

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



Zitting 2000-2001

14 juni 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de eerste fase van de Ring om Asse in het licht van de lopende procedures bij de Raad van State

Vraag om uitleg van de heer Frans Ramon tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een mogelijke associatie van de luchthavens van Wevelgem en Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veerdiensten over de Schelde tussen Kruibeke-Hoboken en Bazel-Hemiksem

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersongevallenregistratie en de communicatie over het verkeersveiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau

Vraag om uitleg van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het al dan niet plaatsen van verkeerslichten op oversteekplaatsen aan scholen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 14 juni 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.13 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de eerste fase van de Ring om Asse in het licht van de lopende procedures bij de Raad van State

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de eerste fase van de Ring om Asse in het licht van de lopende procedures bij de Raad van State.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorig jaar keurde de regering de aanleg van een ringweg om Asse in drie fases goed. Ikzelf en mijn fractie waren daar niet erg enthousiast over, maar die bedenking staat los van mijn vraag van vandaag.

Op 20 december 2000 stelde de minister bij ministerieel besluit de onteigeningsprocedure bij hoogdringendheid in voor de aanleg van de eerste fase van deze ring om Asse. Het tracé zelf werd vastgelegd door de wijziging van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse van 17 juli 2000.

Op 13 februari 2001 organiseerde het gemeentebestuur van Asse een infovergadering. Hierop werd beslist dat het Comité van Aankoop de te onteigenen personen eerdaags zou contacteren – wat intussen is gebeurd –, dat de onteigening dit jaar zou afgerond worden, dat uiterlijk begin 2002 de aan-

besteding zou plaatsvinden en dat de werken in de lente van 2002 zouden starten.

Ondertussen werd zowel tegen het gewestplanbesluit als tegen het onteigeningsbesluit door rechtstreeks betrokken bewoners verzet aangetekend bij de Raad van State. Desondanks lopen de administratieve procedures gewoon verder. Zo werd zelfs de beroepstermijn van 60 dagen bij de Raad van State niet afgewacht om het onteigeningsbesluit uit te vaardigen.

Een bijkomend element is dat zich op de site van fase 1 van de geplande onteigening de oude Asphaltco-terreinen bevinden. Voor die zwaar vervuilde gronden is een ambtshalve sanering lopende. De uitvoering van de sanering zal ten vroegste in 2002 worden aangevat. Tevens werd de ambtshalve sluiting van het terrein door de burgemeester verlengd tot 29 april 2002. Deze verlenging zou noodzakelijk zijn om de gevaarlijke toestand te remediëren. Hierdoor is gelijk welke activiteit op het terrein, behalve deze die betrekking heeft op de sanering, uit voorzorgsmaatregel verboden en dit om verspreiding van de vervuiling te vermijden. Ook om deze reden is de overmoedige snelheid van de administratieve procedures voor vele mensen moeilijk te begrijpen.

Hoe dan ook, de Raad van State en desgevallend ook de vrederechter voor de onteigening, zullen zich binnen afzienbare tijd moeten uitspreken over de rechtmatigheid van zowel het gewestplanwijzigingsbesluit als het onteigeningsbesluit. Burgers vragen zich af wat hun rechtszekerheid is wanneer ze merken dat hun rechtmatige mogelijkheden om in beroep te gaan de facto genegeerd worden en de procedures worden voortgezet.

Mijnheer de minister, meent u niet dat het zou getuigen van behoorlijk bestuur indien de administratieve procedures voorlopig zouden worden stil-

Glorieux

gelegd tot na de uitspraak van de Raad van State en, in voorkomend geval, van de vrederechter ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Algemeen kan ik u mededelen dat het instellen van een beroep tot nietigverklaring niet automatisch het gelijk van de verzoekende partij inhoudt. Het zou pas van onbehoorlijk bestuur getuigen indien het Vlaams Gewest bij elk beroep tot nietigverklaring onmiddellijk de onteigeningsprocedure zou stopzetten aangezien sommige projecten omwille van veiligheids- en leefbaarheidsoverwegingen beter vroeg dan laat uitgevoerd worden. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de aanleg van fietspaden. Het is in de praktijk bovendien zo dat de onteigeningsbesluiten ten behoeve van de administratie Wegen en Verkeer hoogst uitzonderlijk vernietigd worden vermits ze goed gemotiveerd worden. Het project voor de aanleg van een ring rond Asse is een onderdeel van het goedgekeurd mobiliteitsplan voor Asse waarin de noodzaak van deze ringweg uitgebreid onderzocht en aangetoond werd.

Stellen dat de administratieve procedures bij het instellen van een beroep tot nietigverklaring onmiddellijk moeten worden stilgelegd, doet bovendien afbreuk aan de rechten van de verdediging van het Vlaams Gewest. Net zoals de verzoekende partijen het recht hebben om het onteigeningsbesluit aan te vechten, heeft het Vlaams Gewest het recht om de argumenten van de tegenpartij voor de Raad van State te weerleggen.

In het geval van het onteigeningsbesluit van 20 december 2000 met betrekking tot de onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Asse die nodig zijn voor de aanleg van ring rond Asse, kan er pas geoordeeld worden over het al dan niet intrekken van het onteigeningsbesluit na een arrest van de Raad van State. Pas op dat moment zal vaststaan of de middelen, die door de verzoekende partij in haar beroep tot nietigverklaring worden ontwikkeld, door de Raad van State worden aanvaard. Ondertussen wordt de onteigeningsprocedure dus niet stilgelegd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Ramon tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een mogelijke associatie van de luchthavens van Wevelgem en Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramon tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een mogelijke associatie van de luchthavens van Wevelgem en Oostende.

De heer Ramon heeft het woord.

De heer Frans Ramon : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil u in de eerste plaats danken dat ik vandaag te gast mag zijn in deze commissie.

Als de regionale luchthaven van Wevelgem ergens wordt vermeld, dan is dat meestal hooguit in een voetnoot. Dit heeft enigszins te maken met haar speciaal statuut in het kader van de intercommunale die instaat voor haar beheer.

