ik ben voor de administratieve afhandeling. Ik vind evenwel dat de heer Decaluwe me niet langer mag verbieden om over de federale overheid te praten. (*Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe en de heer Eric Van Rompuy*)

Mijnheer Van Rompuy, binnen CD&V is uw broer de belangrijkste man. (*Gelach*)

Als ik iets over de administratieve afhandeling zeg, zeg ik automatisch ook iets over het federale niveau. Niemand mag me nog verbieden om over het federale niveau te praten.

Ik vind dat de administratieve afhandeling dient te worden gerealiseerd. Het is niet mijn zaak of dit op basis van een voorstel van de heer Ansoms moet gebeuren. Deze beslissing moet worden genomen en uitgevoerd.

Aangezien hij dit zelf niet mag, wil ik hier trouwens even de belangrijkste man van mijn partij, minister Vande Lanotte, verdedigen. Zijn lijstje met acht punten gaat niet over beslissingen, maar over het uitvoeren van beslissingen.

Dezelfde redenering gaat ook op voor de snelheidsbegrenzers. Ik heb steeds duidelijk gezegd dat betrapte overtreders moeten worden verplicht om

een snelheidsbegrenzer te installeren. Mijns inziens is er momenteel geen maatschappelijk draagvlak om de installatie van een snelheidsbegrenzer voor iedereen te verplichten. Misschien zal deze technologie binnen een tiental jaren wel deel uitmaken van de standaarduitrusting van elke wagen.

De administratieve afhandeling is absoluut noodzakelijk. Het is eveneens noodzakelijk dat minister Durant enige vat krijgt op de uren van de politie. Hoe minister Durant dit regelt, is mijn zaak niet. Ze moet hier gewoon vat op zien te krijgen.

Ik geef hier geen ontwijkende antwoorden. Indien er dit jaar niet veel gebeurt, ben ik hier weg. Ik blijf hierbij. Ik vind het eigenaardig dat sommige mensen vinden dat een minister het recht niet heeft om dergelijke verklaringen af te leggen of beslissingen te nemen.

Als het over een belastingverlaging of het migrantenstemrecht gaat, mag een minister het wel. Als het over verkeersslachtoffers gaat, mag het niet. Ik wil er echter op wijzen dat ik ook een eer en een geweten heb. Ik wil dat er dit jaar nog heel wat gebeurt. Ik ben er evenwel gerust in dat de premier hiervoor zal zorgen.

De heer Denys was zeer verwonderd toen ik op een bepaald ogenblik zei dat we over een regionalisering moeten durven spreken. Achteraf heeft hij zijn standpunt enigszins bijgesteld. Nu is hij er zelf van overtuigd dat het regionaliseren van bepaalde onderdelen helemaal niet zo dom is. Het regionaliseren is voor mij evenwel niet het belangrijkste. Ik wil in eerste instantie dat alles werkt. Als het op het federale niveau niet werkt, zal er sowieso een regionalisering komen. Iedereen weet dat het organiseren van een federaal referendum het begin van de regionalisering betekent.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, door middel van een kritische bijdrage wil de N-VA de minister nog meer beleidsmogelijkheden bieden.

We denken hierbij niet enkel aan het Vlaams beleid. Ons mishaagt het geenszins dat de minister het debat opentrekt naar het federale niveau. We zijn het uiteraard eens met de stelling van de minister dat het federale niveau op dit vlak geen goed werk levert. In Vlaanderen vielen in het jaar 2000 871 verkeersdoden. In Nederland, Groot-Brittannië en Scandinavië was dit slechts de helft daarvan. Dit toont aan dat we ons beleid moeten bijschaven.

Loones

Ik zie immers geen enkele objectieve reden waarom we het in Vlaanderen zo veel slechter zouden moeten doen.

Ook de N-VA heeft een aantal suggesties, maar na de vele interventies van deze morgen is het bijna overbodig om deze nogmaals aan te halen. Toch wens ik enkele suggesties nog even verder toe te lichten.

