

VLAAMSE RAAD

BUITENGEWONE ZITTING 1988

24 FEBRUARI 1988

VOORSTEL VAN DECREET

— van de heer J. Ansoms c.s. —

houdende oprichting van een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde

TOELICHTING

DAMES EN HEREN.

Er is een tijd geweest dat de problematiek van de verkeersveiligheid benaderd werd met stickers, affiches, opstel- en tekenwedstrijden enzovoort. Al deze acties hebben ongetwijfeld een sensibiliserend karakter gehad, en dus waren en zijn ze ook zinvol. Ze losten het probleem echter helemaal niet op. Ook de verkeersopvoeding, een uitstekend verkeersreglement en een doorgedreven politietoezicht brachten uiteindelijk niet de fundamentele oplossing. Bovendien werd de bevolking steeds meer gevoelig voor de negatieve invloed van het verkeer op de kwaliteit van de woon- en verblijfsomgeving (lawaaihinder, stankoverlast, verlies van de ontmoetingsfunctie van de straat, onveiligheidsgevoelens, onesthetisch uitzicht van de straat enzovoort).

In het laatste decennium vond het ideeëngoed ingang dat de verkeersproblemen fundamenteel benaderd moeten worden vanuit de ruimtelijke planning en vanuit een deskundige en esthetisch verantwoorde weginrichting. De gangbare sensibiliseringsacties, de verkeersopvoeding, de reglementering, de beveiliging van de voertuigen, het politietoezicht enzovoort zijn hierbij noodzakelijke, aanvullende maatregelen, die overigens nog geoptimaliseerd moeten worden.

Een fundamenteel inzicht hebben is één zaak, het realiseren een andere. Want wat zien we in de praktijk, onder meer op de verschillende bestuursniveaus ?

1. De realisatie van deze visie veronderstelt een grote technische deskundigheid.

2. Die deskundigheid bestaat in een integratie van alle wetenschappen die het verkeer tot materieel object hebben, in een nieuw geheel.

3. Vlaanderen heeft geen enkele opleiding, bijscholing of vorming inzake verkeerskunde, zoals we die daarnet gedefinieerd hebben. Wel zijn er een aantal fragmenten van de verkeerskunde her en der verspreid over universiteiten en instellingen van hoger niet-universitair onderwijs (bijvoorbeeld verkeersbouwkunde, stedenbouwkunde, verkeersrecht, vervoerseconomie . . .). Daarbij moeten nog losstaande vormingsinitiatieven en -organisaties worden gevoegd.

4. Als gevolg van de verspreiding van deze fragmenten van de verkeerskunde over verschillende instellingen kennen we in ons land ook een fragmentarische aanpak in de praktijk. Zo hebben de ingenieurs enerzijds meestal geen opleiding gekregen in landschapskunde, stedenbouw en psychologie van de weggebruiker, en zijn de stedenbouwkundigen anderzijds meestal niet thuis in de verkeersbouwkunde, de verkeerspedagogie enzovoort. De gevolgen van de fragmentarische aanpak zijn dan ook navenant voor het leefmilieu, voor het leven in de dorpskommen, kortom voor de verkeersleefbaarheid.

5. De gemeenten zijn over het algemeen nauwelijks uitgerust om de nieuwe visie en verlangens van de bevolking betreffende de verkeersproblemen waar te maken. Wel valt er een groeiende bereidheid vast te stellen om het gemeentelijk beleid ter zake om te buigen, niet in het minst omdat de plaatselijke bevolking haar verlangens inzake verkeersveiligheid en kwaliteit van de verblijfsomgeving steeds duidelijker laat horen. De wereldburger uit de jaren zestig is tot de ontdekking gekomen dat hij met zijn wagen wel vlot overal terecht kan (als de lange files hem tenminste daarin niet verhinderen), maar dat hij geen nest meer heeft. En zulks wordt aanvoeld als een groot gemis.

Om aan de problematiek het hoofd te bieden stellen wij voor een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde in het leven te roepen die de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming van verkeersdeskundigen voor Vlaanderen moet uitbouwen en organiseren, en die het wetenschappelijk onderzoek betreffende de verkeerskunde moet stimuleren en coördineren. Op deze wijze zal de aanpak van de verkeersproblemen in de administraties op alle niveaus (maar niet in het minst op het gemeentelijk niveau) op een systematische en gefundeerde wijze kunnen gebeuren.