De nieuwe WIV-voorzitter verklaarde onlangs in een krant dat via provinciale en Vlaamse financiële middelen het vliegveld van Wevelgem een nieuw elan zou kunnen krijgen voor zijn nichemarkt, namelijk de zakenvluchten. Op vergaderingen over het vliegveld circuleert de optie om Wevelgem te associëren met Oostende om zo als regionale Vlaamse luchthaven erkend te worden en aanspraak te kunnen maken op overheidssubsidies.

De financiële toestand van de luchthaven van Wevelgem is op dit ogenblik niet erg rooskleurig. De intercommunale heeft daarom de betrokken gemeentebesturen gevraagd hun bijdrage per inwoner op te trekken van vier tot tien frank. Dit zorgt uiteraard voor verdeelde reacties : sommigen overwegen hun participatie stop te zetten, anderen willen de bijdrage tot bijvoorbeeld één frank beperken.

Graag had ik u in dit verband de volgende vragen willen stellen. Ik weet dat niet onbelangrijke personen uit West-Vlaanderen met u contact hebben gehad over deze problematiek. Was dat een eenmalig gebeuren of was dit de start van een hele reeks gesprekken ? Wat is daar dan de timing van ? Wan-

Ramon

neer zal dit overleg afgerond zijn en welke scenario's liggen voor ?

Welk standpunt neemt u in tegenover een eventuele associatie van Wevelgem met Oostende en een financiering van de luchthaven van Wevelgem, rekening houdend met het RSV, met de economische rentabiliteit van de luchthaven en met de alternatieve mogelijkheden voor zakenvluchten waar u niet negatief tegenover staat ? U bent misschien niet op de hoogte van al deze elementen, maar ik neem aan dat u toch een standpunt kunt innemen over deze associatie. Dan had ik nog een slotvraag : als lokale overheden al beginnen af te haken, valt het dan te verantwoorden dat de Vlaamse overheid die leemte opvult ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, er werd inderdaad een delegatie van de provincie West-Vlaanderen, geleid door de provinciegouverneur, ontvangen op mijn kabinet. Het rapport van de provincie werd toen overhandigd en toegelicht. Het werd voor verder onderzoek overgemaakt aan de administratie. De administratie Wegen en Verkeer heeft geen kennis van gesprekken die op basis van dat rapport zouden zijn gevoerd tussen de luchthavens van Oostende en Wevelgem. De afdeling Personenvervoer en Luchthavens werd wel betrokken bij de opmaak van het rapport. Ze begrijpt dat bijvoorbeeld een associatie met de luchthaven van Oostende de luchthaven van Wevelgem veel voordelen zou kunnen opleveren. Er werd echter geen uitspraak gedaan over een eventuele overname of subsidiëring door het Vlaams Gewest. Het gewest erkent het belang van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, maar beschouwt de exploitatie ervan niet als een kerntaak. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen spreekt zich niet uit over de financiering van de beheersvorm, maar alleen over de ruimtelijke aspecten. De toekomst van de luchthaven moet op de eerste plaats de zorg zijn van de huidige bestuurders, die ook initiatieven kunnen nemen om de zakenvluchten te promoten.

De voorzitter : De heer Ramon heeft het woord.

De heer Frans Ramon : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb begrepen dat er momenteel nog geen uitspraak is gedaan in dit dossier.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veerdiensten over de Schelde tussen Kruibeke-Hoboken en Bazel-Hemiksem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de veerdiensten over de Schelde tussen Kruibeke-Hoboken en Bazel-Hemiksem.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de veerdiensten waarvan sprake zijn zeer belangrijk voor een deel van het Waasland en Antwerpen. De minister heeft het vaak over slimme weggebruikers. Voor die weggebruikers zijn die veerdiensten eigenlijk bewegende bruggen tussen het Waasland en Antwerpen. Voor de rest heeft men daar immers enkel de keuze tussen de Craeybeckxtunnel, de Kennedytunnel en de brug van Temse. Doordat die veerdiensten – terecht – geen wagens toelaten, worden ze enkel gebruikt door fietsers en voetgangers. Dit zijn mensen die op beide oevers werken, schoolgangers en in het weekend enorm veel dagtoeristen. Van die diensten wordt ontzettend veel gebruik gemaakt. Denken we maar aan mensen uit het Waasland die bij Union Minière of andere grote bedrijven werken, of die naar school gaan in het Antwerpse. Wat schoolgaan betreft, merkt men trouwens steeds meer de omgekeerde trend, die zich ook voordoet rond andere grote kernsteden : de scholen in de kern lopen leeg ten voordele van scholen in de stadsrand. Heel veel jongeren uit Antwerpen gaan in het Waasland naar school en maken dus ook gebruik van die veerdienst. Hiermee wil ik het belang van die diensten illustreren.

Wie die diensten uitbaat, heeft eigenlijk geen belang voor de gebruikers, als dit maar goed gebeurt. De Vlaamse regering heeft beslist om de diensten in eigen beheer te gaan uitbaten. Men zal ongetwijfeld de rekening hebben gemaakt en hebben geconcludeerd dat de overheid dit beter en goedkoper kan doen dan wanneer dit wordt uitbesteed. Tot voor kort was het Flandria die dit uitbaatte. Ik

Stassen

heb zelfs begrepen dat, mocht dit toch zijn uitbesteed aan privé-uitbaters, dit zou zijn toegewezen aan een andere dienst dan Flandria. De gebruikers blijft dit om het even.

