

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



Zitting 1999-2000

6 april 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject met "rits-verkeersborden"

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer en de gelijkwaardigheid van alle inwoners van België

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de N41

Vraag om uitleg van de heer Jacques Timmermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de N60 op het grondgebied te Ronse, Maarkedal en Kluisbergen

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke koppeling van dienstverlening aan reclame-inkomsten

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 6 april 2000

VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 11.03 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject met "rits-verkeersborden"

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het proefproject met "rits-verkeersborden".

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in een krantenartikel van 15 maart kon ik lezen dat de minister het invoeggedrag van automobilisten bij wegversmallingen wil laten filmen. Blijkbaar werd gekozen voor een wegversmalling wegens wegebouwwerken op de A17, tussen Lichtervelde en Zedelgem. Het is de bedoeling om twee weken te filmen, eerst gewoon en nadien met een verkeersbord dat de chauffeurs ertoe aanzet elkaar te laten invoegen via het ritssysteem. Op die manier wil men wetenschappelijke informatie verzamelen over het effect van die rits-verkeersborden op het verkeersgedrag.

Het filmen van verkeersgedrag werd reeds een eerste maal toegepast om na te gaan hoe vrachtwagenchauffeurs reageren op het inhaalverbod dat van kracht is op bepaalde stroken van de autowegen. Wat zijn de resultaten van die eerste ervaring met het filmen van het verkeersgedrag, meer bepaald met betrekking tot het testen van deze techniek als bruikbare wetenschappelijke methode

voor verkeersstudies ? Zijn alle juridische bezwaren, bijvoorbeeld inzake privacy, ondervangen ?

Indien de resultaten van het geplande project positief zijn, op welke plaatsen zal de minister de rits-verkeersborden dan prioritair implanten ? Op basis van welke criteria zal de afweging gebeuren ? Kunnen deze borden ook worden geplaatst op op- en afritten en dus niet alleen bij wegversmallingen, al dan niet tijdelijk, wegens wegebouwwerken ?

Zal de minister overleg plegen met de andere wegbeheerders zodat ook op de wegen die onder hun respectieve bevoegdheden vallen, dergelijke borden kunnen worden geplaatst ? Overweegt de minister een overleg met zijn federale collega van Verkeer om het ritsen wettelijk verplicht te maken via de federale verkeerswetgeving ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : De ervaringen die het Vlaams Gewest tot nu toe heeft met het filmen van verkeersgedrag, zijn gunstig. Het betreft wel steeds opnamen vanop relatief grote afstand. Op de opnamen kunnen noch de nummerplaten, noch de personen in de wagen worden herkend. De huidige technieken maken het trouwens mogelijk om grote hoeveelheden videomateriaal volautomatisch te analyseren voor het onderkennen van bepaalde rijmanoeuvres en het verzamelen van verkeersparameters.

Als de resultaten van de eerste evaluatie van een proefopstelling gunstig zijn, wordt in een eerste fase overwogen om ritsborden te plaatsen op autosnelwegen waar het verkeer van twee rijstroken naar één rijstrook moet overgaan. Dit zal vooral het geval zijn bij wegebouwwerken. Andere plaatsen worden niet uitgesloten, maar hebben momenteel een lagere prioriteit. Met deze borden wil men de algemene gedragsbeïnvloeding van automobilisten nagaan. Daartoe is het echter niet noodzakelijk

Stevaert

dat deze borden worden opgesteld op alle overgangen van twee rijstroken naar één rijstrook.

Het ritsen heeft pas een goed rendement als er bij de overgang van twee rijstroken naar één rijstrook effectief filevorming is. Het aantal dergelijke platen is beperkt op provincie- en gemeentewegen aangezien deze wegen meestal slechts twee rijstroken tellen. Bovendien geldt hier dezelfde opmerking als op het einde van de vorige paragraaf.

De federale overheid heeft het verplicht stellen van ritsen via het verkeersreglement niet aanvaard omwille van juridische problemen in verband met de voorrangsregels.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Hij heeft dus een positieve ervaring met het filmen als methode om het verkeersgedrag te bestuderen.

