**C123 –** OPE14

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

Zitting 2001-2002

19 februari 2002

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het carpoolbeleid van de Vlaamse regering
Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het overleg met de gemeente Beveren betreffende de uitvoering van het validatiedecreet

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 het wegwerken van conflictpunten tussen verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inschakeling van Vlaamse ambtenaren bij het toezicht op de naleving van de verkeersreglementering

**C123** – Omslag 2

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 uitvoering van het decreet basismobiliteit in grootstedelijk gebied

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de homologatie van de nieuwe onbemande camera's

Vraag om uitleg van de heer Jean Geraerts 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 omleidingsweg rond Munsterbilzen en de invloed hiervan op de verkeersproblemen op de N730 en de N76

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 heraanleg van de Bredabaan te Merksem

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heronderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn en de Scheldeproblematiek

# Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 19 februari 2002

**VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.43 uur.*

**Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het carpoolbeleid van de Vlaamse regering**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het carpoolbeleid van de Vlaamse regering.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, volgens experts zou een daling met 10 percent van het aantal auto's in de verkeersstroom leiden tot een meer dan evenredige afname van het aantal files. Sommigen gewagen zelfs van een afname met 40 percent.

Om zo'n daling te bewerkstelligen zijn tal van maatregelen noodzakelijk. Twee doelstellingen moeten daarbij nagestreefd worden : zorgen voor een valabel alternatief en optimaliseren van de huidige capaciteit. Als alternatief moet het openbaar vervoersnet verder worden uitgebouwd met meer en betere trein-, bus- en tramverbindingen, vooral aan de verkeersknooppunten aan onze grote steden. Hier hebben we reeds herhaaldelijk aandacht aan geschonken.

Voor de verbetering van het gebruik van de huidige capaciteit van onze wegen, moet de overheid zich richten op twee zaken : enerzijds het optimaal gebruik van de weg – vooral door meer investeringen in telematicatoepassingen – en anderzijds door het optimaal gebruik van de voertuigen. Geconcentreerd op het personenvervoer gaat het dan over carpooling.

Uit een studie van Febiac blijkt dat de bezettingsgraad van de wagens op Vlaamse wegen bijzonder laag is. Ondanks een gemiddelde capaciteit van 4 à 5 personen per voertuig bedraagt die slechts 1,2 per wagen. Indien men erin zou kunnen slagen deze bezettingsgraad met amper één tiende te laten stijgen tot 1,3 per wagen, kan dit een daling van het autopendelverkeer met zich meebrengen van 3,9 percent tegen 2020.

Ondanks een aantal investeringen van het Vlaams Gewest in de aanleg van carpoolparkings komt het carpoolen in de praktijk moeilijk van de grond. Volgens de recent gevoerde enquête in opdracht van Febiac rijdt slechts 4 percent van de werkende autopendelaars samen met een gezinslid of collega naar het werk. Het stimuleren van carpoolen gebeurt het best op ondernemingsniveau. Het uitblijven van een regeling voor bedrijfsvervoerplannen betekent op dit vlak een ernstige leemte. Volgens dezelfde Febiac-enquête zou 16 percent van de ondervraagde werknemers verklaard hebben dat hun werkgever op één of andere manier carpooling heeft aangemoedigd of probeert aan te moedigen. Meestal werd algemene informatie gegeven over carpooling. Enkele werkgevers gaan een stap verder en geven financiële aanmoedigingen voor samenrijders, stemmen vraag en aanbod af tussen geïnteresseerde werknemers of stellen een bus ter beschikking.

Een voorbeeld op dit gebied is het distributiebedrijf Colruyt. Waar mogelijk worden de ploegen er samengesteld uit mensen van dezelfde streek, zodat ze hun transport gemakkelijk met elkaar kunnen regelen. Om het carpoolen nog meer te stimuleren, werden de gegevens van bereidwillige medewerkers verzameld in een carpoolbank. Uit een enquête van 1998 bleek dat 30 percent van de

**Decaluwe**

werknemers samen met andere personen in één auto naar het werk reed. In totaal waren dat 11.000 voertuigkilometers per dag die aldus niet meer gereden werden. Uiteraard is dit voorbeeld niet toepasbaar op elk bedrijf in Vlaanderen, maar het toont toch aan dat een gerichte aanpak op bedrijfsniveau zijn vruchten kan afwerpen. Ook op het niveau van een bedrijventerrein of KMO-zone zouden dergelijke initiatieven moeten worden genomen.

De concrete maatregelen om carpooling te stimuleren, zijn erg divers. Denk maar aan aparte rijvakken voor carpoolers en bussen, carpoolparkings, voorkeurplaatsen op het werk, enzovoort. Ik verwijs in dit verband ook naar de Vlaamse Carpoolbank van Taxistop en naar de campagnes 'Samen rijden, kosten mijden' – een initiatief van uw voorganger, minister Baldewijns – en later 'Samen rijden, files vermijden'.

Ik denk ook in het bijzonder aan de aanleg van carpoolstroken, High Occupancy Vehicle lanes of HOV-lanes in het vakjargon. Tot nu toe bestaan dergelijke rijvakken vooral in de Verenigde Staten. In Europa is er een succesvol voorbeeld van dergelijke rijvakken in Madrid. In Leeds werd gestart met een gecombineerde bus-, fiets- en carpoolstrook. Een evaluatie van het succesvolle experiment in Leeds leverde een aantal beleidsconclusies op voor het succesvol implementeren van een carpoolstrook, waarvan ik de volgende wens aan te stippen : een verschuiving van voertuigen met een lage naar voertuigen met een hoge bezettingsgraad is essentieel, de lengte van de carpoolstrook is belangrijk, carpools moeten uit minimaal twee personen bestaan en fiscale maatregelen moeten het carpoolen stimuleren. Belangrijk is ook dat de campagnes constant en langdurig moeten zijn, iets waarvan de Vlaamse overheid nog geen echt voorbeeld heeft gegeven.