Nu dit is overgeheveld, blijken er echter een aantal problemen te rijzen met de dienstverlening. De twee veerdiensten waarover het gaat, zijn Bazel-Hemiksem en Kruibeke-Hoboken. Ik heb vernomen dat er voor Bazel-Hemiksem pas sinds vorige week een uurrooster was, hoewel dit al werd beheerd sinds 1 mei. Het uurrooster van de lijn Kruibeke-Hoboken hing er vanaf dinsdag : het kon echter nog niet worden verspreid. Ik heb begrepen dat die veerdienst uitvoer als men zin had. Dat zeggen althans mensen die er gebruik van maken. Ik kan diverse voorbeelden aanhalen. Men heeft het uurrooster van de Flandriadiensten dus zeker niet overgenomen. Als morgen een busmaatschappij een lijn overneemt, lijkt het me logisch dat deze busmaatschappij de uurregeling overneemt van de vorige. Die zijn nu eenmaal aangepast aan de gebruikers, bijvoorbeeld aan de uren van hun ploegendienst of de schooluren. De gebruikers zijn vroeger gaan onderhandelen met Flandria, met de vraag dat die uurregeling zou worden aangepast. Soms verloren ze immers een half uur tot een uur. Vandaar dat het uurrooster niet echt een vast patroon lijkt te hebben : het was aangepast aan de noden van gebruikers. Maar plots bestond die uurregeling niet meer : eerst voer men lukraak, vervolgens op tijdstippen die niet aangepast waren aan de noden van de gebruikers. Men had beter eerst de uurregeling overgenomen om daarna aanpassingen te maken.

Dan is er het probleem van de infrastructuur. In Trends van 10 mei las ik een artikel getiteld 'De overheid neemt een loopje met aanbestedingen'. Dit artikel ging over de aanbesteding van de veerdiensten. Ik citeer de laatste zin ervan : 'Die schepen zijn niet eens dubbelwandig. Ze zijn amper goed voor beestenvervoer.' Momenteel is er natuurlijk geen probleem. Het is mooi weer nu. Zeker recreanten vinden het niet erg buiten te moeten staan, in tegenstelling tot mensen die om 5 uur 's morgens de boot moeten nemen. Er is sprake van een container waar men in kan staan. Voor de rest is er een metalen constructie waar men onder kan gaan staan en waar maar een paar fietsenrekken zijn, terwijl heel veel fietsers gebruik maken van die veerdiensten. Ik ben het niet gaan nakijken maar inzake kwaliteit voldoet men blijkbaar niet aan de eisen die in het bestek voor de privé-sector waren opgenomen. Er rijzen dus vragen bij de kwa-

liteit. Ik vind niet dat er sprake moet zijn van eersteklascomfort, maar het zou toch goed zijn mocht men wat beschut kunnen zitten en staan.

Ik heb gehoord dat de container in kwestie als lokaal is ingenomen door de mensen van de veerdienst zelf. Daar eten ze hun boterhammen op. Dat is terecht : zij beschikken ook niet over iets anders. Maar de gebruikers mogen er dus niet meer in. Men kan dus vragen stellen over de dienstverlening en de kwaliteit, los van de vraag of het goed is dat de overheid deze taak vervult. Ik wil daar geen enkele uitspraak over doen : wie het ook doet, moet het goed doen. Ik heb dus de indruk dat de eerste weken de klantvriendelijkheid en de aangepastheid aan de noden is afgenomen. Misschien zal dit nu worden genuanceerd. Maar alleszins hadden sommige zaken kunnen worden voorkomen, had men geput uit de ervaring en de kennis van de vroegere diensten.

Vandaar mijn vragen. Waarom die eigenzinnige uurregeling ? De opgebouwde ervaring en kennis kan men toch zomaar niet veronachtzamen. Waarom heeft men dit gedaan ? Hebben uw diensten al klachten gekregen hierover ? Plant u een evaluatie van die nieuwe uitbating van de veerdiensten ? Ik pleit niet voor een nieuwe overheveling naar de privé-sector, mij gaat het om de gebruikers. Het is belangrijk dat er een evaluatie gebeurt. Want indien die problemen blijven, dan staat morgen de flamboyante burgemeester van Kruibeke voor uw deur, mijnheer de minister. Nu is men in die hoek al bezig met allerlei bevestigingen. Men vindt terecht dat die veerdiensten belangrijk zijn voor de streek. Laten we ervoor zorgen dat de kwaliteit van vroeger behouden blijft.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, ik was verbaasd toen ik de vraag van de heer Stassen las. Hij verklaart dat er minder plaats is op het veer, dat de uurregeling niet is aangepast en dat de klantvriendelijkheid is afgenomen. Mocht dat zo zijn, dan is zijn vraag terecht. Maar in tegenstelling tot de heer Stassen heb ik zelf de proef op de som genomen : ik heb de voorbije week de overtocht Hemiksem-Bazel gedaan. Het eerste dat me opviel was de container op het dek die dienst doet als personeelsruimte. Ik heb vroeger al tochten gemaakt en ik herinner me dat er toen een veer werd gebruikt waar er een overdekte zitruimte was en waar fietsen in konden worden gestald. Dit veer zou enkel in de weekends worden gebruikt. Navraag bij de kapitein leerde me dat het

Van den Eynde

type veer dat nu wordt gebruikt, altijd al heeft gevaren.

De argumenten van de heer Stassen over het uurrooster wil ik ook enigszins nuanceren. Ik kan uit het uurrooster opmaken dat er elk half uur een overzet verzekerd wordt. Dit gebeurt heel stipt.

Over de klantvriendelijkheid heb ik geen klachten. Alles ging er joviaal aan toe. Er was een goed contact tussen de dagtoeristen, fietsers en de bemanning. Het zijn vooral fietsers die de overtocht maken en daar wringt soms het schoentje. Een aantal neemt het niet zo nauw met de regels. Ze komen op het nippertje aangereden en rijden meteen de boot op. Nochtans staat duidelijk vermeld dat de fiets aan de hand moet worden genomen. Dat is in het belang van de veiligheid van de gebruikers. Het is dan ook normaal dat de kapitein daar opmerkingen over maakt. Ik wil aan de minister vragen om een aantal regels duidelijker te laten aanbrengen. Zo kunnen de reizigers zich beter houden aan wat mag en niet.

Het stoort me ook een beetje dat er een container midden op het dek staat en dat die enkel voor het personeel is. Als het echt nodig is, zullen de reizigers er wel mogen schuilen. Er was nog een kleine ruimte langs de zijkant van het dek waar er volgens de bemanning zelf een tekort aan zitruimte was. Er is mij gemeld dat er binnenkort in een nieuw schip zal worden voorzien. Kunt u me daar uitsluitsel over geven?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de uurregeling die door het Vlaams Gewest wordt toegepast voor de veerdiensten op de Schelde, is deze die werd opgenomen in het bijzonder bestek dat gediend heeft voor een nieuwe aanbesteding nadat het contract met Flandria was verlopen. Zoals u weet, is aan deze aanbesteding geen gevolg gegeven en worden de veerdiensten nu in eigen beheer geëxploiteerd.