Ten eerste is er ons inziens nood aan een sterker doorgedreven wetenschappelijke fundering van het verkeersveiligheidsbeleid. Iedereen heeft hier de kans gehad zijn of haar argumenten ter verdediging van het eigen standpunt toe te lichten. Ook op het veld stellen we echter tegengestelde visies vast met betrekking tot de infrastructuur, vaak afhankelijk van de ingenieur bij wie men te rade is gegaan. De ene ingenieur zegt bijvoorbeeld dat een fietspad moet worden aangelegd tussen de rijstrook en het voetpad, terwijl de andere ingenieur in de bebouwde kom voor een suggestiestrook pleit. Ik heb het dan nog niets eens gehad over de auditcommissies, allemaal voorgezeten door experts bij uitstek. De heer Malcorps heeft met betrekking tot de wetenschappelijke fundering reeds verwezen naar bepaalde stukken van het BIVV. Beleidsmatig vinden we daar echter niet veel in terug. Die stukken zijn meestal niet meer dan een soort inventarisatie van cijfermateriaal, aangevuld met enkele beknopte standpunten die eigenlijk niets met het beleid te maken hebben. We pleiten dus voor een wetenschappelijke fundering en het afstappen van het nattevingerbeleid inzake verkeersveiligheid.

Vervolgens wens ik meer aandacht voor de handhaving. We moeten dringend afstappen van het federale 'laissez faire, laissez aller'. We pleiten dan ook voor maatregelen die het drastisch verhogen van de pakkans beogen. Op dat vlak merken wij helaas geen eenvormigheid, noch op Vlaams, noch op federaal niveau. Ook de subjectieve pakkans moet trouwens dringend verhogen en er moet nog meer werk worden gemaakt van snelheids-, veiligheids gordel- en andere controles. Als voorbeeld geef ik de alcoholcontroles die ook willekeurig en onverwacht moeten kunnen zijn, dus niet alleen rond de eindejaarsperiode.

De vervolgingen en de administratieve afhandelingen moeten sneller, eenvoudiger en eenvormiger worden. De NV-A is van oordeel dat we op dat vlak zelf meer zouden moeten en kunnen doen. Dit zal in de commissie voor Mobiliteit ongetwijfeld nog uitgebreid aan bod komen. In dit verband

wens ik te verwijzen naar de verklaring die de kabinetschef van de minister van Binnenlandse Zaken maandag heeft afgelegd, namelijk zijn verklaring over het denkkader om de controles door de eigen ingenieurs te laten uitvoeren. U hebt dit daarstraks weerlegd, maar toch vragen we u om dit vooralsnog verder te onderzoeken. Naar verluidt zou de moeilijkheid louter met de benaming van die ingenieurs te maken hebben. In artikel 3 – of is het artikel 6 – van de Wegcode wordt in ieder geval gestipuleerd dat zij deel uitmaken van degenen die dergelijke vaststellingen kunnen doen. Dit betekent dan ook dat dit denkkader verder onderzoek meer dan waard is.

Een derde punt dat ik wens aan te kaarten, is de overheveling van de verkeersreglementering, waarbij ik ook aan de wetgeving betreffende de rijopleiding denk. Het spreekt haast vanzelf dat we ons vertrouwen hebben verloren in wat de federale overheid op dat vlak tentoonspreidt. Denk maar aan het feit dat op dat vlak door de lokale politie niet eens concrete werkingsnormen werden vastgelegd, ja zelfs geen concrete criteria voor verkeerstoezicht. Dat weerspiegelt zich uiteraard in de zonale veiligheidsplannen. Dat men het rijbewijs met punten nog steeds niet heeft ingevoerd, dat het zou worden vervangen door het rijcontract, is het duidelijkste bewijs dat dit beleid geen prioriteiten heeft.