Mijnheer de minister, zoals hierboven werd gesteld, beperkt het beleid in Vlaanderen zich hoofdzakelijk tot de aanleg van carpoolparkings en een occasionele campagne. Op 21 december 2001 creëerde de federale regering op voorstel van federaal minister van Verkeer Durant de mogelijkheid om carpoolstroken aan te leggen. Er kan nu een bordje worden aangebracht met de vermelding 'uitgezonderd 3+' onder het verkeersbord C5 dat de toegang ontzegt aan bestuurders van voertuigen met meer dan twee wielen. Volgens krantenartikels zouden de bevoegde wegbeheerders volop in de onderzoeksfase zijn voor een eventuele aanleg van die carpoolstroken. Het is niet duidelijk of u dergelijke carpoolstroken overweegt.

Mijnheer de minister, met deze interpellatie wil ik peilen naar een evaluatie van het beleid ter zake in het recente verleden, en naar een toekomstvisie op mogelijke initiatieven om carpoolen te stimuleren. Ik heb tien vragen voor u. Ten eerste : hoeveel actieve carpoolers bevat de Vlaamse Carpoolbank ? Kan dat aantal een succes worden genoemd ? Is er reeds sprake van een evaluatie, hetzij door de mobiliteitscel, hetzij door Taxistop ?

Ten tweede blijkt uit een aantal schriftelijke vragen dat ongeveer veertig carpoolparkings werden aangelegd en dat nieuwe parkings worden gepland. Blijkbaar blijft één op twee parkings overdag voor de helft leeg. Van een echt succes is dus geen sprake. Beschikt u over meer actuele cijfers ? Hoe evalueert u de gegevens ? Denkt u aan nieuwe campagnes om het carpoolen te stimuleren ?

Ten derde zegt u dat u bijkomende campagnes zult voeren over de verkeersveiligheid. Bent u ook van plan om een structurele campagne te voeren ter bevordering van het carpoolen ?

Ten vierde : de Vlaamse administratie is een van de grootste werkgevers van het land. Ik stel echter vast dat van carpool-initiatieven zo goed als geen sprake is – om nog maar te zwijgen over initiatieven ter bevordering van telewerk. Het aantal carpoolers is bedroevend laag. Ik heb trouwens niet de indruk dat carpoolen binnen Vlaamse administratie wordt aangemoedigd.

Ten vijfde : beschikt u over gegevens van het aantal carpoolers in Vlaanderen ? Hoeveel voertuigkilometers worden uitgespaard dankzij het carpoolen ? Dit zijn belangrijke gegevens die ook van belang kunnen zijn bij de bespreking van de resolutie over het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ten zesde : overweegt u de aanleg van carpoolstroken ? Hebt u hierover reeds overleg gepleegd met federaal minister Durant ? Zou het daarbij alleen gaan over stroken op autosnelwegen, of ook over stroken op gewestelijke invalswegen ? Wat leert het reeds gestarte onderzoek ons terzake ?

Ten zevende : overweegt u om op bepaalde invalswegen de vrije busbanen open te stellen voor carpoolers ? In het buitenland is dat een succesvolle formule gebleken.

Ten achtste : volgens onderzoek bedraagt het aantal carpoolers per wagen minimaal twee personen

**Decaluwe**

en is dit aantal waarschijnlijk optimaal omdat de bezettingsgraad van de wagen erdoor wordt verdubbeld en er toch voldoende flexibiliteit wordt gegarandeerd. Het is immers gemakkelijker om af te spreken om samen te rijden met twee dan met drie of meer personen. Federaal minister Durant pleit voor 3+, terwijl in het buitenland wordt geopteerd voor 2+. Hebt u hierover overleg gepleegd met uw federale collega ?

Ten negende : overweegt u om bij openbare gebouwen en bij andere aantrekkingspolen parkeerplaatsen te reserveren voor carpoolers ? Bepaalde bedrijven reserveren plaatsen op industrieterreinen. Ook de Vlaamse administratie zou een voorbeeldfunctie kunnen hebben.

Ten laatste : volgens een persbericht van de federale ministerraad wordt het carpoolen reeds bevorderd door de regering 'middels de heersende fiscale maatregelen'. Die fiscale maatregelen vormen echter een lege doos. Door een beperking van het traject tot 25 kilometer, of tot 50 kilometer heen en terug, wordt nooit een aftrekbaar bedrag gehaald dat hoger is dan de forfaitaire aftrek. Bovendien zouden controleurs carpoolparkings controleren op nummerplaten, waaruit zou blijken dat sommigen onterecht de forfaitaire aftrek van de belastingen zouden aanvragen.

Hierdoor wordt de burger gestimuleerd om individueel met de wagen te blijven rijden. Om het met de woorden van de minister zelf te zeggen : 'portemonneemaatregelen werken altijd'. Financiële en fiscale aanmoedigingen om het carpoolen te bevorderen, zijn essentieel. Hoewel de Vlaamse overheid terzake niet over de volledige bevoegdheid beschikt, vraag ik u toch aan welke 'portemonneemaatregelen' u denkt.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Decaluwe, dames en heren, de overeenkomst die het Vlaams Gewest heeft afgesloten met Taxistop over de opbouw en de promotie van een Vlaamse carpooldatabank is nog niet volledig beëindigd. Er werden mailings verstuurd naar 2.986 bedrijven. Daarvan werden 967 bedrijven telefonisch opgevolgd, waarvan 46 bedrijven blijk gaven van interesse. Van de overige bedrijven die niet telefonisch werden opgevolgd, in totaal 2019, hebben er 14 interesse getoond. Het tussentijds verslag, dat enkel betrekking heeft op privé-bedrijven, toont aan dat op dit ogenblik 28 bedrijven zijn aangesloten bij de Vlaamse carpooldatabank. Op 1 januari 2002 vertegenwoordigden ze 82.055 werknemers. Het aantal individuele inschrijvingen beliep toen 2.537. Noch de gemeentebesturen, noch de provincies, noch de scholen werden in deze resultaten opgenomen. Toch moet worden erkend dat dit resultaat onder de oorspronkelijk gestelde verwachtingen blijft.