Ten opzichte van vroeger zijn de uurregeling en de frequentie van overvaren nagenoeg niet gewijzigd. Ook nu is er elk half uur een overvaart, te beginnen om 5 uur tot 23 uur tijdens de weekdays en tot 22 uur op zater-, zon- en feestdagen. Met het oog op een betere dienstverlening is de uurregeling zelfs lichtjes uitgebreid. Zo worden beide veerdiensten nu zeven dagen op zeven verzekerd, terwijl de overzetdienst tussen Hoboken en Kruibeke vroe-

ger enkel op weekdays werkte. Naar verluidt zou Flandria destijds de uurregeling op bepaalde tijdstippen van de dag lichtjes hebben aangepast om rekening te houden met aansluitende busdiensten of werkuren van veergebruikers.

Bij mijn administratie zijn momenteel een zestal aanvragen binnen tot aanpassing van de huidige uurregeling. Het betreft vooral vragen van scholen of bedrijven die de overvaart een kwartiertje willen vervroegen of verlaten, zodat beter kan worden aangesloten op de bestaande busdiensten, de werkuren van het bedrijf of de uren van de school. De afdeling Vloot onderzoekt momenteel deze aanvragen. Indien het praktisch haalbaar is, zal hier zeker positief op gereageerd worden. Het moet echter duidelijk zijn dat een uurregeling niet op maat van elk individu afzonderlijk kan worden gemaakt.

Buiten de vragen zoals hiervoor uiteengezet, heeft de betrokken afdeling momenteel geen kennis van formele klachten inzake het comfort of de klantvriendelijkheid. Wat het comfort van de schepen betreft, kan ik bevestigen dat sinds de start van de veerdienst in eigen beheer, constant is gewerkt aan een verhoging van het comfort. Zo zijn reeds zitplaatsen bijgeplaatst en tegen het najaar 2001 zal op de Simon Stevin een overkapping worden geplaatst.

In het bijzonder bestek waarvan hiervoor sprake was, werd gesteld dat de schepen moesten geschikt zijn voor het vervoer van 100 personen. De twee schepen die door het Vlaams Gewest worden ingezet voldoen hieraan : de Simon Stevin heeft een capaciteit van 100 personen en de Marnix van Sint Aldegonde een capaciteit van 200 personen. Beide schepen voldoen in ieder geval ruimschoots voor deze veerdiensten. Mag ik hierbij opmerken dat deze twee schepen door Flandria zelf jaren zijn gebruikt voor deze veerdiensten, in combinatie met een eigen schip. De betrokken afdeling heeft mij in ieder geval bevestigd dat dagelijks ernstige inspanningen worden gedaan op het gebied van klantvriendelijkheid.

Binnen de afdeling Vloot worden beide veerdiensten van zeer nabij gevolgd. Er gebeurt nagenoeg dagelijks een evaluatie en er wordt bijgestuurd waar nodig. Ik verwacht van mijn administratie in ieder geval in het najaar een uitgebreid evaluatierapport.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijn vragen hebben niets te maken met welke krachten dan ook. Ik spreek in naam van de dagelijkse gebruikers. De recreante gebruikers vinden het niet erg als ze een kwartier moeten wachten. Het is dan toch meestal mooi weer en ze gaan intussen iets drinken. Ze vinden de veerdiensten dan ook goed. Voor de dagelijkse gebruiker ligt dat anders. Ik kan u voorbeelden geven waarbij mensen nu met een uur verschil aankomen op hun werk of school ten opzichte van vroeger. De afdeling Vloot had die problemen kunnen vermijden door gewoon de oude uurregeling over te nemen.

Minister Steve Stevaert : U pleit er dan ook voor om in het weekend geen veerdienst te organiseren. Dat zou het geval zijn als we de oude uurregeling overnemen.

De heer Jos Stassen : Ik vraag dat de uurregeling wordt aangepast aan de noden van de dagelijkse gebruiker. Dat er service wordt verleend aan recreanten in het weekend, is schitterend.

Minister Steve Stevaert : We breiden de dienstverlening uit en besparen tegelijkertijd een bom geld. Ik begrijp u echt niet, mijnheer Stassen. Er worden opmerkingen gemaakt over het materiaal, terwijl dat net hetzelfde is als vroeger. Er zijn zes aanvragen binnen en we willen daar rekening mee houden. Het hele verhaal over slechte bediening klopt echter niet. Dat ze nog voor verbetering vatbaar is, klopt wel en daar willen we aan werken.

Ik wil dat er komaf wordt gemaakt met systemen uit het verleden. Toen voer men met de boot naargelang het uitkwam en werden heel wat veiligheidsrisico's genomen. Er werd nog vlug even gewacht om een fietser mee te nemen die kwam aangereden. Als er een ongeval gebeurt, dan zijn de diensten en de minister verantwoordelijk. Daarom wil ik dat de veiligheidsmaatregelen stipt worden nageleefd. Als men nu zegt dat er beestenbakken varen, dan voeren er vroeger ook beestenbakken.

De heer Jos Stassen : Mijn vraag was ingegeven door de uurregeling waaraan ik een aantal klachten heb gekoppeld. Als het probleem van het uurrooster wordt opgelost, zal alles opgelost zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersongevallenregistratie en de communicatie over het verkeersveiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersongevallenregistratie en de communicatie over het verkeersveiligheidsbeleid op gemeentelijk niveau.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het aantal verkeersslachtoffers blijft onaanvaardbaar hoog. Een goede registratie van verkeersongevallen met doden en gewonden is een eerste voorwaarde om sturend op te treden. Uit deze registratie kunnen lessen worden getrokken om preventief op te treden en de ergste black points eerst aan te pakken. Bovendien zouden deze cijfers ook door de gemeentelijke, provinciale en gewestelijke wegbeheerders gebruikt kunnen worden om de publieke druk op te voeren. Dan moeten wel de juiste gegevens ook publiek – bijvoorbeeld via het Internet – beschikbaar zijn, het liefst per gemeente.