De budgettaire repercussies van dit voorstel zijn beperkt. De Stichting dient te beschikken over een secretariaat met 1 personeelslid bij de Vlaamse administratie. Met een jaarlijks werkingskrediet van 7 miljoen frank voor uitbestedingen en verplaatsingskosten kunnen de andere uitgaven worden gedekt. Bovendien hebben wij geopteerd voor een gemengd initiatief. Want ook de overheden op alle niveaus en de privé-sector hebben belang bij een grotere deskundigheid in Vlaanderen betreffende de verkeersproblematiek. Wij denken hier bijvoorbeeld aan de verzekeringsmaatschappijen, bepaalde financiële instellingen, de bouwsector enzovoort.

Wij hebben hier de voorkeur gegeven aan een stichting, en niet aan een instituut. De Stichting moet met name alle bestaande fragmenten inzake verkeerskunde overkoepelen, de leemten aanvullen en alles integreren in één samenhangend geheel. Een instituut daarentegen zou het verzamel-

van alle wetenschappen die het verkeer tot materieel object hebben, in een nieuw en oorspronkelijk geheel. En daarvoor is een stichting meer aangewezen dan een instituut.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt de oprichting van de Stichting. Wij willen daaraan rechtspersoonlijkheid geven, omdat het niet doenbaar is binnen de beperkte Administratie voor Onderwijs en Permanente Vorming een aparte dienst voor verkeerskunde op te richten, en tevens omdat de Stichting een gemengd initiatief dient te zijn.

Artikel 3

Dit artikel bepaalt de opdrachten van de Stichting. Uit artikel 3 blijkt reeds dat de Stichting een gemengd initiatief wordt.

Artikel 4

Dit artikel bepaalt de samenstelling van de algemene vergadering van de Stichting. De vertegenwoordiging van de Gemeenschapsministers vanuit de administratie heeft de bedoeling een nauwere band tot stand te brengen tussen enkele beleidsdomeinen van de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest enerzijds en de verkeersproblematiek anderzijds. Er bestaat inderdaad een structureel verband tussen verkeer en ruimtelijke planning, opvoeding, milieu enzovoort. Er moet echter voorkomen worden dat deze ambtenaren de Stichting gaan domineren. Daarom is er bepaald dat de ambtenaren uit de administratie maximum een derde van het totaal aantal leden van de algemene vergadering mogen uitmaken.

Artikel 5

Dit artikel behandelt enkele organisatorische aspecten. De ruimte die wordt gelaten voor de coöptatie van nieuwe leden, heeft onder meer tot doel ook de nationale overheid (Verkeerswezen, Openbare Werken . . .) te kunnen laten deelnemen aan de werkzaamheden van de Stichting.

Artikel 6

Dit artikel regelt de verdeling van de bevoegdheden tussen de raad van beheer en de algemene vergadering.

Uit dit artikel blijkt dat de Stichting een gemengd initiatief wil zijn. Tevens wordt bepaald dat de Stichting, op vraag van derden of van een of meer van haar leden, andere vormingsactiviteiten betreffende de verkeersproblematiek mag organiseren,

Wij willen tevens een opening laten voor het organiseren door de Stichting van andere activiteiten, bijvoorbeeld het verstrekken van beperkte technische adviezen aan instanties

die daarom vragen. Het organiseren van deze activiteiten zou dan wel onderworpen zijn aan een goedkeuring van de Vlaamse Executieve.

Artikel 7

Dit artikel stelt de financiële inbreng van de Vlaamse Gemeenschap principieel vast, en stelt ook de reis- en verblijfsvergoedingen voor de leden vast.

Artikel 8

Dit artikel regelt de verhouding tussen de Vlaamse Executieve en de Stichting.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen commentaar.

J. ANSOMS

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 59bis van de Grondwet.

Artikel 2

Er wordt een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde opgericht, hierna te noemen de Stichting.

De Stichting heeft rechtspersoonlijkheid op basis van artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 3

De Stichting heeft de volgende opdrachten :

1. het opstellen van programma's, de organisatie en coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming inzake verkeerskunde, het vaststellen van de erkenningscriteria voor centra voor opleiding, bijscholing en permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook het aanstellen van de lesgevers in deze centra ;

2. het stimuleren van het wetenschappelijk onderzoek betreffende de verkeerskunde ;

3. het zoeken van financiële partners bij de overheid op alle bestuurlijke niveaus en in de privé-sector.

Artikel 4

De Stichting wordt geleid door een algemene vergadering en een raad van beheer.