Voor de stand van zaken van de carpoolparkings verwijs ik naar het antwoord op de parlementaire vraag nummer 130 van 17 januari 2002. Die biedt een actuele stand van zaken van zowel het aantal bestaande carpoolparkings, het aantal nieuw geplande carpoolingparkings als van de bezettingsgraad. Mijnheer Decaluwe, uit dat antwoord blijkt dat de bezettingsgraad hoger ligt dan u zegt. Ik geef u een aantal voorbeelden. In Antwerpen varieert de bezettingsgraad van 43 percent tot 98 percent, met een gemiddelde van meer dan 60 percent. In Vlaams-Brabant scoort de parking van Bertem 95 percent, die van Landen 90 percent, die van Jezus-Eik 45 percent, die van Overijse 30 percent en die van Halle-Essenbeek 65 percent. In Limburg schommelt de bezettingsgraad tussen 65 percent op de nieuwe parking van Diepenbeek en 90 percent op de parkings van Lummen en Houthalen. In Oost-Vlaanderen varieert de bezettingsgraad tussen 50 en 95 percent. Dat is ook het geval in West-Vlaanderen, behalve voor de nieuw aangelegde parking te Kortrijk die nog op kruissnelheid moet komen.

Er werd heel specifiek en via diverse kanalen gesensibiliseerd met betrekking tot de promotie van carpooling. Ook voor dit punt verwijs ik naar het antwoord op de vermelde parlementaire vraag nummer 130 van 17 januari 2002.

Er werd vroeger voor het Boudewijngebouw en het WTC III-gebouw een bedrijfsvervoerplan opgemaakt. Hieruit bleek dat slechts 15 percent van de personeelsleden hun woon-werkverplaatsing met de auto aflegde als autosolist, 7 percent carpoolde en 75 percent kwam met het openbaar vervoer. Dit is reeds een zeer gunstige score die moeilijk kan worden verbeterd. De centrale ligging en de goede ontsluiting met het openbaar vervoer zijn hiervoor ongetwijfeld de belangrijkste verklaring. Naast de reeds bestaande financiële en fiscaal ondersteunende acties werden daarom geen nieuwe maatregelen genomen, noch voor openbaar vervoer, noch voor carpooling.

Heel wat administraties van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap bevinden zich geografisch in dezelfde situatie als het Boudewijngebouw en

**Stevaert**

het WTC III-gebouw. Daardoor kunnen we aannemen dat dezelfde gunstige score ook grotendeels op het hele ministerie van de Vlaamse Gemeenschap van toepassing zal zijn. Het is trouwens een doelbewuste politiek om in de mate van het mogelijke via een gericht locatiebeleid administraties te vestigen op plaatsen die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Bepaalde entiteiten die weinig of niet toegankelijk zijn, zoals wegendistricten, zijn beperkt in personeelsomvang zodat carpooling hier gemakkelijk op informele basis kan gebeuren en de thuisritten soepel kunnen worden gegarandeerd.

Ongeveer 15 percent van de beroepsactieven en scholieren/studenten doet aan carpooling. Dat blijkt uit cijfers van het onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2001-2002. Hierbij is ook de familiecarpool inbegrepen zoals onder andere een ouder die op weg naar het werk de kinderen afzet aan school. Indien we ervan uitgaan dat er in Vlaanderen ongeveer 3.200.000 werknemers en schoolgaanden zijn, dan kan het aantal carpoolers worden geschat op ongeveer 480.000. Het hierdoor uitgespaarde aantal voertuigkilometers is evenwel onbekend.

Op meerdere plaatsen zijn reeds vrije busbanen aangelegd. Er zal geleidelijk aan ervaring worden opgebouwd met rijstroken voor doelgroepen in het algemeen, bijvoorbeeld rijstroken met verbod voor of uitsluitend bedoeld voor vrachtverkeer en rijstroken voor openbaar vervoer en carpooling. Het is wellicht nuttig om dit verbod of deze reservering in functie van de omstandigheden te doen. Hiervoor is bijvoorbeeld op autosnelwegen een rijstrooksignalering vereist waarin op korte termijn moet worden voorzien. Er zal niet ondoordacht worden overgegaan tot reservering van doelgroepwegen of -rijstroken op bestaande wegen of rijstroken. De praktijk in de Verenigde Staten wijst erop dat de slaagkansen van de zogenaamde 'HOV-lanes' enkel hoog zijn indien het om bijkomende rijstroken gaat.

In principe ben ik er niet tegen om vrije busbanen open te stellen voor carpoolers, maar in de praktijk is dat niet vanzelfsprekend. In de eerste plaats is het aantal vrije busbanen nog beperkt tot een aantal plaatsen waar de doorstroming van het openbaar vervoer sterk in het gedrang was gekomen en het aanbod aan openbaar vervoer hoog was. Die doorstroming van het openbaar vervoer moet in alle omstandigheden worden gevrijwaard. Openbaar vervoer op stedelijke invalswegen tijdens de spitsuren is immers bij uitstek het vervoer met een zeer hoge bezettingsgraad en een hoge frequentie.