Volgens mij werd er zo een verkeersbord geplaatst in Vilvoorde. De eerste conclusies hiervan waren positief. Ik weet niet of de test op de A17 al is beëindigd. Waarschijnlijk zijn de resultaten daarvan nog niet bekend. Ik neem aan dat u ons de resultaten zult meedelen zodra u daarover kunt beschikken.

Minister Steve Stevaert : Ik zal deze resultaten in elk geval bekendmaken. Het project loopt echter nog niet lang genoeg om nu al conclusies te trekken. Hoewel we heel wat tegenstand tegen dit idee ondervonden, hebben we het toch uitgeprobeerd. Dat geldt ook voor het inhaalverbod voor vrachtwagens.

Het gaat niet om een verkeersbord in de letterlijke zin van het woord. We kunnen deze regel immers niet verplicht maken. We proberen de mensen alleen te sensibiliseren tot een hoffelijk gedrag. We willen aantonen dat ze daar zelf alleen maar beter van worden.

Bij het inhaalverbod voor vrachtwagens gaat het wel om een echt verbod. Dat is gelukt via een kleine opening in de regelgeving. We zijn bevoegd voor de staat van de weg. Op basis daarvan hebben we een invalshoek gecreëerd om dit verbod te kunnen opleggen. We kunnen dat echter niet opleggen via een algemene regelgeving omdat het om een federale bevoegdheid gaat.

Het filmen van verkeersgedrag lijkt me een zeer goed en creatief instrument. Ondanks tal van vooroordelen, blijken de resultaten positief te zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer en de gelijkwaardigheid van alle inwoners van België

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer en de gelijkwaardigheid van alle inwoners van België.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ik heb mezelf tijdens een vorige vergadering een pendeldiplomaat genoemd, maar ik geef grif toe dat ik het moeilijk heb om uw ritme te volgen in dit dossier. U loopt zodanig snel dat ik mijn vraag alweer moet aanpassen aan de stappen die u reeds hebt gezet. Ik probeer immers op constante wijze twee ministers in dit dossier onder druk te zetten om tot een finale oplossing te komen.

Ik wilde u vragen wat uw reactie was op het voorstel van minister Chabert. Via de media hebt u daar echter al op gereageerd. Ik vind het toch opportuun om mijn vraag te handhaven. Wat is de inhoud van uw voorstel aan de Brusselse regering ? In de pers werd gesproken over enkele miljoenen. Kunt u de inhoud van dit voorstel concreet toelichten ? Wat is de stand van zaken van de besprekingen en de eventuele totstandkoming van een akkoord ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het gaat hier om een snel evoluerend dossier. U hebt het daarbij over de gelijkheid en de gelijkwaardigheid van alle Belgen. We moeten voorzichtig zijn. We leven in een federaal land. Vlaanderen heeft de bevoegdheid over mobiliteit, maar niet in Brussel. We kunnen daar geen lichtzinnige uitspraken over doen. Dat kan snel leiden tot communautaire discussies.

Stevaert

Als minister moet ik zorgen dat de inwoners van het Vlaams Gewest gelijk worden behandeld. Ik heb nu een voorstel overgemaakt aan minister Chabert om in Brussel dezelfde aanpak toe te passen als in Vlaanderen. We zijn royaler voor de inwoners van Brussel. Het Brussels Gewest staat in voor het verzamelen en afleveren van adressen van 65-plussers die het in aanmerking wil laten komen voor gratis vervoer. Ook voor de Vlaamse gemeenten wordt dat systeem toegepast. Het Brussels Gewest moet effectief optreden als derde betaler en mag de kosten niet doorrekenen aan degenen die een netabonnement ontvangen. We doen hetzelfde in Vlaanderen, we betalen aan de Vlaamse Vervoermaatschappij. We hebben het Brussels Gewest een zeer genereus aanbod gedaan : het Brussels Gewest stort een bedrag van 616 frank per afgeleverd netabonnement aan de Vlaamse vervoermaatschappij. Als het opteert voor duizend 65-plussers, dan moet het 616.000 frank betalen. Als het opteert voor tienduizend abonnementen, dan betaalt het 6.160.000 frank, enzovoort. De houders van die abonnementen kunnen gebruik maken van het hele Vlaamse net.