In Nederland is er de Adviesdienst Verkeer en Vervoer die via het internet het VOR-Bulletin – VOR staat voor verkeersongevallenregister – bekendmaakt met recente cijfers – nu voor het jaar 2000 – per gemeente, met het aantal slachtoffers per jaar naar aard van het letsel, het aantal slachtoffers uitgesplitst per wegbeheerder, het aantal slachtoffers door alcoholgebruik het aantal slachtoffers per toegelaten snelheid, het aantal slachtoffers per type weggebruiker – auto, bestelwagen, vrachtwagen, fietser, voetganger -, het aantal slachtoffers per leeftijdsklasse en ten slotte het kruispunt en het wegvak met het grootste aantal slachtoffers. Het belangrijkste is echter dat er ook percentages van toename of afname van het aantal verkeersslachtoffers vermeld worden. De gemeenten worden per provincie zelfs ingedeeld per kleur naargelang de toe- of afname. Deze percentages kunnen worden getoetst aan de doelstellingen die de verschillende gemeentebesturen zichzelf hadden gesteld.

Malcorps

Ideaal zou zijn indien we ook voor België of Vlaanderen deze cijfers per gemeente zouden kunnen toetsen aan vooraf bepaalde streefcijfers en zo de gemeenten zouden kunnen indelen in categorieën met de bedoeling de druk op een verkeersveiligheidsbeleid permanent op te voeren.

Federaal worden de gegevens doorgegeven door de federale politie en verzameld bij het NIS en verder bewerkt door het BIVV. Dit gebeurt evenwel met twee jaar vertraging zodat we maar moeilijk kort op de bal kunnen spelen. Het NIS stuurt jaarlijks drie identieke ongevallenlistings met alle letselongevallen naar elke gemeente, met name naar de burgemeester, de politiecommissaris en het hoofd van de technische dienst. Federaal minister Durant beloofde mij dat het BIVV de cijfers per gemeente op haar website ter beschikking zou stellen. De gemeenten kunnen echter zelf al de nodige gegevens voor hun eigen grondgebied bekendmaken, als ze dat zouden willen.

Ook u, op Vlaams niveau bevoegd voor verkeersveiligheid, hebt uw verantwoordelijkheid terzake. U kunt met name de gemeenten stimuleren om in het kader van hun mobiliteitsplanning doelstellingen voorop te stellen, conform de Vlaamse doelstelling om op vijf jaar tijd het aantal verkeersslachtoffers met een derde te verminderen, en vervolgens ook in detail te rapporteren over de vooruitgang terzake. Via de mobiliteitsconvenants zouden gemeenten ertoe aangemoedigd kunnen worden om een gedetailleerde ongevallenregistratie voor de eigen gemeente publiek te maken.

Kunt u mij meedelen welke gegevens over verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in Vlaanderen beschikbaar zijn, publiek toegankelijk zijn en ook echt bekendgemaakt worden? Beschikt het Vlaams Gewest nog over andere gegevens dan deze van de federale politie, het NIS of de BIVV? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de Afdeling Verkeerskunde in het kader van de objectieve behoeftenanalyse, aan het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen of aan het mobiliteitsplan Vlaanderen. Wat verkeersveiligheidsgegevens betreft, wordt in het Mobiliteitshandboek gesproken van een Veiligheidsgids die in het kader van het databeheer door het Vlaams Gewest beschikbaar zou worden gesteld.

Gemeenten kunnen bij de opmaak van hun mobiliteitsplan terecht bij de mobiliteitscel op het departement LIN of bij de provinciale afdeling van de AWV. In welke mate kan men mij bij het gewest di-

rect vertellen hoeveel ongevallen er zich de laatste jaren hebben voorgedaan op de gewestweg waar ik woon of waar mijn kinderen naar school gaan? Dat zijn de vragen die de mensen zich stellen en waarop zij een duidelijk en onmiddellijk antwoord zouden moeten krijgen.

Bent u bereid een Vlaamse verkeersongevallenregister te promoten? Dit zou kunnen gebeuren op Vlaams niveau, naar het Nederlandse VOR-model, maar ook op gemeentelijk niveau. In dat register zouden dan per gemeente minimaal de volgende gegevens opgenomen moeten worden: het aantal slachtoffers per jaar naar aard van het letsel, het aantal slachtoffers uitgesplitst per wegbeheerder, het aantal slachtoffers door alcoholgebruik, het aantal slachtoffers per toegelaten snelheid, het aantal slachtoffers per type weggebruiker, het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie, de exacte locatie van de zwaarste ongevallen en de kruispunten en wegvakken met de meeste slachtoffers. Het belangrijkste is echter dat er ook percentages van toe- of afname van het aantal verkeersslachtoffers vermeld worden. Belangrijk is dat dit over een vrij lange periode van bijvoorbeeld zes jaar gemeten wordt, omdat één uitzonderlijk zwaar ongeval de zaken sterk kan beïnvloeden.

En tot slot de hamvraag: kan een dergelijke rapportering niet worden gestimuleerd via de mobiliteitsconvenants? Het is immers heel belangrijk dat de burgers terzake inzicht krijgen.

Sta me toe af te sluiten met een detail. Ik ben met deze problematiek ook bij de Antwerpse verkeerspolitie geweest en daar vertelde men mij dat er wel gegevens voorhanden zijn voor de hele stad Antwerpen, maar dat men helemaal niet in staat is te om het aantal en de evolutie van de verkeersongevallen per district te geven. Ook daar zou men werk van moeten maken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Het is inderdaad onaanvaardbaar dat er zoveel verkeersslachtoffers vallen. Om daaraan iets te kunnen doen, is het belangrijk het aantal ongevallen in kaart te brengen en degelijk te registreren. Op deze manier kunnen de politieke beleidsvoerders belangrijke conclusies trekken over het te voeren beleid omtrent verkeersveiligheid. Immers, als met cijfers kan worden aangetoond dat op een bepaalde gewestweg of op een bepaald kruispunt het aantal ongevallen bijzonder hoog ligt, dan is het maar logisch op grond van die cijfers nieuwe initiatieven te

Van den Eynde

ontwikkelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Deze stelling geldt ook voor gemeenten. Wanneer een gemeentebestuur niet weet welke plaatsen in haar gemeente onveilig zijn, dan kan dit niet verholpen worden. Ik wil dit nog beklemtonen aan de hand van een voorbeeld.

