

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



Zitting 2003-2004

2 februari 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé –
betreffende een verkeersveilige wegeninfrastructuur**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jean-Paul Peuskens**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

de heren Jean-Paul Peuskens, Robert Voorhamme ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, mevrouw Ilse Van Eetvelde ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Zie :

1818 (2002-2003)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de heer Ludwig Caluwé, mede-indiener	4
2. Bespreking	5
3. Stemming	10

DAMES EN HEREN,

De Commissie besprak dit voorstel van resolutie op dinsdag 6 januari 2004.

Het voorstel van resolutie werd verworpen.

1. Toelichting door de heer Ludwig Caluwé, mede-indiener

Mede-indiener Ludwig Caluwé verklaart dat zijn fractie met dit voorstel van resolutie een aantal voorstellen wil lanceren om de wegen verkeersveiliger te maken. Onze cijfers inzake verkeersveiligheid blijven verontrustend. De cijfers van 2001 – het laatste jaar met officiële cijfers – wijzen enerzijds op een duidelijke daling van het aantal ongevallen en van het aantal gewonden, maar anderzijds op een stijging van het aantal doden. Met dit cijfer zitten we nog ruimschoots boven het Europees gemiddelde.

Het blijft een uitdaging voor elk beleid om dat cijfer terug te brengen.

Traditioneel worden er drie oorzaken aangeduid als redenen van verkeersongevallen : naast de gebrekkige verkeersinfrastructuur, zijn dat het rijgedrag en de veiligheid van het voertuig.

Vlaanderen is alleen bevoegd voor de verkeersinfrastructuur. Het beleid heeft bovendien de meeste impact op dit element, maar ook de beide andere oorzaken moeten worden aangepakt. Veiligheid van het voertuig is in belangrijke mate een Europese bevoegdheid. Het gedrag van de weggebruiker moet worden beïnvloed met goede preventie, door de pakkans te verhogen en door een betere verkeersreglementering. Hij maakt zich sterk dat de meeste fracties voorstander zijn van een regionalisering van de verkeersreglementering.

Maar zelfs met de beste verkeersreglementering en de hoogste pakkans, is er de menselijke factor : missen is menselijk en het verkeersgedrag biedt nooit een absolute zekerheid. Een verkeersinfrastructuur kan deze zekerheid wel bieden. Dat is de reden waarom zijn fractie kiest voor een beleid dat inspeelt op het verbeteren en veiliger maken van de verkeersinfrastructuur.

Deze resolutie wenst een aantal punten op dat vlak aan te reiken.

Zijn fractie onderschrijft het beleid om de zwarte punten en zwarte zones weg te werken. Een twee-

de aandachtspunt vormen *verkeersveiligheidsaudits* : via preventieve audits moeten zwarte punten voorkomen worden.

Vandaag onderzoekt de Vlaamse overheid als wegbeheerder systematisch haar wegen op eigenschappen als spoorvorming, stroefheid, vlakheid, draagvermogen, enzovoort. Dat onderzoek is echter louter gericht op het onderhoud van de wegen en op het instandhouden van het wegenpatrimonium. Op zich draagt een goed onderhoud uiteraard ook bij tot de veiligheid van de wegen, maar het veiligheidsaspect op zichzelf van de wegen wordt niet op het terrein onderzocht. Daarvoor worden louter de ongevallenstatistieken gehanteerd (om zwarte punten/zones te bepalen).

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat zijn fractie voorstander is van audits die niet door de wegbeheerder zelf, maar, zoals in Scandinavische landen, door een onafhankelijke instelling en externe auditoren uitgevoerd worden.

Een ander aandachtspunt betreft de *ongevalanalyse*. Voor dit item verwijst de spreker naar het in behandeling zijnde voorstel van decreet houdende de invoering van een ongevalanalyse (*Parl. St. Vl. Parl. 2000-2001, nr. 711/1 & 2*).

Een ander element vormt de *leesbaarheid* van de weg. De leesbaarheid moet verhoogd worden zodat er een automatische veiligheid is wat de aangepaste snelheid is op een bepaalde plaats. Een tocht door Vlaanderen vandaag lijkt soms op een tocht in de prehistorie : op sommige momenten volgen de verkeersborden (met snelheidsaanduidingen) mekaar zo snel op dat men niet meer weet hoe snel men mag rijden.