De essentie is dat er verschillende visies zijn tussen Vlamingen en Franstaligen. De vraag om een nationaal referendum te organiseren is terecht. Dan zal duidelijk blijken hoe verschillend men in de twee landsgedeelten denkt over die problematiek. Dat is niet pejoratief bedoeld. We hebben verschillende infrastructuren en we hebben verschillende uitdagingen. In Wallonië benadrukt men meer de bescherming van de rechten van de verdediging. Ik herinner me de discussie in de Senaat over de onbemande camera's. Uiteindelijk heeft men dat goedgekeurd met de voorwaarde dat de plaats van de camera's vooraf zou worden gemeld.

We hebben altijd gezegd dat de regionalisering geen vormelijke kwestie is, maar een essentie om het probleem aan te pakken. We moeten meer investeren in de infrastructuur. Van de 12.122 kilometer bovenlokale fietsroutenetwerken ligt er slechts 3.541 kilometer langs gewestwegen. We zullen hoe dan ook moeten investeren in andere dan de gewestelijke voorzieningen. Een referendum is geen oplossing, mijnheer Denys. Iedereen vindt van zichzelf dat hij een goed chauffeur is en dat hij, zelfs met een stevige pint op, geen ongevallen zal veroorzaken. Niemand vindt dat hij snelheidsbe-

Loones

perkingen nodig heeft. De uitslag van een referendum is dus voorspelbaar.

Educatie blijft ongetwijfeld nodig, maar moet gebaseerd zijn op wetenschappelijk onderzoek. Mijnheer de minister, we ondersteunen uiteraard uw inspanningen, maar we staan tamelijk kritisch tegenover de federale discussie die op een politiek spel begint te lijken. Als men prioriteiten stelt, moet men die waarmaken. Ik hoop dat u tegen de schenen blijft schoppen en dat u uw invloed zult aanwenden, veeleer dan aan 'window dressing' te doen, waarbij u de publieke opinie bespeelt zonder uw verantwoordelijkheid te nemen. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, verkeersveiligheid krijgt eindelijk de aandacht die het verdient. Ondanks de stijgende mediabelangstelling is er weinig verandering merkbaar in het dagelijkse verkeer. Nog steeds staan de maandagedities van de kranten vol met dodelijke ongelukken. Maatregelen dringen zich dus op. Aan goodwill ontbreekt het niet. Diverse parlementaire initiatieven werden genomen, maar de behandeling ervan laat soms maandenlang op zich wachten. Hierover heb ik het straks nog.

Politiek en media besteden vooral aandacht aan veiligheid als er ernstige ongelukken zijn gebeurd. De roep om maatregelen is dan immers groot. Daarna verflauwt de belangstelling echter weer. De structurele politieke aandacht voor veiligheid beperkt zich tot de jaarlijkse begrotingsbehandeling. Toch gebeuren in het verkeer en bij het vervoer heel wat ernstige ongevallen die tegen aanvaardbare kosten voorkomen konden worden. Daarvoor is echter wel een sterke regie nodig en de wil om de voorgenomen streefcijfers ernstig te nemen. Omwille van de lang aanhoudende slechte situatie waarin de verkeersveiligheid in ons land verkeert, heeft de federale regering dit item als één van de streefdoelen van de volgende jaren naar voren geschoven. Om uw geheugen even op te frissen, citeer ik een korte passage uit de paarsgroene beleidsverklaring van premier Verhofstadt van 9 oktober jongstleden : 'Opnieuw nam het aantal verkeersdoden in 2000 toe met 5 procent. Elk jaar raken zo'n 70.000 mensen in ons land betrokken bij een ongeval. Vorig jaar verloren liefst 1470 mensen onder hen daarbij het leven. Bij ons vallen veertien

verkeersdoden per 100.000 inwoners, in Europa zijn dat er drie minder.'