In Vlaanderen gelden dezelfde voorwaarden voor alle 65-plussers samen, in Brussel mag men de doelgroep zelf afbakenen. In Vlaanderen wordt elke 65-plusser in rekening gebracht, zelfs iemand die in de onmogelijkheid verkeert om het openbaar vervoer te gebruiken. Het bedrag is ook daarop gebaseerd. Brussel zal zelf moeten bepalen wie een netabonnement krijgt.

De voorzitter : De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Hoe is die 616 frank bepaald ? Hebt u een norm voor Vlaanderen ? Betaalt het Vlaams Gewest een hoger bedrag per persoon ?

Minister Steve Stevaert : In de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en De Lijn hebben we een prijsafsprake gemaakt en werd het bedrag van ongeveer 600 miljoen frank vastgelegd (616 frank per 65-plussers en met een populatie van circa 1 miljoen Vlaamse 65-plussers geeft dit bedrag). Dezelfde berekeningswijze geldt voor Brussel. Het verschil zit erin dat in Vlaanderen alle 65-plussers in aanmerking moeten komen terwijl men in Brussel een modulatie kan maken.

Er is nog een onderliggende reden. Vroeger, voor die kosten ten laste kwamen van de Vlaamse over-

heid, waren ze ten laste van de Vlaamse gemeentebesturen. Toen bedroeg de prijs voor een 65-plusser 100 frank, als een gemeentebestuur daarop intekende. Dat was echter de prijs per inwoner. Eén op zes inwoners is 65-plusser, dus omgerekend komt men terug aan een bedrag van 600 frank. Brussel kan de doelgroep echter beperken in aantal.

De heer Walter Vandenbossche : We zullen het later nog wel hebben over dit dossier.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de N41

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de toekomst van de N41.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de regio van het Waasland en van het Land van Dendermonde woedt reeds lang de discussie over de toekomst van de N41. Dit dossier wordt gekenmerkt door twee belangrijke invalshoeken, die objectief gezien hand in hand gaan : de ontsluiting en de bereikbaarheid enerzijds en de verkeersveiligheid anderzijds. Het is ondertussen evenwel duidelijk geworden dat beide invalshoeken hun belang hebben, maar evengoed de betrokken regio in twee kampen dreigen op te delen. Terwijl steden zoals Sint-Niklaas en Dendermonde er om mobiliteitsredenen alle belang bij hebben dat deze verkeersader ten volle wordt uitgebouwd, via een doortrekking van de huidige weg naar Aalst, beschouwen kleinere gemeenten als Hamme en Elversele deze weg als een aantasting van de lokale verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Vorig jaar werden enkele investeringen gedaan op het vlak van de verkeersveiligheid. Zo kwamen er verkeerslichten in de Noordstraat te Hamme. Vandaag staat de instandhouding van deze ingrepen evenwel ter discussie, meer bepaald in het licht van

Cordeel

de visie van enkele gemeentebesturen en het Vlaams Gewest op de toekomst van de N41. Om terzake enige duidelijkheid te creëren, wil ik de minister de volgende vragen stellen. Op welke manier zal de N41 verder worden uitgebouwd door het Vlaams Gewest? Binnen welke termijn kan terzake een definitieve besluitvorming worden verwacht? Behoort een ontdubbeling van het bestaande wegennet tot de mogelijkheden? Zo ja, waar en binnen welke termijn? Wordt een doortrekking van het bestaande wegennet tot Aalst behouden? Zo ja, in welke vorm: 2 maal 1 of 2 maal 2 rijvakken? Binnen welke termijn? Welke investeringen worden gepland om de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de doorsneden gemeenten te vergroten? Kunnen de ondertussen gedane investeringen en infrastructurele inspanningen, zoals bijvoorbeeld de verkeerslichten ter hoogte van het kruispunt N41-Noordstraat, daarbij ter discussie worden gesteld? Zal de minister zijn collega van Ruimtelijke Ordening voorstellen om, indien nodig, het RSV aan te passen aan de gewenste ontwikkeling van de N41? Op welke manier zullen de lokale besturen en de bevolking inspraak krijgen in elke fase van de besluitvorming?