Hij pleit ervoor dat het snelheidsregime gepaard gaat met een aangepaste weginrichting.

De heer Ludwig Caluwé verklaart dat dit voorstel van resolutie aan de Vlaamse regering volgende elementen vraagt :

- zich te scharen achter het nulslachtofferbeleid voor de verkeersveiligheid, zoals aangegeven in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen ;
- zich te concentreren op het aspect van de verkeersveiligheid waarop de Vlaamse overheid de meeste impact heeft : de verkeersinfrastructuur veiliger inrichten ;

- een geïntegreerd plan op te stellen voor een verkeersveilige wegeninfrastructuur, waar de volgende initiatieven deel van uitmaken :
 - a) het lopende vijfjarenplan voor het wegwerken van alle zwarte punten in Vlaanderen ;
 - b) het wegwerken van de achterstand in het structurele onderhoud van de wegeninfrastructuur ;
 - c) de aanleg van fietspaden langs alle gewestwegen ;
 - d) de categorisering of hiërarchisering van de wegen moet gestalte krijgen in de weginrichting ;
 - e) het uitvoeren van systematische verkeersveiligheidsaudits voor de wegeninfrastructuur. Daarvoor is het wenselijk beroep te doen op een onafhankelijke auditinstelling ;
 - f) ongevalanalyse vormt een aanvulling op de verkeersveiligheidsaudits.

2. Bespreking

De heer Pieter Huybrechts verklaart dat de regering een aantal elementen die aangeraakt worden in dit voorstel, zeer degelijk aangepakt heeft. In dit verband vermeldt hij de verkeersaanduidingen bij wegwerkzaamheden op autostrades. Er is verbetering mogelijk maar men moet toegeven dat er goed werk verricht wordt.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat dit voorstel nogal anachronistisch overkomt : het is een koekje van hetzelfde oude deeg. Dit voorstel stelt andermaal de competenties en de prioriteiten van de Vlaamse overheid inzake verkeersveiligheid in vraag. Telkens opnieuw wordt gefocust op de laagste prioriteit, met name de inrichting van de wegen, terwijl er vooral iets moet veranderen aan het rijgedrag. Hij is verheugd dat het normenbesef niet alleen bij "opinion makers" maar ook bij de publieke opinie ten goede wijzigt.

Hetzelfde lid vindt het voorstel eigenaardig omdat het uitgaat van een fractie die voortdurend laat verstaan dat de Vlaamse overheid niet voldoende op haar centen past. Hij vraagt naar de budgettaire weerslag van dit voorstel. Dat is een reflex die de voorzitter van deze commissie altijd heeft. De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat de implementatie van dit voorstel veel geld zal kosten, zeker als men focust op het Antwerpse. Er zijn

daar een aantal noodzakelijk infrastructuuringrepen nodig om de mobiliteit te verzekeren.

Hij stelt zich ook vragen over een socio-economische kosten-batenanalyse van dit voorstel van resolutie, zeker als men dit vergelijkt met andere alternatieven op het vlak van wijziging van gedrag en gelet op de algemene toepasbaarheid in Vlaanderen. Deze alternatieven zijn zeker een stuk goedkoper.

Hij is trouwens van oordeel dat het inrichten van zones 30 enorm veel infrastructurele ingrepen vergt en enorm veel middelen opslopt. Dat maakt dat dergelijke zones 30 té weinig worden ingericht. De reden is dat de betrokken overheid niet voldoende middelen heeft om een dergelijke infrastructurele ingreep te financieren. Bovendien wordt in dit voorstel geen rekening gehouden met het gegeven dat het grootste gedeelte van de wegen gemeentewegen zijn. Men moet immers de logica van dit voorstel van resolutie overal consequent doorvoeren gelet op het argument van de leesbaarheid, wat impliceert dat door de implementatie van dit voorstel de gemeentelijke begrotingen extra belast zullen worden.

De heer Robert Voorhamme concludeert dat het voorstel van resolutie om deze redenen niet zijn goedkeuring kan wegdragen.