Op de tweede plaats moeten er ook sluitende garanties zijn met betrekking tot het handhaven van dergelijke gemengde vrije busbanen. Dit is nu reeds op sommige plaatsen een probleem. Ten derde ontbreekt het wettelijk kader. Vrije busbanen op stedelijke invalswegen zullen bijgevolg enkel worden opengesteld voor carpoolers en taxi's op plaatsen waar gelijktijdig aan deze drie voorwaarden kan worden voldaan.

Volgens het zojuist vermelde onderzoek zou 77 percent van de carpoolers in een carpool met 2 personen zitten. Het beperken van carpoolstroken tot +3 sluit de grootste groep van de huidige carpoolers dus uit. Vanuit dit oogpunt kan worden gesteld dat een +3-regeling op dit ogenblik waarschijnlijk een te strenge eis is. Op basis van de ervaringsgegevens kan verder worden verfijnd op welke wijze rijstroken voor doelgroepen moeten worden georganiseerd, inclusief het minimaal te bepalen aantal carpoolers. Het verkeersbord dat nu door de federale overheid is voorgesteld, is bedoeld voor wegvakken of rijstroken voor openbaar vervoer plus carpooling, maar is nog niet wettelijk vastgelegd. Daardoor is dit bord op dit ogenblik nog niet toepasbaar. Bovendien heeft het weinig zin om een dergelijk verkeersbord te plaatsen zonder een degelijk flankerend handhavingsbeleid. Bij de handhaving ligt momenteel de nadruk op de naleving van de regelgeving die belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Onder meer de gereden snelheden en het negeren van het rood licht behoren hiertoe.

Momenteel zijn er nog geen plannen om bij openbare gebouwen afzonderlijke parkeerplaatsen voor carpoolers in te voeren. Meer nog dan op carpoolstroken is de handhaving van dergelijke parkeerplaatsen erg moeilijk.

Fiscale maatregelen zijn inderdaad een federale bevoegdheid. Wel is het zo dat onder impuls van het Vlaams Gewest de carpoolchauffeurs de inkomsten van hun carpoolpartners niet moeten aangeven voor zover de vergoeding de normale onkosten niet overstijgt, want anders kan gewag worden gemaakt van bezoldigd vervoer. Wel kan, gelet op de nieuwe bevoegdheden van het Vlaams Gewest, worden gedacht aan het verlagen van BIV en verkeersbelasting voor kleine bedrijfsbusjes voor het woon-werkverkeer. Dit vereist wel het afsluiten van een samenwerkingsakkoord met de twee andere gewesten en het fiat van de federale overheid

**Stevaert**

met betrekking tot het praktisch realiseren van deze nieuwe regeling.

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord. De minister zegt terecht dat de +3-regeling van minister Durant te streng is. Daaruit blijkt nogmaals dat de federale regering veel zegt in verband met het verkeersbeleid, maar weinig doet in de praktijk. Mijnheer de minister, daarom zou het goed zijn dat u ook over deze problematiek overleg pleegt met de federale minister en de andere bevoegde ministers over de taalgrens.

Er moeten tot slot campagnes worden gevoerd om het carpoolen aan te moedigen. We moeten dat ook in de scholen aanmoedigen, omdat in de nabijheid van scholen tijdens de spitsuren enorme verkeersstromen ontstaan. Het moet mogelijk zijn om daarover afspraken te maken met de minister van Onderwijs.

**Minister Steve Stevaert** : In het mobiliteitsplan wordt een cijfer van 1,23 personen per wagen gehanteerd. Dat zal dalen tot 1,18. Alleen dat al zal aanleiding geven tot een fikse stijging van het aantal files. Door carpooling kunnen files worden gereduceerd.

We gaan akkoord met de +3-regeling, maar we denken dat de +2-regeling beter is. Het beste is om een extra carpoolstrook aan te leggen. Maar als het met de bestaande infrastructuur moet gebeuren, kunnen we beter goed nadenken of het voor twee of drie personen moet. Ik ben er voorstander van om het voor twee personen te doen. Als het voor drie gebeurt, zullen weinig wagens van de strook gebruikmaken. Als mensen die alleen in de wagen zitten, die zich niet storen aan de regels en die niet worden beboet, van die strook gebruik maken, dan werkt dat contraproductief. Hetzelfde probleem geldt voor de busstroken : als die worden vrijgegeven voor carpooling of taxi's, dan maken gewone automobilisten daar misbruik van.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Decaluwe werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het overleg met de gemeente Beveren betreffende de uitvoering van het validatiedecreet**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het overleg met de gemeente Beveren betreffende de uitvoering van het validatiedecreet.

Minister Stevaert zal ook antwoorden in naam van minister-president Dewael.

De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bij de behandeling van het validatiedecreet heb ik altijd gezegd dat het parlement zijn verantwoordelijkheid moet nemen om twee immense problemen op te lossen, enerzijds de financiële en feitelijke put, en anderzijds de enorme achterstand in de uitvoering van de Europese natuurrichtlijnen. De landbouw werd hierin het meest geviseerd, maar het parlement heeft in het decreet de landbouwers extra ondersteund. In de hoorzitting met de gemeentebesturen van Beveren en Kruibeke is gebleken dat er veel kritiek was op de gevolgen voor de landbouw.

Het parlement heeft zijn verantwoordelijkheid genomen door in het decreet duidelijke oplossingen aan te reiken voor de achterstand in de uitvoering van de natuurcompensaties, en door in een resolutie aan te geven hoe het validatiedecreet moet worden uitgevoerd. Mijn vraag past hierin, al wil ik niet terugkomen op formele afspraken en engagementen.