De algemene vergadering wordt door de Vlaamse Executieve samengesteld als volgt :

1. op voordracht van de Gemeenschapsminister die het onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft, een lid van de Administratie voor Onderwijs en Permanente Vorming, dat de leiding neemt van het permanent secretariaat ;

2. op voordracht van de Gemeenschapsminister die de ruimtelijke ordening onder zijn bevoegdheid heeft, een lid van de Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu ;

3. op voordracht van de Gemeenschapsminister die het leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een lid van de Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu ;

4. op voordracht van de Gemeenschapsminister die de huisvesting onder zijn bevoegdheid heeft, een lid van de Administratie voor Huisvesting ;

5. op voordracht van de Gemeenschapsminister die de monumenten en landschappen onder zijn bevoegdheid heeft, een lid van de Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu ;

6. een vertegenwoordiging van ten minste tien en ten hoogste vijftien leden vanuit het hoger onderwijs, de gemeenten en provincies, het bedrijfsleven voor zover het mede instaat voor de verkeersproblemen in het algemeen en de verkeers-

infrastructuur in het bijzonder, de verenigingen die zich op efficiënte wijze inzetten voor meer verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, en de gebruikers.

Artikel 5

De algemene vergadering kiest onder zijn leden een voorzitter en een raad van beheer. De voorzitter van de algemene vergadering is tevens voorzitter van de raad van beheer.

De raad van beheer bestaat uit ten minste drie en ten hoogste zeven leden, de voorzitter meegerekend. Ten minste twee derde van de leden van de raad van beheer wordt gekozen uit de in artikel 4, 6 bedoelde leden van de algemene vergadering.

De raad van beheer stelt de statuten op, die bekrachtigd moeten worden door de algemene vergadering en de Vlaamse Executieve.

De algemene vergadering kan bij tweederde meerderheid overgaan tot coöptatie van nieuwe leden.

Artikel 6

Alle bevoegdheden worden uitgeoefend door de raad van beheer, behalve de volgende die worden uitgeoefend door de algemene vergadering :

- de in artikel 3, 1 en 2 bedoelde bevoegdheden ;
- de verkiezing van de leden van de raad van beheer en van de voorzitter ;
- het opstellen en wijzigen van de statuten ;
- het goedkeuren van de begroting en de rekeningen ;
- het aanvaarden of verwerpen van schenkingen en legaten ;
- de coöptatie van nieuwe leden van de algemene vergadering.

Op vraag van derden of van een of meer leden van de algemene vergadering mag de Stichting, tegen vergoeding door de aanvragers en na goedkeuring door de algemene vergadering, vormingsactiviteiten betreffende de verkeersproblemen organiseren.

De Stichting mag tevens, na goedkeuring door de Vlaamse Executieve en onder de door de Vlaamse Executieve bepaalde voorwaarden, andere activiteiten betreffende de verkeersproblemen organiseren, voor zover deze kaderen binnen de bevoegdheden van de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest.

Artikel 7

De Stichting wordt, binnen de perken van de daartoe op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap ingeschreven kredieten, gesubsidieerd.

De leden van de algemene vergadering en van de raad van beheer genieten reis- en verblijfsvergoedingen waarvan het bedrag wordt vastgesteld overeenkomstig de bepalingen die ter zake gelden voor de leden van het personeel van de ministeries. Zij worden daartoe gelijkgesteld met de ambtenaren van rang 10 tot 14.

Artikel 8

De Vlaamse Executieve keurt de statuten en de wijzigingen daarvan, alsook de rekeningen en begrotingen goed. Heeft de Executieve geen beslissing genomen binnen vijftig dagen nadat de afschriften van deze beslissingen bij haar zijn binnengekomen, dan wordt de goedkeuring geacht te zijn verleend.

De andere beslissingen van de Stichting kunnen door de Gemeenschapsminister die het onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft, worden vernietigd op voorstel van een regeringscommissaris die door voornoemde Gemeenschapsminister wordt benoemd, binnen dertig dagen nadat de beslissing genomen werd ; **zoniet** wordt de beslissing definitief. De regeringscommissaris beschikt over een termijn van vijf dagen om vernietiging van een beslissing voor te stellen ; deze termijn en het eventuele **vernietigingsvoorstel** schorsen de uitvoering van de beslissing.

Artikel 9

De Vlaamse Executieve bepaalt de modaliteiten ter uitvoering van dit decreet.

J. ANSOMS

A. LEYSEN

M. VAN PEEL