De heer Koen Helsen sluit zich aan bij het betoog van de vorige spreker. Zijn fractie is van oordeel dat er voldoende inspanningen gebeuren door de regering (onder meer wegwerken zwarte punten, inhalen achterstand structureel onderhoud van de wegen, aanleg fietspaden,...) en ziet geen redenen om deze resolutie goed te keuren.

Standpunt van de minister

Minister Gilbert Bossuyt is van oordeel dat het voorliggende voorstel van resolutie de bekommernis van iedereen vertolkt, met name de verkeersveiligheid bevorderen. Hij verklaart dat de eerste bron van verkeersonveiligheid echter het rijgedrag is. Hij stelt dat het aantal vluchtmisdrijven de laatste jaren gestegen is. Daaraan moet worden gewerkt. Mensen moeten op hun verantwoordelijkheid worden gewezen.

De minister betwijfelt of er sprake is van een teveel aan signalisatie. Vermits er enorm veel wegwerkzaamheden lopende zijn, is er bijgevolg ook heel wat signalisatie.

De minister herhaalt zijn tussenkomst die hij hield tijdens de begrotingsbesprekingen. Hij steekt veel

energie in het sensibiliseren van de chauffeurs, in dat verband heeft hij gesprekken gehad met de federatie van vrachtwagenchauffeurs over het rijgedrag van sommige chauffeurs. De minister heeft de indruk dat er in de sector heel wat gaande is in de goede zin.

De minister is geërgerd door het gedrag van sommigen die zichzelf tot de "BV's" rekenen en verwonderd zijn dat er files zijn : ze zouden zelf beter gebruikmaken van het openbaar vervoer.

De minister stelt vast dat de aankoop van voertuigen in dit land nog steeds stijgt ; hij is verbaasd dat er nog mobiliteit mogelijk is.

De verkeersveiligheid in de meest ruime zin is een belangrijk aandachtspunt voor het Vlaamse Gewest. Hiervoor werden en worden acties ondernomen op verschillende domeinen.

Uitgangspunt hierbij zijn op de eerste plaats de ongevallen in het recente verleden. Hiervoor baseert men zich onder meer op de NIS-gegevens voor de ongevallen met lichamelijk letsel, maar niet enkel daarop. Ook andere gegevens, zoals die van schade aan de wegaanhorigheden, vaak veroorzaakt door een aanrijding waarbij slechts één voertuig betrokken is, worden in rekening gebracht.

Men kan van mening verschillen over wat men als criterium neemt om de onveiligheid en de wenselijke ingrepen op een bepaalde plaats of een bepaald wegvak te bepalen : de ongevallen die zich in het recente verleden voordeden of het oordeel van een deskundige. Het lijkt logisch om op basis van het aantal ongevallen de prioriteiten te bepalen en de remediëring te baseren zowel op de aard van de ongevallen als op het oordeel van deskundigen.

Wanneer men evoluties omtrent verkeersveiligheid analyseert, is het verkeerd om zich te beperken tot enkele jaren, zoals in de aanhef van het voorstel van resolutie gebeurt. Indien men het aantal slachtoffers bekijkt over een periode van 30 jaar in België, zien we dat er een significante daling is opgetreden : van 106.538 in 1972 naar 66.780 in 2001. Ook het aantal doden is sterk teruggelopen : van 3.101 in 1972 naar 1.486 in 2001. Deze sterke verbetering is opgetreden ondanks de bijna verdriedubbing van het aantal voertuigkilometers over dezelfde periode !

Voor Vlaanderen zien we ook een opmerkelijke daling van het aantal doden : van 1.383 in 1980 naar 848 in 2001.

Ook wil de minister erop wijzen dat de evolutie van de ongevallen op autosnelwegen en op de genummerde wegen tussen 2000 en 2001 aangeeft dat het beleid dat de laatste jaren gevoerd werd, als gunstig moet worden beschouwd. Het aantal doden binnen de 30 dagen op autosnelwegen en op verkeerswisselaars daalde in één jaar met 24 % en op de gewestwegen en provinciewegen met 12%. De beperktere daling met 3% in het Vlaamse Gewest is het gevolg van een toename van het aantal doden binnen de 30 dagen met 32% op de gemeentewegen. Het aantal gemeentewegen is meer dan het tienvoud van het aantal kilometer aan gewestwegen.