Het gemeentebestuur van Beveren heeft problemen met de gevolgen van het validatiedecreet en

**Stassen**

de resolutie over de uitvoering van de natuurcompensaties. De gemeente Beveren heeft via de pers en de gemeenteraad laten weten dat ze een formeel schrijven zou richten aan de Vlaamse regering. Mijn vraag gaat over de problemen van de landbouw en de stellingname van het parlement. Kan de Vlaamse regering ingaan op de vraag van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren om overleg ?

Door de opspuitingen voor de bouw van het Deurganckdok en door de natuurcompensaties is er een verlies van landbouwgrond. De gemeente Beveren heeft altijd gezegd dat het eventuele stappen om het validatiedecreet aan te vechten bij het Arbitragehof, laat afhangen van het overleg met de Vlaamse regering.

Ik weet niet of de brief waarover ik heb gelezen, ook is verstuurd. Mijnheer de minister, heeft het onderhoud plaatsgehad ? Het standpunt van het parlement is duidelijk verwoord in de resolutie en in het validatiedecreet. Hoe kunnen we ingaan op de bedenkingen van de gemeente Beveren ? Kunnen we overwegen om de opspuitingen te beperken, zodat grond kan worden gered ? Zijn er nog andere mogelijkheden ? Welke argumenten heeft de Vlaamse regering om Beveren ervan te overtuigen het validatiedecreet niet aan te vechten bij het Arbitragehof ? Ik heb zelf wel een aantal argumenten, maar de minister is wellicht beter geplaatst om dat te doen.

**De voorzitter** : De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ga ten dele akkoord met de redenering van de heer Stassen. Het is overigens een goede zaak dat over dit dossier vragen worden gesteld aan verschillende ministers, maar ik wil de heer Stassen er toch aan herinneren dat ook de minister van Leefmilieu en Landbouw betrokken partij is in deze aangelegenheid. In de pers kon men trouwens lezen dat bij het overleg kabinetsmedewerkers aanwezig waren van de ministers van Openbare Werken, van Ruimtelijke Ordening én van Leefmilieu en Landbouw. *(Opmerking van de heer Jos Stassen)*

Mijn opmerking moet u niet opvatten als een kritiek, maar als een aanvulling, mijnheer Stassen.

Reeds bij de bespreking van het nooddecreet vond ik het zinvol de betrokken gemeenten Beveren en Kruibeke te horen. Een alternatieve meerderheid van de oppositiepartijen en NV-A hebben toen beslist dat dit moest gebeuren. Ik vind het vanuit democratisch oogpunt erg belangrijk dat we rekening houden met wat deze gemeentebesturen hierover denken.

Het zou erg interessant zijn dat we uit de mond van de minister vernemen wat de regering denkt over de vijf belangrijkste punten die het schepencollege van Beveren ter discussie stelt. Het gaat over de leefbaarheidsbuffer, over de grondbank, over de opspuitingen voor MIDA-1, over het zeehavengebied met tijdelijk landbouwgebruik en over alternatieve inplantingsplaatsen voor twee kreken. Het schepencollege van Beveren is betrokken partij door de aanvraag voor de bouwvergunningen, want het moet daarover een advies uitbrengen. Als mijn informatie juist is, zal het college zijn houding mee bepalen in functie van het antwoord op die vragen. Ik wacht dus met grote belangstelling en zonder vooringenomenheid het antwoord van de minister af.

**De voorzitter** : De heer Wymeersch heeft het woord.

**De heer Frans Wymeersch** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit me graag aan bij de pertinente opmerkingen en vragen van de heer De Meyer. Het is ook logisch dat de heer Stassen, die mee aan de basis lag van het validatiedecreet, een vraag stelt over de opvolging ervan.

Wel valt op hoe hij het probleem ter sprake brengt. Ik moet er hem aan herinneren dat zijn partij in Beveren tot de meerderheid behoort. Terecht stelt die meerderheid kritische vragen over het validatiedecreet en zijn gevolgen. De heer Stassen vraagt zich af hoe men kan ingaan op de bedenkingen van de gemeente Beveren. Hij schijnt impliciet akkoord te gaan met de kritische opmerkingen van het gemeentebestuur. In feite is hij niet echt gelukkig met de huidige gang van zaken. Hij wil weten welke argumenten de regering heeft om de gemeente Beveren te overtuigen. Nochtans heb ik altijd gedacht dat de heer Stassen de grote pleitbezorger van deze regeling was, en dat hij de argumenten aanbracht ten behoeve van de regering. Als er iemand goed geplaatst is om bij zijn partijgenoten het validatiedecreet te verdedigen, dan is het wel de heer Stassen.

Ik zal de vragen van de heer De Meyer niet herhalen, maar ze zijn erg belangrijk. Het strekt het bestuurscollege van Beveren tot eer dat het alle fractieleiders van de gemeenteraad heeft gevraagd om

**Wymeersch**

op- en aanmerkingen mee te delen, en dat het daarmee rekening wil houden. Vanavond wordt een hoorzitting georganiseerd over een reeks milieuvergunningsaanvragen. Wellicht kan de minister vooraf al enige duidelijkheid scheppen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, minister Van Mechelen heeft op 6 februari 2002 een onderhoud gehad met de burgemeester, één schepen en de gemeentesecretaris van de gemeente Beveren-Waas. De delegatie van het gemeentebestuur besprak met minister Van Mechelen de actuele situatie van het havengebied op de Linkerscheldeoever. Zoals u weet ligt dat gebied grotendeels op zijn grondgebied. Medewerkers van het kabinet van minister Dua en van mijn kabinet waren op verzoek van het kabinet van minister Van Mechelen op die vergadering aanwezig.