De voorzitter: Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert: Mijnheer de voorzitter, collega's, de verdere uitbouw van de gewestweg N41 zal gebeuren in overeenstemming met de bepalingen van het RSV. Dit betekent dat de N41 op de grondgebieden van Sint-Niklaas, Temse en Hamme en verder tot aan het kruispunt N41-N47 te Lebbeke, als een primaire weg-2 zal worden uitgebouwd.

Op het grondgebied van de stad Sint-Niklaas wordt in het vak N70-E17 niet in wijzigingen van het profiel voorzien. Tussen de E17 en de Durmebrug, op het grondgebied van de gemeente Temse, wordt een centrale weg met 2 x 1 rijstroken aangelegd, met aan beide zijden ventwegen voor lokaal en traag verkeer. Aan het kruispunt Duivenhoek wordt een tunnel gebouwd waardoor de centrale weg N41 onder het kruispunt zal doorlopen. Er is geen sprake van een ontdubbeling, wel van een scheiding tussen het doorgaand en het lokaal verkeer.

Op de Durmebrug wordt in tweemaal twee rijstroken voorzien. Op het grondgebied van de gemeente Hamme wordt niet in ontdubbeling, maar wel in ventwegen voorzien. De discussie over welke kruispunten behouden blijven en welke worden afge-

schaft, is nog bezig en zal worden beslecht in het mobiliteitsplan van Hamme. Te Temse zal in 2000 de tunnel worden aangelegd en in 2001 zullen de wegenwerken worden aangevat. De werken te Hamme zullen niet starten voor 2002.

De doortrekking van de gewestweg N41 onder de vorm van een omleidingsweg rond Dendermonde, zal worden onderzocht in het licht van de bepalingen van het RSV. De bepalingen geven immers aan onder welke vorm nieuwe trajecten voor secundaire omleidingswegen kunnen worden opgenomen in provinciale ruimtelijke structuurplannen. Het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen is in opmaak. De doortrekking zal er al dan niet in worden opgenomen. Indien dat het geval is, zal de doortrekking worden ingepast in de categorisering van de wegen. Vermits de N41 niet als primaire weg-1 werd gecategoriseerd, moet de inrichting zo worden opgevat dat het doorgaand verkeer tussen de E40 en de E17 erdoor niet wordt aangemoedigd.

Het meerjarenprogramma van de administratie Wegen en Verkeer houdt alvast rekening met de optie van een doortrekking van de gewestweg N41 op een profiel van tweemaal één rijstrook. De realisatie kan ten vroegste starten na de afronding van het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen en van het mobiliteitsplan van Dendermonde. De realisatie zal minstens drie jaar in beslag nemen.

Ik herhaal dat na de herinrichting te Temse en te Hamme een maximale scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer zal zijn gerealiseerd. De te behouden kruispunten zullen worden ingericht, hetzij als rotonde, hetzij met verkeerslichten. Voor wat Temse betreft, liggen de basisprincipes vast, voor Hamme zal het mobiliteitsplan uitsluitsel geven.

Er is op dit ogenblik geen reden om het RSV aan te passen. De lokale besturen worden nauw betrokken bij de besluitvorming door de opmaak van de mobiliteitsplannen. Ook de opmaak van de ontwerpen gebeurt in overleg met de besturen. Te gepaste tijde zullen infovergaderingen met de bevolking worden georganiseerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacques Timmermans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mo-

biliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de N60 op het grondgebied te Ronse, Maarkedal en Kluisbergen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Timmermans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de uitvoering van de N60 op het grondgebied te Ronse, Maarkedal en Kluisbergen.

De heer Timmermans heeft het woord.

De heer Jacques Timmermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, uit een vorig leven is de minister goed op de hoogte van de discussie over het tracé van de N60. Daarvoor werd in een gewestplanwijziging voorzien, maar de plaatselijke besturen opteerden voor het behoud van het oorspronkelijke tracé. Ze deden dit vooral omwille van de plaatselijke bezwaren van de bevolking, en niet zozeer omwille van een goede ruimtelijke ordening.