Ondanks de sterke verbetering van de verkeersveiligheid over de jaren heen, is het echter een feit dat België met 14,5 doden per 100.000 inwoners in 2001 nog steeds slechter scoort dan het Europees gemiddelde van 10,5. Anderzijds ligt ons land wat betreft het aantal doden per 1000 letselongevallen wel volledig op het Europees gemiddelde van 31,3.

De minister is het eens met de analyse dat onaanangepast bestuurdersgedrag oorzaak nummer één is van ongevallen op onze wegen. In zeer veel gevallen gaat het daarbij om overdreven snelheid. Dergelijke oorzaken zijn niet weg te werken door infrastructurele maatregelen.

Het voorstel van resolutie hamert veel te sterk op de infrastructuur als belangrijkste aspect om op in te spelen om het aantal slachtoffers te verminderen. Een verkeersveilige infrastructuur is uiteraard zeer belangrijk, doch het naleven van de verkeersregels is het allerbelangrijkste. En spijtig genoeg hebben we daar in Vlaanderen en de meeste andere landen, een doorgedreven controle voor nodig. Om deze reden heeft de minister de voorbije jaren roodlicht- en snelheidscamera's geplaatst op onze Vlaamse wegen. Tegen het einde van deze legislatuur zullen minstens 350 gevaarlijke punten uitgerust zijn met onbemande camera's. Door de traagheid van de federale overheid kunnen we nog steeds niet beschikken over de ongevalcijfers van 2002, maar de minister is er zeer sterk van overtuigd dat er een significante vermindering van het aantal slachtoffers zal optreden ten gevolge van zijn beleid van het plaatsen van onbemande camera's. In Frankrijk vielen 30% minder slachtoffers in één jaar tijd ten gevolge van de plaatsing van onbemande camera's ! Door de specifieke situatie in Vlaanderen met zijn lintbebouwing, zal de daling waarschijnlijk niet zo spectaculair zijn als in Frankrijk, maar toch wel betekenisvol. De eerste lokale resultaten in onder andere Tienen wijzen reeds in deze richting.

De grote vermindering van het aantal slachtoffers ten gevolge van de plaatsing van onbemande camera's, maakt dit trouwens een zeer kostefficiënte maatregel. Om eenzelfde reductie te krijgen door infrastructurele maatregelen, zou een groot veelvoud van investeringen noodzakelijk zijn. De minister kondigt aan dat hij gekant is tegen een anonieme controle : er worden borden geplaatst met aankondiging van flitspalen.

Door deze doordachte aanpak kon de voorbije jaren met eenzelfde investeringsritme toch een verbetering van de verkeersveiligheid worden doorgevoerd. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de zwakke weggebruiker, en daarom werden extra budgetten vrijgemaakt voor de aanleg van fietspaden. Er werd een zeer autogerichte investeringspolitiek gevoerd. Ook heeft de minister jaarlijks extra 100 miljoen euro uit het FFEU verworven voor het wegwerken van de gevaarlijke punten in Vlaanderen.

Het project van het wegwerken van de gevaarlijke punten in Vlaanderen richt zich niet enkel op punten. Er worden hele wegvakken geanalyseerd en er worden eveneens streefbeelden opgesteld die een hele weg of ring bestuderen.

Alhoewel veiligheid het belangrijkste aspect is bij het inrichten en herinrichten van wegen, is het Vlaams beleid juist uniek doordat het meteen ook andere aspecten aan de audit onderwerpt. Elk project wordt immers eveneens afgetoetst naar leefbaarheid, duurzaamheid en multimodaliteit. Hiervoor zijn de provinciale auditcommissies opgericht. Bijgevolg is het Vlaams beleid veel ruimer dan wat een "verkeersveiligheidsaudit" kan bieden.

Het is ook niet correct om te stellen dat enkel projecten die opgenomen zijn op het investeringsprogramma voor een auditcommissie komen. We zijn de voorbije jaren gestart met de opmaak van streefbeelden voor hele wegvakken, en hierbij worden wel degelijk alle aspecten bestudeerd en beoordeeld door de (externe) auditor.