Het moet gezegd dat België op korte en middellange termijn maatregelen moet nemen die komaf maken met het fenomeen van de onveiligheid op de weg, zoniet zal de toekomst van dit land ernstig gehypothekeerd zijn. Mobiliteit is en blijft zeker één van de grote uitdagingen van de toekomst. Het verkeer is namelijk een van de van de grote pijlers die de vrijheid van het individu waarborgen, maar is eveneens een van de essentiële elementen van de economie. Reeds honderden jaren is de handel afhankelijk van de transportmogelijkheden. De sterk toenemende mobiliteit zal ook een belangrijk onderdeel zijn van de toenemende globalisering.

De uitdaging bestaat er dus in om een beter verkeersklimaat te creëren. Dat is echter niet haalbaar door enkel de wetgeving aan te passen of door louter repressief op te treden. De nadruk moet mijns inziens veel meer worden gelegd op het verantwoordelijkheidsbesef van de burger. Er is met andere woorden behoefte aan een mentaliteitswijziging. Iedere burger zal zijn steentje moeten bijdragen teneinde een veiliger verkeer te bekomen. Hoe we die mentaliteitswijziging kunnen bekomen, lijkt me vooralsnog een raadsel. Het betreft immers de individuele verantwoordelijkheden van de burger. De overheid speelt natuurlijk wel een belangrijke rol in deze materie, want ze is verantwoordelijk voor enerzijds de vigerende verkeerswetgeving en anderzijds voor de infrastructuur.

De wetgeving is al jaren verouderd en is niet aangepast aan de 21ste eeuw. Onze samenleving wordt in het algemeen complexer, maar de wetgeving is verouderd en is niet langer mee met de tijd. Moeten we ons niet stilaan vragen beginnen stellen over mobiliteit ? Is bijvoorbeeld het rijbewijs niet aan een grondige evaluatie toe ? Is het verantwoord om een jongeman van 19 jaar de openbare weg op te laten met een vrachtwagen van 40 ton ? Is het nog verantwoord dat de mensen die hun rijbewijs in de goede oude tijd mochten afhalen op het stadhuis, nu rondrijden zonder enige accurate kennis van de verkeerswetgeving ? Ik vrees dat heel veel van de op het eerste zicht vaststaande feiten, in vraag moeten worden gesteld. Ik zou dan ook graag de proef op de som willen nemen en alle aanwezigen testen op hun kennis van de verkeerswetgeving. Ik vrees dat sommige collega's wel eens zouden kunnen schrikken van het resultaat.

Om een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen, zou een verkeersveiligheidsproject moeten worden opgestart waarbij wordt ingespeeld op de verant-

Ramoudt

woordelijkheidszin van de burger. Het respect ten aanzien van bepaalde categorieën weggebruikers – voornamelijk van de zwakke weggebruikers – moet aanzienlijk moeten toenemen door een, al dan niet shockerende, campagne. Nog te veel worden voetgangers en fietsers het slachtoffer van het verkeer. Weliswaar dient elke verkeersactor zijn duit in het zakje te doen vooraleer we resultaten kunnen boeken. Ook de voetganger moet dus de verkeerslichten respecteren. Elke dag opnieuw steken mensen de straat over als het licht voor hen op rood staat. Ook die boete bedraagt 7.000 frank. Mobiliteit belangt elke burger aan en dus moet iedereen werken aan een verkeersveiliger België.

Het mag ook eens worden vermeld dat de verkeersveiligheid de jongste decennia drastisch is verbeterd. Grofweg is het aantal voertuigen de jongste twintig jaar meer dan verdubbeld en het aantal ongevallen bijna gehalveerd. De situatie is dus niet zo slecht als men denkt. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er geen werk aan de winkel is. De burger heeft zijn goede wil wel getoond, maar nog niet voldoende.

Verkeersongevallen, al dan niet met dodelijke afloop, zijn geen nefaste nevenverschijnselen van het verkeer op zich, maar zijn in de meeste gevallen gewoon te wijten aan menselijke fouten : een gebrek aan rijopleiding, verkeerskennis en tolerantie op de weg. Door een jarenlange laksheid en te weinig aandacht voor de problematiek, staan we nu voor voldongen feiten. Er moeten maatregelen worden getroffen op alle vlakken, wat de situatie moeilijker maakt. Er moeten inspanningen worden geleverd op alle domeinen van het mobiliteitsbeleid vooraleer er resultaten kunnen worden geboekt.