De problematiek van de landbouw en van de natuurcompensaties waren belangrijke gespreksthema's. De actuele planologische context en de vergunningsproblematiek in het kader van het vigerende gewestplan en van de uitvoering van het validatiedecreet kwamen uiteraard ter sprake. Dit verklaart ongetwijfeld de uitnodiging van het kabinet van minister Van Mechelen aan de andere kabinetten.

Het gemeentebestuur van Beveren vroeg een zo beperkt mogelijke en zo laat mogelijke inname van landbouwgrond voor specieberging, afkomstig van zowel havenontwikkeling als natuurcompensatie. Er werden ook een aantal suggesties gedaan om dit in praktijk te brengen. Beleidsmatig is de bezorgdheid van het gemeentebestuur dezelfde als die uit het Vlaams regeerakkoord met betrekking tot zuinig ruimtegebruik in de zeehavengebieden. Ik heb de Administratie Waterwegen en Zeewezen opdracht geven dit nader te onderzoeken. De antwoorden en reacties zullen multidisciplinair opgevolgd worden.

De vertegenwoordiger van de minister van Leefmilieu en Landbouw beloofde de vragen en suggesties van het gemeentebestuur van Beveren betreffende de inname van landbouwgronden voor de ontwikkeling van natuurelementen, zoals het uitgraven van plassen en de daarmee gepaard gaande specieberging, in detail te laten onderzoeken. Indien u hier verder wenst op in te gaan, stel ik voor uw vragen aan minister Dua te stellen.

U weet ongetwijfeld dat een zeer ruime meerderheid in het Vlaams Parlement een duidelijke relatie gelegd heeft tussen het validatiedecreet en de natuurcompensaties die ingevolge de bouw van Deurganckdok moeten worden gerealiseerd. Niettemin verzekert het kabinet van minister Dua dat de vraag van het gemeentebestuur Beveren in verband met de kreek ter hoogte van de buffer Kieldrecht zal worden onderzocht.

Een antwoord op de vraag welke argumenten er zijn om de gemeente Beveren ervan te overtuigen het validatiedecreet niet aan te vechten bij het Arbitragehof, kunt u beter meteen aan minister Van Mechelen vragen. De decretale validatie heeft immers betrekking op bouwvergunningen, zoals de titel van het decreet aangeeft. Ik kan u verzekeren dat de regering niet wenst dat de rechtsgang belemmerd zou worden in deze aangelegenheid, voor geen enkele rechtzoekende.

Betreffende de bouw van Deurganckdok is het Vlaams regeerakkoord duidelijk, en het decreet voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden is dat ook. Beide werden goedgekeurd in het Vlaams Parlement. De opdrachten voor de uitvoering zijn gegeven. U weet ongetwijfeld dat het een grote, complexe en delicate opdracht betreft. Alle betrokken administraties leveren momenteel grote inspanningen om het validatiedecreet tijdig en zo correct mogelijk ten uitvoer te brengen, zoals het Vlaams Parlement gewenst heeft. De secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur kreeg de opdracht het grote aantal taken multidisciplinair te coördineren.

Een directe en correcte respons op de vragen en suggesties van het gemeentebestuur op wiens grondgebied de problematiek grotendeels betrekking heeft, is voor mij een evidentie. Ook minister Van Mechelen deelde dit uitgangspunt tijdens het onderhoud met de afvaardiging van de gemeente Beveren.

**De voorzitter** : De heer Stassen heeft het woord.

**De heer Jos Stassen** : Mijnheer de minister, ik wens nogmaals te beklemtonen dat deze vraag gesteld werd binnen de context die ik daarstraks heb geschetst, namelijk die van de beslissingen in het kader van het validatiedecreet en in het kader van het voorstel van resolutie dat morgen ter stemming wordt voorgelegd over de natuurcompensatie ten gevolge van de uitbreidingswerken van de Antwerpse haven.

**Stassen**

Het verheugt me dat de Vlaamse regering zo snel en accuraat heeft gereageerd op de vraag tot overleg van het Beverse gemeentebestuur. Het verheugt me ook dat dit overleg zo ernstig wordt aangegaan, zonder terug te komen op de door het Vlaams Parlement vastgelegde uitgangspunten. Ik denk dat daarbij de nodige volwassenheid aan de dag kan worden gelegd om tot een goed overleg en besluit te komen. In die zin ben ik tevreden met uw antwoord.

**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 het wegwerken van conflictpunten tussen verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer**

**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 het wegwerken van conflictpunten tussen verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op veel plaatsen in de Antwerpse agglomeratie en ook in andere steden is de doorstroming van het openbaar vervoer problematisch door foutparkeerders, door laden en lossen, enzovoort. In de loop van het jaar 2002 wil het Vlaams Gewest – onder meer in uitvoering van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen – prioritair werk maken van het wegwerken van deze problemen, in overleg met de stad.

Op sommige plaatsen gaat het evenwel om een structureel conflict tussen doorstroming enerzijds en verkeersveiligheid en -leefbaarheid anderzijds. Een goed voorbeeld daarvan is de Turnhoutsebaan te Borgerhout. Op vrijdag 1 februari jongstleden werd actie gevoerd door de schoolgemeenschap Instituut Maris Stella en Sint-Agnes, de plaatselijke seniorenraad, de voetgangersbeweging en de winkeliersvereniging voor een leefbare buurt en voor meer verkeersveiligheid.