Het is niet onomstotelijk bewezen dat de goede resultaten op het gebied van verkeersveiligheid in Engeland en de Scandinavische landen het gevolg zijn van zogenaamde "verkeersveiligheidsaudits". Het waren reeds verkeersveilige landen vooraleer die audits werden ingevoerd. Dat heeft veel meer te maken met hun ruimtelijke ordening, controle en burgerzin.

Volgens de minister is het systeem dat we vandaag in Vlaanderen gebruiken beter dan het enge princi-

pe van een "verkeersveiligheidsaudit". Bovendien zou dergelijk principe ook weer extra kredieten vergen, aangezien er wordt gedacht aan een externe onafhankelijke audit-organisatie.

Het Vlaamse beleid is erop gericht om systematisch elke weg herin te richten volgens de categorie waartoe hij behoort : hoofdweg, primair, secundair, lokaal. Hier staan we nog maar aan het begin van een proces dat over een aantal jaren zijn vruchten zal afwerpen.

Wat de concrete vraag in het voorstel betreft dat de Vlaamse regering zich zou concentreren op het aspect van het veilig maken van de verkeersinfrastructuur, kan de minister zich niet akkoord verklaren. Zoals hierboven voldoende werd aangetoond zou dit immers een verenging betekenen van het beleid zoals het vandaag wordt gevoerd. Vandaag worden immers alle aspecten behandeld en worden ook andere ingrepen toegepast zoals het plaatsen van onbemande camera's. Deze hebben een grotere invloed op de verlaging van het aantal slachtoffers voor een lagere kost.

Het uitvoeren van systematische verkeersveiligheidsaudits, aangevuld met ongevalsanalyses, is ook een verenging van het systeem van Provinciale Audit Commissies en streefbeelden, zoals we dit vandaag reeds toepassen.

Specifiek ten aanzien van de onderdelen van het voorstel wil de minister nog aanvullend het volgende stellen :

1° gelet op de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen onderschrijft de regering reeds de doelstelling van het nulslachtofferbeleid. Deze doelstelling is op korte termijn echter niet realistisch in Vlaanderen, gezien het enorme investeringsbedrag dat hiermee gepaard zou gaan en momenteel niet voorhanden is. De vergelijking met de Scandinavische landen gaat niet op omdat het Vlaamse wegennet veel dichter is en de ruimtelijke ordening in beide gebieden niet vergelijkbaar is. Als einddoel van alle verkeersveiligheidsacties is een ongevalvrij wegennet wellicht niet haalbaar. Een wegennet waarop het aantal verkeersdoden en zwaar gewonden drastisch kan verminderd worden, is wel haalbaar ;

2° de Vlaamse regering concentreert zich nu reeds op het aspect van de verkeersveiligheid wat infrastructuur betreft. Daartoe voorziet de regering gedurende vijf jaar 100 miljoen euro, bo-

venop de reguliere begroting, voor het wegwerken van gevaarlijke punten in Vlaanderen. Deze extra inspanning moet toelaten om tegen 2005 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen infrastructuur aan te passen waar nodig ;

3° Er kan worden nagegaan of de opstelling van een geïntegreerd plan voor verkeersveilige weginfrastructuur een duidelijke meerwaarde zou betekenen voor een verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen. De bestaande en door de volksvertegenwoordigers genoemde initiatieven worden op dit ogenblik reeds gecoördineerd door de afdeling Personenvervoer en Luchthavens enerzijds en de afdeling Wegenbeleid en -beheer anderzijds.

Het aspect verkeersveiligheid komt uitdrukkelijk aan bod in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarbij het verzekeren van de (verkeers)veiligheid werd opgenomen als een van de uitdagingen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid. Tevens wordt in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een volledig hoofdstuk aan verkeersveiligheid gewijd. Het verbeteren van de infrastructuur is daar een onderdeel van.