Het oude tracé blijft. Het economische belang van de noord-zuidverbinding is van groot belang voor de regio Zuid-Oost-Vlaanderen. Het is dan ook belangrijk om de nodige werken zo spoedig mogelijk uit te voeren. Door de keuze voor het oudere tracé zal het kostenplaatje veel hoger zijn dan voor het nieuwe voorstel. Er zijn honderden miljoen frank nodig om de onteigeningen uit te voeren en om te voorzien in technisch goed uitgeruste infrastructuur. Toch ben ik van mening dat minstens al een aanzet tot de werken kan worden gegeven. Dat is zeker nodig op het gevaarlijke punt te Maarkedal, waar heel wat dodelijke ongevallen gebeuren. Een omleiding is ook belangrijk opdat het centrum van Ronse kan worden ontweken via de Kruisstraat.

Mijnheer de minister, welke mogelijkheden biedt uw meerjarenplan ? Kan de omleiding versneld worden gerealiseerd op de plaatsen waar reeds in onteigeningen werd voorzien ?

De voorzitter : De heer Van Overmeire heeft het woord.

De heer Karim Van Overmeire : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult zich herinneren dat ik u op 21 januari een schriftelijke vraag heb gesteld over hetzelfde onderwerp. Uw antwoord komt erop neer dat u zult wachten tot duidelijk is waar te Ronse industriegebieden worden ingplant. Pas daarna wilt u bekijken waar het tracé moet komen. Ik vrees dan ook dat op korte termijn van de N60 niet veel in huis zal komen.

Ik ben het met de heer Timmermans eens dat de N60 van groot belang is voor Ronse. Ronse was vroeger een bloeiende industriestad. Nu is het een van de meest verarmde en verpauperde steden van Vlaanderen. Het gebrek aan ontsluiting heeft daar alles mee te maken. De N60 moet bovendien nog een tweede functie hebben waardoor het zware verkeer niet langer het centrum van de stad moet doorkruisen.

Iedereen is het eens over de nood aan de N60. Over het tracé bestaan echter grote meningsverschillen. Volgens mij zijn er geen twee, maar drie opties.

Het eerste is het oude tracé. De keuze daarvoor is de meest waarschijnlijke. Het is echter een tracé dat dateert uit de jaren '60 en '70. Toen zag de situatie er helemaal anders uit. De stad Ronse is sindsdien geëvolueerd. Er werd onder meer een nieuwe sociale wijk, de Floreal, gebouwd. Als de N60 volgens het oude tracé wordt doorgetrokken, dan wordt deze wijk geïsoleerd van de rest van de stad. Het tracé is heel moeilijk uitvoerbaar. Er wordt gedacht aan een ondertunneling en aan een grote betonnen constructie. Het tracé loopt door een moerasgebied en komt uit in het centrum van de stad. De verkeersoverlast zal bijgevolg blijven bestaan als voor dit tracé wordt gekozen.

Het tweede tracé voorziet in een omlegging langs kapel Wittentak. Men heeft even met dit idee ge-flirt, maar het tracé werd reeds afgevoerd.

Er is nog een derde, belangrijk alternatief. Het tracé kan een stuk verder naar het westen worden aangelegd langs de Zandstraat en de Berchemse Steenweg. Daar is voldoende ruimte. Dit tracé zou een stuk verder liggen van Ronse, maar de belangrijkste doelstelling om het zware verkeer uit de stad weg te halen, wordt erdoor gerealiseerd.

Ik zou graag van de minister vernemen wanneer de N60 klaar zal zijn, maar vooral welke mogelijkheden bestaan om het vastgelegde tracé nog aan te passen.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het ontwerp voor de gewestplanwijziging van Oudenaarde voorzag in de schrapping van het toenmalige tracé van de N60-omlegging te Ronse, Maarkedal en Kluisbergen, en in de reservatie van een alternatief tracé, omdat het voorziene tracé technisch moeilijk uitvoerbaar was en derhalve ook bijzonder duur zou uitvallen. Inmiddels heeft de Vlaamse regering beslist om het

Stevaert

alternatief tracé niet te behouden. Daardoor zal opnieuw het oude tracé van de N60-omlegging worden gebruikt, indien men tot de aanleg van de omlegging wenst over te gaan.