Het probleem van de Turnhoutsebaan is dat na de heraanleg ervan enkele jaren terug nu wel de doorstroming van het openbaar vervoer maximaal verzekerd is, maar dat die ten koste gegaan is van de veiligheid van voetgangers en fietsers. Vooral de situatie aan de twee schoolgebouwen van het IMS is schrijnend. De vroegere zebrapaden zijn verwijderd. Op dit moment is er geen enkele signalisatie of beveiliging van de beide schoolomgevingen. Er staat zelfs geen bord met een opschrift in de zin van 'u nadert een school'. De voetpaden zijn door de heraanleg van de baan bijzonder smal. In fietspaden op de smalle rijbaan voor de auto's is niet voorzien. Er zijn zelfs geen suggestiestroken. De oversteek is levensgevaarlijk door het groot aantal trams en bussen dat permanent voorbijrijdt over de vrije tram- en busbaan, dikwijls met hoge snelheden. Met permanent bedoel ik 3 trams in nauwelijks 5 minuten tijd.

Op korte termijn vragen de schoolgemeenschap en de buurtbewoners eendrachtig de verlenging van de oversteektijden aan de bestaande oversteekplaatsen – die echter op enige afstand van de schoolpoorten liggen – en het voorzien in extra oversteekplaatsen ter hoogte van de twee vestigingsplaatsen van de schoolgemeenschap. Zo wordt tegelijk een gelijkmatige verdeling van de oversteekplaatsen over heel de Turnhoutsebaan bekomen, zodat De Post en het grootwarenhuis voor alle buurtbewoners – dus ook voor de minder mobiele mensen – opnieuw zonder grote omwegen bereikbaar worden. Een absoluut minimum is het voorzien in een verkeerssignalisatie die aangeeft dat men een schoolgebouw nadert. Zelfs dat is er nu niet.

Gezien de nieuwe regeling inzake de inrichting van zone 30-gebieden in schoolomgevingen zal dit sowieso moeten gebeuren, maar het zou onbegrijpelijk zijn dat dan niet meteen ook minimaal wordt ingegrepen in het profiel van de weg zelf. Het probleem van de onveiligheid voor de fietsers ligt structureel nog moeilijker. Het gaat hier bovendien om een reeds lang aanslepend conflict. De schooldirectie vraagt een markering van de rijweg voor de fietser, wat allicht neerkomt op het creëren van een fietssuggestiestrook.

Als men op langere termijn een structurele oplossing wenst, kan men niet om de vraag heen of de keuze voor absolute voorrang voor de doorstroming van zoveel tram- en buslijnen in een woon- en leefstraat wel houdbaar is. In het beleidsakkoord van het district Borgerhout wordt gevraagd dat opnieuw zou worden nagegaan welke mogelijkheden ter zake geboden worden door de bestaan-

**Malcorps**

de, maar ongebruikte metropijp onder de Turnhoutsebaan. Misschien moet dit idee in de planning van De Lijn voor de komende jaren opnieuw meer op de voorgrond geplaatst worden.

Ook dit is echter geen ideale oplossing is. In principe horen korte-afstandsverbindingen binnen de stad ons inziens niet thuis onder de grond. Snelle stadsrandlijnen eventueel wel, mits ook de toegankelijkheidsproblemen op alle premetrostations opgelost kunnen worden. Ik verwijs naar de plannen die daarrond recent ontwikkeld werden door transporteconoom Claessen en de heer Hemerijckx van de centrale studiedienst van De Lijn.

Mijnheer de minister, steunt u de voorstellen om op korte termijn de schoolomgevingen op de Turnhoutsebaan verkeersveiliger te maken en de oversteekbaarheid voor alle buurtbewoners te verzekeren ? Zo ja, worden de nodige ingrepen gepland en binnen welke termijn ? Ik begrijp wel dat het hier om verschillende bevoegdheden gaat en dat ook de stad hierin een verantwoordelijkheid draagt.

Bent u bereid mee te denken aan meer structurele oplossingen voor het probleem van de Turnhoutsebaan en andere soortgelijke invalswegen die tegelijk woon- en leefstraten zijn, door uitdrukkelijk de mogelijkheden te onderzoeken van een gehele of gedeeltelijke ingebruikname van onafgewerkte delen van de premetro ?

Zal in de toekomst meer aandacht worden besteed aan mogelijke structurele conflicten tussen doorstroming enerzijds en veiligheid en leefbaarheid anderzijds zodat pijnlijke situaties zoals die van de heraanleg van de Turnhoutsebaan in de toekomst kunnen worden vermeden ?

**De voorzitter** : De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** : Mevrouw de voorzitter, ik begrijp de bekommernis van de heer Malcorps. Iedereen die de Turnhoutsebaan kent, weet dat die het lelijke eendje vormt van alles wat op het vlak van verkeersinfrastructuur in Antwerpen bestaat. Iedereen die daarbij betrokken is, piekert daar al jaren over en een goede oplossing lijkt niet in zicht, tenzij misschien indien men fundamentele ingrepen zou aanbrengen in de Turnhoutsebaan en in de omliggende woonblokken naar het voorbeeld van wat Haussmann ooit in Parijs heeft gedaan. Ik vrees echter dat dit in de samenleving van vandaag niet meer mogelijk is.

Het verwondert mij een beetje dat telkens opnieuw wordt aangedrongen op het vervroegd in gebruik nemen van die premetrokoker. Indien ik me goed herinner, werd in het Antwerpse bestuursakkoord immers net bepaald daar geen prioriteit aan te besteden. Dit zou immers contraproductief zijn met het plan voor de verkeersontwikkeling en zou te veel middelen opslorpen. Bovendien zou het geen oplossing bieden voor het binnenstedelijk openbaar vervoer. Technisch gezien loopt de premetro immers slechts tot aan de leien.