Het aspect verkeersveiligheid komt trouwens ook specifiek aan bod in de doelstellingen van de administratie Wegen en Verkeer. Doelstellingen die door het college van afdelingshoofden van deze administratie van nabij worden opgevolgd (middels objectieve parameters) :

- het project gevaarlijke punten is erop gericht om op korte termijn een extra inspanning te leveren om 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen weg te werken. Dit resulteert voornamelijk in een infrastructuurgerichte aanpak. Deze aanpak is uniform voor heel Vlaanderen en werd in de leidraad Veilig Verkeer Vlaanderen vastgelegd. De aanpak vertrekt trouwens van een analyse van onder meer ongevalgegevens. Deze analyse moet toelaten om gevaarlijke punten waar nodig aan te passen ;
- de inspanningen van de administratie op het vlak van structureel onderhoud dienen stelselmatig te worden voortgezet ;
- de aanleg van fietspaden langs gewestwegen was tijdens de voorbije jaren een van de speerpunten in het beleid van de minister van Mobiliteit. Jaarlijks werden heel wat middelen vrijgemaakt en vastgelegd voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen. Naast de inspanningen van de administratie werd de gemeenten ook de

mogelijkheid geboden om zelf fietspaden langs de gewestwegen op hun grondgebied aan te leggen, dit met subsidie vanwege de Vlaamse overheid (ten belope van minimum 80%). Voor prioritaire fietspaden bedraagt deze subsidie 100% ;

- de categorisering van de wegen wordt op de verschillende subsidiaire niveaus verder uitgewerkt. Na de selectie van hoofd- en primaire wegen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden (worden) de secundaire wegen geselecteerd in de (ontwerp) ruimtelijke structuurplannen van de provincies en komen de wegen van lokaal niveau aan bod in de gemeentelijke structuur- en mobiliteitsplannen. Voor de herinrichting van infrastructuur bestaan reeds verschillende vademeca die zich specifiek richten op rotondes, fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen en verkeersvoorzieningen in de bebouwde omgeving. Uiteraard besteden deze publicaties uitdrukkelijk aandacht aan een verkeersveilige herinrichting en de leesbaarheid van de infrastructuur. Tevens wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een document met daarin de inrichtingsprincipes voor secundaire wegen, waarin ook aandacht wordt besteed aan voornoemde aspecten. Voor hoofd- en primaire wegen worden de belangrijkste inrichtingsprincipes tevens in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangegeven ;
- er wordt binnen de administratie reeds heel wat aandacht geschonken aan de verkeersveilige (her-)inrichting van de infrastructuur. Dit gebeurt op verschillende fronten :
 - a) het programma gevaarlijke punten bekijkt systematisch en op een uniforme wijze 800 gevaarlijke punten in Vlaanderen. Voor elk van die punten wordt een uitgebreid onderzoek gedaan naar de oorzaken die een punt gevaarlijk maken ;
 - b) de provinciale commissies verkeersveiligheid bestuderen systematisch verkeersknelpunten en stellen daar concrete oplossingen voor. De provinciale auditcommissies garanderen door hun samenstelling en door de voorbereidingstijd van de projecten een grondige en verkeersveilige aanpak. Bij de uitwerking van deze projecten wordt specifiek aandacht besteed aan verkeersveiligheid en -leefbaarheid ;
 - c) de afdelingen Wegenbouwkunde en Verkeerskunde van de administratie voeren stelselmatig onderzoek naar inrichtingseisen van

verkeersveilige infrastructuur. Deze onderzoeken worden dan in een volgend stadium geïmplementeerd in de werking van de administratie.

- d) tevens bestaat er binnen de administratie de Adviesgroep Voor Verkeersveiligheid op Gewestwegen (AVVG), die naar wegcategorie gedifferentieerde richtlijnen opstelt. Deze richtlijnen worden dan verankerd in bindende omzendbrieven en dienstorders. In deze adviesgroep zetelen, naast ambtenaren van de eigen administratie ook vertegenwoordigers van het BIVV, de federale politie, De Lijn en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Deze richtlijnen bieden een effectieve ondersteuning voor ontwerpers van infrastructuur ;

Op internationaal vlak, onder meer in PIARC (internationale wegenvereniging) worden onderzoeken uitgevoerd en ervaringen uitgewisseld over psychologische factoren die een invloed kunnen uitoefenen op het (veiligheids)gedrag van de weggebruikers. Ambtenaren van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap volgen dit op de voet op en integreren de bruikbare resultaten hiervan in richtlijnen en ontwerpen.