Bij de overwegingen in de nota aan de Vlaamse regering over bovenvermelde gewestplan-wijziging staat dat de Vlaamse regering zich engageert tot een ruimtelijk onderzoek naar mogelijke locaties voor het regionaal bedrijventerrein Molenbeek te Ronse. Dit onderzoek kan resulteren in de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen op andere dan in het huidige gewestplan voorziene locaties. Het onderzoek kan bijgevolg aanleiding geven tot een nieuwe gewestplanwijziging of tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De inplanting van de bedrijventerreinen kan een invloed hebben op het tracé van de N60. De aanleg van de omleiding van Ronse wordt daarom niet aangevat zolang er geen duidelijkheid bestaat over de inplanting van de diverse bedrijventerreinen ter hoogte van Ronse. Het programmeren van de N60-omlegging in een volgend meerjarenprogramma hangt af van een beleidsbeslissing. Bijgevolg voorziet het huidige meerjarenprogramma niet in de omlegging van de gewestweg N60.

Ik ben het eens met de sprekers dat dit dossier al heel lang aansleept. Toch moeten we wachten op duidelijke keuzes inzake ruimtelijke ordening. Als die zijn gemaakt, is de realisatie van de N60 een prioriteit. Het heeft echter geen zin om nu al iets in het meerjarenprogramma op te nemen.

De voorzitter : De heer Timmermans heeft het woord.

De heer Jacques Timmermans : De bal ligt dus in het kamp van de gemeentebesturen. Ronse moet dan ook duidelijke keuzes maken binnen het ruimtelijk structuurplan.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk Holemans tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke koppeling van dienstverlening aan reclame-inkomsten

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Holemans tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mogelijke koppeling van dienstverlening aan reclame-inkomsten.

De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit informatie van De Lijn en aan de hand van antwoorden op vorige vragen, stel ik vast dat het aanbieden van een aantal vormen van dienstverlening voor de reizigers afhankelijk is van het aanvaarden van reclame.

Een eerste voorbeeld betreft de nieuwe, gesubsidieerde schuilhuisjes. Als de gemeente, in samenwerking met de NV Streep, reclame toelaat op deze schuilhuisjes, dan worden deze schuilhuisjes op kosten van de NV Streep aangesloten op het elektriciteitsnet, waardoor ze ook kunnen worden verlicht. Als een gemeente dus beslist niet in te gaan op dit reclameaanbod, dan worden de schuilhuisjes in die gemeente niet verlicht. Als de Vlaamse regering voorrang wil geven aan het openbaar vervoer, kan ze niet aanvaarden dat de schuilhuisjes 's avonds niet verlicht zijn. Het veiligheidsgevoel speelt immers een rol bij het al dan niet opteren voor het openbaar vervoer.

Een tweede voorbeeld betreft het initiatief om videoschermen te plaatsen in de Gentse trams. Het gaat om een initiatief van een privé-partner van de NV Streep. Er zouden blokken van 20 minuten worden uitgezonden, waarvan maar liefst 40 procent of 8 minuten aan reclame wordt besteed. Men beschouwt dit als een nieuwe vorm van marktverbreiding. Daarbij is de informatie aan de reiziger maar een onderdeel van het totale pakket.

Na een debat in de Gentse gemeenteraad is gebleken dat de Gentse schepenen van Mobiliteit daar heel wat vragen bij heeft. Ook hij drong aan op een gebruikersbevraging. Bovendien betreurt hij het dat De Lijn blijkbaar niet in staat is de nieuwe trams uit te rusten met een interactief reizigersinformatiesysteem.

In die zin wil ik de minister de volgende vragen voorleggen. Moeten alle schuilhuisjes niet sowieso goed verlicht zijn, los van eventuele reclame-inkomsten ? Vond er reeds een gebruikersbevraging plaats over het initiatief van reclame op de Gentse trams ? Werd het overleg met het Gentse stadsbestuur versterkt ? Is er ook een bevraging geweest van gebruikersorganisaties ? Is De Lijn van plan

Holemans

om op korte termijn te voorzien in een reizigersinformatiesysteem op de nieuwe trams ? Het zou nogal bizar zijn dit systeem wel te gebruiken op oude trams en niet op nieuwe.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : In het kader van de uitvoeringsbesluiten van het decreet op de basismobiliteit zal ook de basisuitrusting van de halte-infrastructuur worden vastgelegd. Dat neemt niet weg dat deze basisuitrusting blijvend met reclame-inkomsten zal kunnen worden gefinancierd. Er wordt al jaren reclame gemaakt op de voertuigen van De Lijn, onder de vorm van polystyreen affiches met een afmeting van 125 cm op 23 cm in de binnenrondingen.