Ik hoor het minister Stevaert graag zeggen dat het genoeg is en dat er onverkort maatregelen moeten komen. De minister zou zich echter eerst op zijn bevoegdheden op vlak van infrastructuur moeten concentreren, vooraleer hij zich gaat storten op de federale bevoegdheden. Ik haal het voorbeeld aan van de aanleg van rotondes waarover ik recent een vraag stelde aan de minister. Hoe komt het dat vele rotondes voor verkeersopstoppingen zorgen of na een jaar al zo ernstig zijn beschadigd dat ze bijna moeten worden vervangen ?

Ik deel uiteraard de mening dat de huidige bevoegdheidsregelingen inzake verkeer en mobiliteit een ondoorzichtig gegeven zijn. Bijna elke minister heeft daarover wel iets te zeggen. Als voorzitter

van de werkgroep Mobiliteit in de Senaat heb ik ondertussen reeds vele denkkaders inzake mobiliteit bestudeerd. Ik kom tot de slotsom dat de meeste bevoegdheden inzake verkeer nog altijd op het federale vlak liggen. Hoe komt het dan dat de fracties in dit Vlaams Parlement geen gebruik maken van hun gemeenschapssenatoren om de mobiliteitsproblematiek op federaal vlak aan te kaarten ? De minister gaat liever zelf in de clinch met de federale minister. Dit brengt natuurlijk een heus mediaspektakel teweeg, maar daar schieten we niets mee op.

De voorzitter : Wilt u uw betoog beëindigen, mijnheer Ramoudt ?

De heer Didier Ramoudt : Als gemeenschapssenator heb ik de voorbije twee jaar een hele resem wetsvoorstellen ingediend inzake mobiliteit. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat bijna geen enkel tot heden werd geagendeerd. Nochtans zijn er voorstellen die dagelijks de media halen. De administratief-rechterlijke afhandeling van verkeersboetes heb ik zeven maanden geleden ingediend, maar dit is nog steeds niet behandeld. Een ander voorbeeld is de technische keuring van motoren. Gisteren las ik nog in de krant dat een zesde van de automobilisten zonder verzekering de weg opgaat. We pleiten voor de invoering van een verzekeringssticker die op de auto wordt aangebracht en die de controle moet vergemakkelijken.

De voorzitter : Wilt u uw betoog beëindigen, mijnheer Ramoudt ?

De heer Didier Ramoudt : Mijnheer de voorzitter, ik kan een belangrijk deel van mijn betoog niet brengen. Ik betreur het dat het Bureau dit debat verkeerd heeft ingeschat. Elke fractie kreeg maar vijftien minuten spreektijd. Ik vind dat bijzonder jammer. Verkeersveiligheid is blijkbaar geen belangrijk item. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het is misschien de meest comfortabele positie om als laatste in de file te zitten. Ik wil nog even herhalen dat we niet enkel mogen luisteren naar de wensen van de autobestuurders. Er moet veel belang worden gehecht aan de mening van de zwakke weggebruiker, zoals de ouderen, fietsers en voetgangers.

Er zijn drie spelers in het spel van de verkeersveiligheid : de overheid, de burger en de fabrikant.

Bex

Wat de overheid betreft, kunnen we niet ontkennen dat de ruimtelijke ordening een vreselijke wanorde is, waarin het niet makkelijk orde te brengen is. Er is daarnaast de exponentiële aangroei van het wagenpark. De middelen die de overheid heeft, zijn beperkt en er moeten onvermijdelijk keuzes worden gemaakt.