Ongevalanalyse gebeurt vandaag reeds systematisch bij de aanpak van een stuk weg of een gevaarlijk punt. De ongevalgegevens van het NIS worden wel degelijk geanalyseerd door het Vlaamse Gewest. De detailleringgraad en de kwaliteit van deze gegevens zijn echter beperkt, zodat bij de analyse steeds enige omzichtigheid geboden is. Bovendien hangt de kwaliteit van de gegevens nauw samen met de wijze waarop de gegevens worden verzameld. Dit gebeurt vandaag door de politie en die valt geenszins onder de bevoegdheid van de administratie. De administratie is vragende partij voor de snellere beschikbaarheid van ongevalgegevens en statistieken.

De oprichting van een externe onafhankelijke auditinstelling wordt door de administratie niet positief geadviseerd. Er bevinden zich binnen de administratie Wegen en Verkeer heel wat toonaangevende deskundigen op het vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid, die een dergelijke audit ook intern kunnen voeren. Het spreekt echter voor zich dat de ambtenaar met auditfunctie volledig onafhankelijk moet kunnen opereren (zoals dit vandaag reeds gebeurt voor de audit van mobiliteitsplannen). De op-

richting van een externe onafhankelijke auditinstelling vergt ook de nodige middelen.

De minister heeft hiertoe wel een aantal ideeën die hij wil inbrengen. Hij vindt dat over de auditfunctie ten aanzien van verkeersveiligheid binnen de commissie grondig van gedachten zou moeten gewisseld worden ;

- verkeersveiligheidsaudits vormen een aanvulling op de ongevalanalyse. Het is het voorkomen van ongevallen, dat zou moeten prioriteit geven aan de analyse. Daarnaast wordt met de stelling dat de weginrichting niet enkel verkeersveilig op zich moet zijn, maar dat zij ook de weggebruikers moet aanzetten tot veilig verkeersgedrag én dat zij, waar mogelijk 'vergevingsgesind' moet zijn, op een te ongenueanceerde manier een oordeel geveld over de verdeling van de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen in het verkeersveiligheidsbeleid en de inspanningen die door hen moeten worden geleverd.

De heer Pieter Huybrechts verklaart dat hij het oppositiespel niet meespeelt omwille van de oppositie, omdat hij van oordeel is dat de regering een aantal zeer goede en consequente maatregelen neemt.

In verband met het fietspadenbeleid, verwijst het lid naar de aanleg van het fietspad Lier – Nijlen – Herentals dat al jaren blijft aanslepen : het duurt al bijna 10 jaar maar er gebeurt niets op het terrein.

De minister engageert zich om dit specifieke dossier te laten onderzoeken en het lid een rechtstreeks antwoord te verstrekken.

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat sommige sprekers van de meerderheid enerzijds verklaren dat dit een voorstel is waar men niet tegen kan zijn, maar anderzijds wel prompt een aantal argumenten naar voren hebben geschoven waarom men er toch tegen gekant is. Het argument is dat de uitvoering van dit voorstel te veel middelen vergt terwijl hetzelfde lid vaststelt dat de minister eigenlijk de facto het voorstel op het terrein al aan het uitvoeren is. Het enige punt van discussie is de status van de uit te voeren audits ; hij onderstreept dat zijn fractie bovendien ook voorstander is om naast het inrichten van een verkeersveilige infrastructuur, te werken aan het verkeersgedrag. Hij pleit er echter voor om tegelijkertijd ook ingrepen te doen op vlak van verkeersinfrastructuur. Terzake verwijst hij naar Nederland dat weliswaar "goed" (6 verkeersdoden op 100.000 inwoners) scoort op het vlak van verkeersveiligheid. Daar wil men dat aan-

tal tegen 2010 met 25% reduceren door onder meer naast maatregelen die inspelen op gedragsbeïnvloeding, voertuigbeveiliging, telematica, ook maatregelen op vlak van wegbeveiliging en verkeersinfrastructuur (meer dan de helft) te treffen. De heer Ludwig Caluwé erkent dat de regering op dat vlak inspanningen doet, maar is van oordeel dat er nog een tandje bij moet worden gestoken. Zijn fractie is trouwens niet gekant tegen investeringen op vlak van infrastructuur die mensenlevens kunnen redden. Spreker betreurt dat er over dit voorstel geen consensus kan worden gevonden.