Het is de bedoeling om op de trams van De Lijn een pakket actuele en visuele reizigersinformatie aan te bieden via LCD-schermen. Momenteel wordt een gerichte gebruikersbevraging voorbereid. Op basis daarvan kan het systeem dan worden geëvalueerd. Per tram zullen vier LCD-schermen geïnstalleerd worden. De informatie wordt verwerkt in een aantrekkelijk informatief programma, dat steeds actuele informatie toont, die dagelijks of in de loop van de dag kan worden gewijzigd.

Afhankelijk van het tijdstip van de aanwezige doelgroep kan het programma gewijzigd worden. Zo doelt men tijdens de ochtendspits vooral op de jongeren, daarna wordt de stijl aangepast. De basis van de visuele informatie is de reizigersinformatie. Deze zal bestaan uit route-informatie, wachttijden, vertragingen, aansluitingen, lokaal, regionaal, nationaal en internationaal nieuws, overheidsmededelingen en financieel nieuws.

Om dit project te financieren, moet de informatie gecombineerd worden met reclamevoering. Uit een algemene bevraging bij reizigers van het openbaar vervoer naar aanleiding van kwaliteitsmetingen, blijkt dat er een grote nood bestaat aan dergelijke informatie. Hetzelfde experiment in Duitsland toont bovendien aan dat er in de betrokken voertuigen minder vandalisme is.

De Lijn is ervan overtuigd dat dit project ook in Vlaanderen een zeer groot succes zal worden. De combinatie van een prettig informerend programma, inclusief reclame, zal ongetwijfeld een rit met het openbaar vervoer nog aantrekkelijker maken.

In de testfase werd nog geen advies van de BTTB ingewonnen en werd er geen formeel overleg met de stad Gent georganiseerd. De visuele reizigersinformatie zal voor het eerst worden aangeboden op de PCC-trams. Over een uitbreiding ervan naar de nieuwe trams kan meer duidelijkheid worden gegeven na een evaluatie van het systeem.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Als ik het goed begrijp, zal in het decreet op de basismobiliteit het basiscomfort voor de schuilhuisjes worden vastgelegd. Verlichting maakt daar dus deel van uit.

Voor de visuele reizigersinformatie op de nieuwe trams wacht men de evaluatie af van het project in de oude trams. Voor het overleg met de stad Gent kondigt u blijkbaar geen nieuwe initiatieven aan.

Minister Steve Stevaert : We moeten vertrouwen hebben in de dagdagelijkse en technische leiding van de Vlaamse Vervoersmaatschappij, die een aantal projecten uitwerkt. Op basis van deze proefprojecten kunnen conclusies worden getrokken en kan het project worden veralgemeend. Als we telkens een systematisch overleg moeten organiseren, is dat voor de VVM niet werkbaar.

Bij de begrotingscontrole hebben we het budget van de VVM drastisch verhoogd zodat een aantal mensen zich kunnen bezighouden met het overleg met steden en gemeenten. Bovendien zijn er ook contractuele verbintenissen tussen de VMM en de NV Streep, die moeten worden gerespecteerd.

Ik deel uw bekommernis dat dit initiatief met de nodige voorzichtigheid moet worden bekeken. Het is echter goed dat het openbaar vervoer vernieuwende en gedurfde initiatieven neemt om het gebruik ervan aantrekkelijker te maken voor de gebruiker.

De voorzitter : De heer Holemans heeft het woord.

De heer Dirk Holemans : Ik kan de minister volgen behalve als het gaat over het overleg met de stad Gent. Gent pleegt permanent overleg met De Lijn over tal van zaken. De mogelijkheid bestaat dus.

Minister Steve Stevaert : Ik wens dit absoluut formeel niet. Anders moeten we binnenkort met steden en gemeenten overleggen over elke reclame die wordt aangebracht. In Hasselt werd onlangs reclame gemaakt om in Genk te gaan winkelen. De Hasseltse handelaars waren daar niet gelukkig

Stevaert

mee. Toen daarover overleg werd gevraagd met De Lijn, heb ik dat aan de burgemeester geweigerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.43 uur.*