Er is ook heel wat weerstand tegen de verschillende ingrepen die worden voorgesteld. Ik denk dat we op de goede weg zijn als op dit ogenblik voor de gewestwegen telkens een streefbeeldstudie wordt opgemaakt. Dat is immers een goede remedie tegen wat vroeger gebeurde, namelijk het gedeeltelijk ingrijpen. Nu kan er immers rekening worden gehouden met de slechte ruimtelijke ordening en kan ze degelijk worden aangepakt. Er kan bovendien ook rekening worden gehouden met het steeds groeiende wagenpark. De overheid is op de goede weg.

Ik denk dat het referendum in Peer mee heeft aangetoond dat er nog veel automobilisten zijn die zeggen: 'Pak me maar als je kan.' Er is ook veel irritatie bij de burgers over de ingrepen van de overheid om een trager verkeer te bewerkstelligen. Ik denk dat dat vooral heeft te maken met het feit dat de burgers de ingrepen van de overheid niet altijd begrijpen. Het is onze taak om aan de burgers uit te leggen waarom bepaalde maatregelen worden genomen en waarom bepaalde ingrepen noodzakelijk zijn om tot veiliger verkeer te komen.

We mogen niet met de burgers meepraten. Er is niets zo gemakkelijk als de burgers naar de mond praten als ze zeggen dat de wegversmallingen en de snelheidsbeperkingen hinderlijk zijn. Wij moeten de redenen voor die ingrepen uitleggen. De burger denkt immers nog steeds dat de kortste weg ook de snelste is. Dat is echter niet steeds juist. Ik denk dat voor veel mensen onthaasten pas begint als ze in hun wagen gaan zitten. Veel problemen vinden daarin hun oorsprong.

De burger verandert zijn attitude over verkeersveiligheid afhankelijk van de situatie waarin hij zich bevindt. Worden de maatregelen genomen in zijn straat of in een andere straat? De burger verandert van mening als hij van vervoermiddel verandert. Het beste voorbeeld daarvan is de houding van de wielertoeristen. Op zondag rijden ze met de fiets rond. Op dat ogenblik verdragen zij geen enkele wagen. De dag daarop kruipen ze opnieuw achter het stuur van hun wagen en brengen ze de veiligheid van kinderen in gevaar.

De derde partner in de discussie over de verkeersveiligheid zijn de autofabrikanten. Daarover is hier te weinig gezegd. Wij kunnen nu het autosalon bezoeken. Daar staan allemaal prachtige wagens. Iedereen kijkt eerst naar de snelheid die die wagens kunnen halen. Uiteraard kunnen al die wagens veel sneller rijden dan de maximumsnelheid.

De autosector wil verkopen en verkoopt. Iedereen mag ook een wagen hebben. De autofabrikanten maken reclame die bij de burgers terecht komt. De overheid moet ondanks de inhoud van die reclame de burgers overtuigen van het tegenovergestelde van die inhoud.

Mijnheer de minister, destijds heb ik naar aanleiding van een vraag die ik u heb gesteld, gewezen op bepaalde reclame voor zeer bekende automerken waarin wordt gezegd dat de auto's in kwestie de beste auto's zijn om veel kinderen naar school te brengen. Daartegenover staat dan dat de overheid probeert te stimuleren dat kinderen zoveel mogelijk met de fiets of te voet naar school zouden gaan. We voeren dus een ongelijke strijd. Wij moeten aan de fabrikanten eens vragen of zij ter bevordering van de verkeersveiligheid ook hun verantwoordelijkheid willen opnemen.