De heer Johan Malcorps staat achter de uitgangspunten van dit voorstel maar vraagt zich af wat men wenst te bereiken met dit voorstel. Hij ervaart dit voorstel als onverholen en onterechte kritiek op het gevoerde beleid van deze Vlaamse regering.

Dezelfde spreker is het wel eens met het gehanteerde beleid in Nederland en Zweden waar een "zerovision-beleid" wordt nagestreefd, maar in deze landen staat men zeker op het vlak van beïnvloeding van verkeersgedrag een heel eind verder. In deze omslag van de mentaliteit van de automobilist is men zeker in de Scandinavische landen geslaagd. Daar verkeert men in een verdere fase en is er terecht oog voor andere facetten, met name voertuigen veiliger maken, wegen veiliger en leesbaarder maken...

Bij ons is deze discussie wel belangrijker voor de groep van motorrijders. Voor deze categorie is de weginrichting bijzonder relevant omdat er in deze specifieke doelgroep nog altijd veel te veel slachtoffers zijn.

Spreker is van oordeel dat de eerste prioriteit de beïnvloeding van het verkeersgedrag blijft. De inspanningen die op dat vlak op federaal niveau tijdens de vorige federale regeerperiode gebeurd zijn, moeten onverkort doorgezet worden. In die optiek betreurt de spreker het dat de verkeerswet uitgesteld en dreigt uitgehold te worden. Het Vlaamse niveau moet dit dossier nauwgezet in het oog houden.

De heer Johan Malcorps pleit ten slotte voor een meer proactieve aanpak, maar vindt de goedkeuring van het voorliggende voorstel niet het juiste signaal omdat daardoor de indruk wordt gewekt dat de Vlaamse regering geen goed werk verricht.

De heer Robert Voorhamme verklaart dat een groot gedeelte van het voorstel reeds wordt uitgevoerd. Hij nuanceert dat op het eerste gezicht dit voorstel aanvaardbaar is. Bij nader inzien is het dat echter niet. Het is een open voorstel van resolutie dat bo-

vendien totaal geen budgettaire keuze stelt en de indruk wekt dat er thans vanuit de Vlaamse overheid niet met voorrang aan een veiligheidsbeleid gewerkt wordt, terwijl dit wel gebeurt. De vergelijking met het buitenland en zeker met Nederland is fundamenteel oneerlijk. Men moet rekening houden met de calvinistische ingesteldheid van de Nederlanders waar wel sprake is van een normenbesef. Dat laatste is ook het geval in een aantal Scandinavische en Angelsaksische landen. De ruimtelijke ordening in Nederland is ook totaal anders dan in Vlaanderen. De Nederlanders hebben veel later een verkeersinfrastructuur aangelegd. In België en Vlaanderen is men op een totaal andere manier te werk gegaan rekening houdende met de wanordelijke ruimtelijke ordening en een ondermaats normenbesef. Dat is een erfzonde waarmee we willens nillens opgezadeld zitten.

Bovendien is er ook behoefte aan een verandering van attitude bij de bestuurders. Men moet ook rekening houden met de gemeenten omdat een groot gedeelte van de wegen gemeentelijk zijn. Als dit voorstel aangenomen zou worden, zou dit een enorme financiële pil zijn voor de gemeentebesturen. Bovendien is er ook nog werk aan de winkel rond de attitude van de bestuurders. Lokale bestuurders moeten soms durven tegen de stroom ingaan wat het inrichten van verkeersveilige infrastructuur betreft. Dat vergt soms politieke moed.

De heer Robert Voorhamme concludeert dat zijn fractie dit voorstel van resolutie bijgevolg niet zal goedkeuren.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé betreffende een verkeersveilige weginfrastructuur wordt met 7 stemmen tegen 2 verworpen.

De verslaggever,

Jean-Paul PEUSKENS

De wnd. voorzitter,

Koen HELSEN