Na vaststelling van het zoveelste dodelijk ongeval op een kruispunt van de expresweg N177 kan door de minister worden ingegrepen om dit kruispunt opnieuw aan te leggen door bijvoorbeeld rotondes in te richten, de lichten beter op elkaar af te stemmen of het kruispunt af te sluiten. Het is dus van bijzonder groot belang om het aantal ongevallen aan te tonen.

Toen ik de ongevallencijfers met betrekking tot deze kruispunten bij de politie aanvraag, bleek dit voor hen een hele klus te zijn. Door de IPZ-werking moet immers worden samengewerkt met meerdere korpsen waarbij men beurtelings van wacht is. Wil men dan concrete cijfers hebben over het aantal ongevallen op één punt, dan dient de politie bij alle gemeenten die bij een IPZ aangesloten zijn, navraag te doen of er zich tijdens hun diensturen ongevallen hebben voorgedaan. Het is dus geen gemakkelijke klus voor een gemeenteraadslid om cijfergegevens te verkrijgen omdat de IPZ-werking nog niet optimaal verloopt. Bovendien wordt bij een ongeval met lichte schade waarbij het slachtoffer een slag in de nek krijgt waarvan het de ongemakken pas later vaststelt en waarbij de dokter pas later wordt geraadpleegd, niet worden geregistreerd. Een en ander geeft ons uiteindelijk een weinig reëel beeld van de verkeersveiligheid. Enkele jaren geleden heeft het BIVV een studie gemaakt waarbij werd vastgesteld dat 10 percent van de dodelijke ongevallen niet wordt geregistreerd. Dit betekent dus dat 500 dodelijke ongevallen er in werkelijkheid 550 zijn.

Mijnheer de minister, er dient hier dringend werk van te worden gemaakt. We beseffen wel dat deze materie uw bevoegdheden overschrijdt. De federale regering zal hier dus haar medewerking aan moeten worden verlenen, vermits zij bevoegd is voor een aantal verkeersmateries én voor politie.

We pleiten dan ook voor een kruispuntbank, zoals voorgesteld in de commissie ad hoc Milieu en Gezondheid. In deze databank zouden alle gegevens onmiddellijk worden geregistreerd door zowel artsen als politiediensten. In de praktijk wordt in de meeste gevallen enkele weken na de feiten een formulier ingevuld, waarbij het ongeval officieel

wordt geregistreerd. Dat is een te lange tijd om duidelijke conclusies te trekken. Zo gaat er heel veel kostbare tijd verloren. In deze tijd van informatisering moet het toch mogelijk zijn een gestructureerd registratiesysteem op te bouwen. Mijnheer de minister, mijn vraag is dan ook of u reeds overleg hebt gepleegd met federale collega's om deze belangrijke schakel bij het streven naar meer verkeersveiligheid in te voegen. Hoe wilt u als Vlaams minister van Mobiliteit hiertoe een bijdrage leveren ?

De voorzitter : Ik zou zelf ook enkele opmerkingen willen maken, temeer omdat we met enkele CVP-parlementsleden een voorstel van decreet hebben ingediend om dit te realiseren. Ik heb de commissiesecretaris gevraagd dit op de agenda te plaatsen, zodat we er een uitvoerige discussie over kunnen hebben. De verschillende diensten geven verschillende informatie. Mevrouw Van den Eynde zegt dat 10 percent van de dodelijke ongevallen niet wordt geregistreerd. Dit zou me verbazen : elk dodelijk ongeval wordt immers geregistreerd via Gezondheid. Elk ongeval met een dodelijke afloop wordt geregistreerd omwille van de doodsoorzaak. Jaar na jaar volgt men hoeveel mensen zijn gestorven als gevolg van een verkeersongeval.

De heer Malcorps verwijst naar de doelstelling om het aantal verkeersongevallen te reduceren. Dat is een doelstelling die deel uitmaakt van de gezondheidsdoelstellingen. Ik stel alleen vast dat de huidige minister van Gezondheid daar niets mee doet. Een aantal doelstellingen moeten over twee jaar worden gerealiseerd, maar ik heb terzake niets meer gezien. De heer Malcorps moet hier niet op antwoorden, maar ik meen dat hij het niet oneens is met mij.

Mijnheer de minister, overleg met de minister van Volksgezondheid is dus nodig om een en ander te coördineren. We willen immers niet alleen het aantal ongevallen reduceren, maar ook het aantal dodelijke ongevallen. Verkeersongevallen vormen immers de grootste doodsoorzaak bij jongeren. Als mensen bij het binnenrijden van een gemeente een bord zien waarop aangegeven staat hoeveel ongevallen met negatieve afloop er vorig jaar zijn gebeurd, dan zal dit hen alert maken. Dit is een permanente bewustwording die moet gebeuren. De mensen moeten dit duidelijk weten. Men moet dit steeds herhalen. Ik word dagelijks geconfronteerd met mensen die een ongeval hebben overleefd. Ze leven nog, maar welk soort leven rest hen nog ? Als men daar dagelijks mee wordt geconfronteerd, dan heeft men niets liever dan dat daar iets meer de aandacht op wordt gevestigd.

Voorzitter

Dodelijke ongevallen zijn afschuwelijk en moeten worden teruggedrongen. Maar ook afschuwelijk is het als men voortleeft met een dermate zware handicap dat men nauwelijks bij bewustzijn is. Vooral voor de familie is dat de moeilijkste opgave die er bestaat. Toevallig ken ik enkele mensen die zich in die situatie bevinden. Het is goed de mensen vaak te helpen herinneren aan de risico's op bepaalde kruispunten.

Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, de gegevens waarover de administratie Wegen en Verkeer beschikt, zijn de ongevalgegevens afkomstig van het Nationaal Instituut voor Statistiek voor de jaren 1991 tot en met 1999. Deze gegevens behelzen alle detailgegevens van de ongevallen, met uitzondering van de persoonlijke gegevens, zoals het proces-verbaalnummer, de nummerplaat, enzovoort. Deze gegevens worden in de behoefteanalyse van de AWW gebruikt voor de prioriteitsstelling binnen de rubriek verkeersveiligheid. Hiervoor moeten echter eerst de locaties van de ongevallen uit de NIS-databank worden verfijnd en uitgezuiverd. Het betreft vooral het opsporen van foutief ingevulde kilometerpuntlocaties.

Het NIS stelt de ongevalgegevensdatabank die aan de basis ligt publiek ter beschikking. De gegevens die kunnen worden verstrekt, zijn echter minimaal 1,5 jaar oud, omwille van de verwerkingstijd van deze gegevens. De administratie Wegen en Verkeer mag deze gegevens niet zelf publiek verspreiden volgens haar overeenkomst met het NIS. Het NIS geeft wel toestemming tot de verspreiding van de gecorrigeerde digitale ongevalgegevens aan de gemeentebesturen en politiekorpsen, mits de vertrouwelijkheid van de informatie in acht wordt genomen en de gegevens slechts worden verspreid met als enige doel het verbeteren en vergemakkelijken van het werk van de gemeentebesturen en politiekorpsen. De ongevalgegevens over de genummerde wegen zijn in een Geografisch Informatiesysteem ondergebracht. Met dit systeem kan worden bepaald hoeveel ongevallen er de laatste jaren op een welbepaalde plaats gebeurd zijn.

Om dubbel werk te vermijden, lijkt het me niet aangewezen om op de diverse beleidsniveaus parallelle databanken op te zetten. De federale overheid moet mijns inziens het initiatief nemen om de ongevalgegevensdatabank te optimaliseren, temeer omdat de federale politie instaat voor het in-

vullen van de ongevalformulieren en het federale ministerie van Justitie bijkomende gegevens verstrekt over de afloop van ongevallen waarbij gewonde personen binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden.

Het zou aangewezen zijn dat het NIS zijn ongevalgegevensdatabank op een gebruiksvriendelijke manier via het Internet ter beschikking stelt. Indien de databank van het NIS bovendien goed wordt gevoed met elektronische ongevalformulieren die de politiediensten via het Internet kunnen invullen, zijn bijzonder actuele statistieken zeker mogelijk. Nu duurt dit te lang, en zijn er verschillende formulieren. De kwaliteit van de ingevulde ongevalformulieren laat soms te wensen over : soms is er sprake van onvolledig of foutief ingevulde formulieren. Bij een elektronische invoer kunnen een aantal kwaliteitscontroles onmiddellijk automatisch worden doorgevoerd. Indien de statistisch relevante gegevens in het proces-verbaal automatisch worden overgeschreven in het bijhorende elektronische ongevalformulier zijn de nauwkeurigheid en volledigheid van het NIS-ongevallenbestand beter gegarandeerd.

Het is mijn overtuiging dat dit momenteel, gezien de stand van zaken in het federale België, via het NIS moet verlopen. Maar het is wel een Vlaamse opdracht om iets te doen met de gegevens die we krijgen. We moeten nadenken over de vraag welke terzake de beste systemen zijn. Ik ben ervan overtuigd dat een werkelijk harde sensibilisering echt zin heeft. Dat kan de vorm aannemen van een bord aan de gemeentegrenzen. Of via het GPS-apparaat dat in de meeste auto's begint op te duiken, kan misschien de informatie worden gegeven dat men een zone binnenkomt waar de voorbije periode veel ongevallen zijn gebeurd. Dat laatste is maar een ideeetje dat me nu te binnen schiet. We moeten de correcte gegevens hebben, en de correcte analyse van de gegevens, en die dan gebruiken voor harde sensibilisering. In landen waar men aan harde sensibilisering doet, gebeuren er natuurlijk nog andere dingen, maar het aantal ongevallen daalt er in elk geval.

Ik wil deze cijfers zeker niet naar beneden afronden. Er is sprake van een uitgesteld relais. Heel wat mensen overlijden veel later, door de grote vooruitgang in de wetenschap. Zij dreigen uit de statistieken te verdwijnen. Ook slaagt men erin, zoals de voorzitter zegt, om mensen in leven te houden, maar in welke omstandigheden ? Dit heeft gevolgen voor het individu en voor de samenleving, zowel sociaal als financieel. Alle bevoegde ministers op alle beleidsniveaus moeten verder doordu-

Stevaert

wen om tot de kern van deze zaak te komen. Ik wil daar zeker aan meewerken, op welke wijze dan ook. Maar we moeten nu afspreken dat de aangifte van het ongeval correct gebeurt, en dan dit dan heel snel wordt verwerkt. We kunnen internettoepassingen intern gebruiken, maar ook extern. De investeringen die daarin gebeuren, zijn erg zinvol. Dit is een soort infrastructuur die zeer snel rendeedt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik stel vast dat de minister zich op mijn golflengte bevindt. Er is een ruim draagvlak om die cijfers zo ruim mogelijk bekend te maken. Een ongeval heeft natuurlijk een vertrouwelijk aspect. Normaliter wordt dat aspect verwijderd. Als de gegevens zo voldoende anoniem zijn gemaakt, is er geen reden om daar vaag over te doen en ze niet wijd te verspreiden. Ik hoor dat er blijkbaar afspraken zijn om een en ander wat achter gesloten deuren te houden. Ik hoop dat men die zienswijze verlaat, dat men die cijfers ter beschikking stelt en ze gebruikt voor sensibilisering, ook op lokaal vlak, opdat dit een aanzienlijke stimulans tot bijsturing zou zijn.