Er zijn drie maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen. De gemeenten kunnen daar volgens mij een grote rol in spelen. Ik denk dat het niet slecht zou zijn dat bij het behandelen van de convenants eens wordt nagegaan in hoeverre het nemen van die maatregelen op gemeentelijk niveau kan worden gestimuleerd. Ik denk concreet aan het probleem van de doorstroming op de gewestwegen, waarbij de doorstroming kan worden verbeterd door de aanleg van ventwegen te stimuleren op plaatsen waar lintbebouwing en vooral industriële lintbebouwing die wegen onveilig heeft gemaakt. Ik denk hierbij aan de Brusselsesteenweg, die in mijn gemeente ligt, waar de ene garage naast de andere staat. Het middelste baanvak wordt er gebruikt om de auto's te lossen. Uiteraard moet de politie optreden. Het is echter onmogelijk iemand daar permanent te plaatsen. Voor de handhaving moet de burger trouwens twee keer betalen, namelijk een boete én de politieagent. We moeten hem dat duidelijk maken.

Belangrijk zijn ook de convenants met de bedrijven, waarbij we met de maatschappijen overeenkomsten afsluiten op vrijwillige basis om bepaalde routes binnen de gemeente te gebruiken en andere niet. De bedrijven duiden het tracé aan die hun leveranciers moeten volgen. We vragen ook aan de bedrijven die gevestigd zijn in dichtbevolkte gebie-

Bex

den – de zogenaamde zonevreemde bedrijven – zich te laten bevoorraden door kleinere vrachtwagens, zodat de rotondes niet onmiddellijk worden stukgereden. Dikwijls zijn het rijdende magazijnen die leveren.

Gemeenten kunnen ook worden gestimuleerd om te zorgen voor een betere afbakening van de woongebieden. Dit stuit op veel verzet. In de bestaande ruimtelijke wanorde moet getracht worden bepaalde gebieden af te zonderen door een verkeersregeling via lussen. Indien dit gecombineerd wordt met de inrichting van een zone 30, wordt al een grote stap vooruit gezet.

Mijnheer de voorzitter, ik heb de tijd goed bijgehouden. Ik heb nog 50 seconden. Ik wil niet dat me hetzelfde wordt gelapt als vorige keer, toen ik niet aan het einde van mijn discours raakte.

Een laatste punt dat ik wens aan te halen, is dat van de regionalisering. Ik hoop dat de heer Decaluwe daarnet niet bedoelde dat hij daar tegen is. Als ik lees wat er in de mobiliteitsplannen van de grote steden en belangrijke gemeenten staat, dan zie ik steeds opnieuw dat het treinverkeer daar de rugengraat van vormt. Hoe meer mensen we op de trein krijgen, hoe minder er in de auto zitten. Het is dan ook belangrijk dat Vlaanderen een grotere zeggingskracht krijgt met betrekking tot het spoorverkeer. We moeten streven naar homogene bevoegdheidspakketten. We pleiten niet voor de regionalisering om de regionalisering. We pleiten wel voor een grotere verkeersveiligheid. (Applaus)

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de heer Bex heeft een aantal goede suggesties aangebracht. Het is een moeilijk debat. De heer Ramoudt levert verdienstelijk werk in de Senaat. Hij zegt me dat ik geen uitspraken mag doen over zaken waarvoor de federale overheid bevoegd is. Daarna somt hij allemaal voorstellen op, die echter steeds moeten worden gerealiseerd door de federale regering. De heer Denys zegt dat

we niet kunnen spreken over verkeersveiligheid als we de zaak niet in haar geheel bekijken. We zitten dus in een moeilijke situatie.

Ik stel voor dat we in het Vlaams Parlement wel over alles discussiëren. Natuurlijk moeten we ons bezighouden met onze eigen bevoegdheden. We kunnen de zaken echter niet los van elkaar zien. Ik ben er bovendien van overtuigd dat België niet is opgedeeld in deelstaten maar er wel uit opgebouwd. Dat is een heel andere analyse. Als we daarvan uitgaan, dan moeten we het hebben over een totaalvisie inzake verkeer. (Applaus)

Moties van aanbeveling

De voorzitter : Door de heer Vermeiren, door de heer Decaluwe en door de heer Strackx werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling aangekondigd. Ze moeten uiterlijk vrijdag 18 januari 2002 om 17 uur zijn ingediend. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

De bespreking is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 13.52 uur.*