Mijn concrete vraag was om de gemeenten via mobiliteitsconvenants een stimulans te geven. Ik hoop dat u dat wilt onderzoeken. Er kan een streefcijfer worden vooropgesteld over wat in de volgende zes jaar moet worden bereikt. De gegevens moeten voldoende bekend worden gemaakt, zodat er controle kan gebeuren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Ik sluit niet uit dat er op termijn met mobiliteitsconvenants kan worden gewerkt. Zolang de hogere overheden zelf nog niet rond zijn met het NIS, kunnen we niet naar de gemeenten stappen. We moeten daar erg voorzichtig in zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het al dan niet plaatsen van verkeerslichten op oversteekplaatsen aan scholen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Demeester tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het al dan niet plaatsen van verkeerslichten op oversteekplaatsen aan scholen.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, neemt zelf het woord als vraagsteller.*

Mijnheer de minister, ik wil vertrekken van een concrete situatie in Sint-Antonius in Zoersel. Daar is vele jaren geleden een verkeerslicht geplaatst aan een oversteekplaats voor een school omwille van de veiligheid voor de kinderen. De Vlaamse wegenadministratie heeft nu plots beslist om die verkeerslichten op de N12 voor de lagere school weg te halen. Begin 1999 werd in overleg tussen de gemeente en de wegenadministratie beslist om het gebruik van deze lichten te evalueren. Dit is volgens het gemeentebestuur nooit gebeurd. Onlangs kreeg het gemeentebestuur toch het bericht dat de verkeerslichten moeten verdwijnen. Het spreekt vanzelf dat noch het gemeentebestuur noch de betrokken lagere school hier verheugd over zijn.

De gemeente Zoersel heeft nog geen mobiliteitsconvenant, maar dit is in de maak. Ze heeft bijgevolg nog geen gebruik kunnen maken van module 10 om specifieke veiligheidsmaatregelen te treffen. Daarom wil ik de volgende vragen stellen. Is het logisch dat de wegenadministratie dergelijke beslissingen neemt zonder overleg ? Op welke manier treedt de wegenadministratie met de gemeenten in overleg over het beheer van gewestwegen ? Gebeurt dit gestructureerd ? Als de lichten worden weggehaald, zal er terecht enorm protest komen van de ouders. We moeten streven naar een goed partnerschap tussen de gemeenten en de Vlaamse overheid.

Voorzitter

Is hier een vergissing gebeurd ? Bent u niet van oordeel dat verkeerslichten aan oversteekplaatsen voor scholieren prioritair zijn ? Het probleem hier is dat twee verkeerslichten te dicht bij elkaar staan, en dat is voor het doorgaand verkeer niet eenvoudig. Ik vind de veiligheid van kinderen echter het allerbelangrijkst.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Ik wil me aansluiten bij de vragen van mevrouw Demeester. Minister Durrant heeft een nieuw KB klaar rond schoolomgevingen. Dat biedt de mogelijkheid om schoolomgevingen in te richten als een 30 kilometer/uur-zone. Ziet u dat zitten ? Kan daar voor gewestwegen positief worden op ingespeeld ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, er vindt regelmatig structureel overleg plaats tussen het Vlaams Gewest en de lokale overheden, onder meer in het kader van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Provinciale Auditcommissie. De plaatsing van verkeerslichten wordt behandeld in de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid waarin het Vlaams Gewest, De Lijn, de federale politie en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid zitting hebben.

Het dossier van de verkeerslichten ter hoogte van de school Sint-Antonius in Zoersel werd herhaaldelijk binnen deze commissie besproken. De gemeente heeft haar zienswijze ruimschoots aan bod kunnen laten komen. Onder de aanwezige leden van de betrokken commissie kon echter geen consensus worden bereikt, zodat het dossier voor verdere bespreking overgemaakt zal worden aan de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen. Uw stelling dat er beslist werd om de verkeerslichten te verwijderen, is dan ook voorbarig. Op basis van het hoger vermelde blijkt duidelijk dat er wel degelijk overleg plaatsvindt tussen alle betrokken partijen, vooraleer er een beslissing op het terrein wordt uitgevoerd.

Oversteekplaatsen voor scholieren moeten inderdaad zo veilig mogelijk worden gemaakt. De hiertoe aangewende middelen kunnen echter zeer verscheiden zijn. Zo kunnen voor het verhogen van de verkeersveiligheid gemarkeerde oversteken worden aangebracht, zoals zebrapaden. Er kunnen ook infrastructurele maatregelen worden genomen, zoals het aanbrengen van plateaus of middenbermen. Er kunnen bi-flashes worden geïnstalleerd of er kan worden voorzien in een punctuele verlichting ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Een andere mogelijkheid is het installeren van driekleurige verkeerslichten. Welk middel de voorkeur geniet, hangt onder andere af van plaatselijke omstandigheden, zoals de verkeersintensiteit, de aard van de weg en de specifieke vormgeving. Het plaatsen van driekleurige verkeerslichten is dus een van de mogelijkheden om oversteekplaatsen veiliger te maken.

Enerzijds moeten we er goed voor opletten dat we niet te snel een verkeerslicht of zebrapad verwijderen. Anderzijds moeten we erover waken dat er geen inflatie ontstaat van infrastructuur. Op die manier ontstaat er een subjectief gevoel van veiligheid dat tot nieuwe problemen leidt.

Wat de vraag van de heer Malcorps betreft, kan ik melden dat mijn administratie de opdracht heeft om dat op te volgen. We willen een aantal initiatieven ontwikkelen, maar dat is niet gemakkelijk. Het KB biedt wel een aantal voordelen. We moeten dit dossier per dossier bekijken. In elk geval heeft veiligheid absolute voorrang. We moeten dan wel progressief durven denken om creatieve oplossingen te zoeken.

De voorzitter : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb een brief gezien met een mededeling dat de verkeerslichten zouden worden weggehaald. Ik ben blij dat dit nog geen definitieve beslissing is en dat er nog ruimte is voor overleg. Ik vind het fundamenteel dat u stelt dat veiligheid absolute voorrang heeft. Men moet inderdaad naar creatieve oplossingen durven zoeken.

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.14 uur.*