Destijds werd bij de bespreking van het voorrangsbeleid voor fietsers dikwijls gewezen op het voorzien in alternatieve routes voor fietsers waarvoor de betreffende gemeenten eventueel door de Vlaamse overheid betoelaagd kunnen worden. In het licht daarvan zou de stad Antwerpen er misschien toe aangemoedigd kunnen worden een alternatieve en goed aangegeven fietsroute in aan de Turnhoutsebaan parallelle wegen te organiseren. U moet toch toegeven dat de Turnhoutsebaan echt geen baan voor fietsers is. (*Opmerking van de heer Johan Malcorps)*

Veilig en comfortabel fietsverkeer zal op de Turnhoutsebaan nooit mogelijk zijn wegens te weinig plaats en te veel verkeer. Aan de fietsers moet trouwens duidelijk worden gemaakt dat zij op die Turnhoutsebaan niet thuishoren, omdat zij daar hun leven riskeren. Dat is nu eenmaal de realiteit.

**De heer Johan Malcorps** : Maar de scholen liggen wel aan die baan.

**De heer Robert Voorhamme** : Ja, maar die scholen hebben waarschijnlijk wel een zij-uitgang die aan die eventuele parallelle fietsroutes gelegen is. Vermits het probleem voortspruit uit de structuur van de gewestweg, vraag ik me af of de minister geen financiële hulp kan bieden.

**De voorzitter :** De heer Moreau heeft het woord.

**De heer André Moreau** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de heer Malcorps spreekt over het verdwijnen van een paar zebrapaden op de Turhoutsebaan en hij pleit voor het verhogen van de veiligheid op de bestaande zebrapaden. Ik veronderstel dat de twee zebrapaden oordeelkundig werden verwijderd en dat daarvoor een gegronde reden was. Ik zou graag van de minister vernemen hoe de veiligheid van de zwakke weggebruikers op de zebrapaden kan worden verhoogd.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, ik dacht dat het de bedoeling was om ook het tweede gedeelte

**Voorzitter**

van de Carnotstraat opnieuw aan te leggen. Hoe zit het daarmee ? Wat zijn de plannen ? Wordt die heraanleg gepland ? Wie de straat gebruikt, voelt dat het tweede gedeelte dringend aan een heraanleg toe is.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Het verwijderen van de zebrapaden dateert al van een tijdje geleden. De minister is er bijgevolg niet rechtstreeks verantwoordelijk voor. Het is echter een probleem dat er geen zebrapaden meer zijn in de omgeving van de school.

Ik beklemtoon dat wij er normaal geen voorstander van zijn om trams onder de grond te stoppen. Voor de Turnhoutsebaan lijkt dat me echter de enige oplossing. Ik besef wel dat het duur is een bijkomend stuk premetro aan te leggen en dat het voorstel niet in de mobiliteitsplannen is opgenomen. De vraag is echter hoe de Turnhoutsebaan leefbaar kan worden gemaakt. De fietsers laten omrijden is geen oplossing, want er zijn niet alleen problemen voor fietsers, maar ook voor voetgangers en in het bijzonder voor scholieren.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, dames en heren, het is nogal merkwaardig dat een Antwerpenaar me deze vraag stelt. Ik zal ook antwoorden op de vraag over de Carnotstraat.

Ik heb al meerdere keren gezegd dat ik als minister akkoord kan gaan met elk redelijk voorstel. Het voorspelbare antwoord van de stad Antwerpen luidt echter altijd dat de parkeerplaatsen behouden moeten blijven, dat het tweerichtingsverkeer gehandhaafd moet blijven en dat er een fietspad moet worden aangelegd. De stad houdt daarbij echter geen rekening met de beschikbare ruimte. Over de Carnotstraat is trouwens al genoeg commotie geweest in de pers. In Antwerpen laten we soms al iets meer toe dan in de rest van Vlaanderen, maar de vragen moeten redelijk blijven. De tram aanleggen onder de grond en het fietspad in de lucht, gaan natuurlijk niet.

In alle beleidsplannen wordt de Turnhoutsebaan beschouwd als een hoofddrager voor het openbaar vervoer. Dat heeft dan ook als gevolg dat de Turnhoutsebaan werd ingericht met het oog op een maximale doorstroming voor het openbaar vervoer. De heraanleg gebeurde volgens de doortochtenprocedure en in volledig overleg met alle betrokken actoren. De stad heeft de plannen destijds goedgekeurd.

Een andere aanleg is enkel mogelijk mits het uitgebreid inschakelen van de metrokokers of door de installatie van éénrichtingsverkeer in de hele zone. Het éénrichtingsverkeer is voor de winkeliers en het stadsbestuur echter onbespreekbaar. Het bestuursakkoord van de stad Antwerpen is daarover zeer duidelijk. Het inschakelen van de metrokokers is heel duur en werd niet opgenomen in het Masterplan Antwerpen. Pas in een latere fase, waarbij tramlijnen naar de tweede gordel van randgemeenten worden doorgetrokken, kan worden overwogen de metrokokers in te schakelen. De ingebruikname van de onafgewerkte delen van de metro is voor mij op dit ogenblik dus geen optie. Bovendien zou het slechts een beperkte oplossing zijn vermits zeker niet alle tramlijnen in die metrokokers kunnen worden overgebracht. Ik meen dan ook dat de huidige situatie behouden moet blijven als inrichtingsprincipe.

Het ontbreken van een fietspad is een weloverwogen keuze geweest. Het was immers kiezen tussen parkeerplaatsen of fietspaden. U mag twee keer raden van welke optie ik voorstander was. De stad heeft destijds gekozen voor het behoud van de parkeerplaatsen, gelet op de handelsactiviteiten in de Turnhoutsebaan – wat ik betreur. De recente problemen met de Carnotstraat hebben opnieuw aangetoond dat het opofferen van parkeerplaatsen zeer gevoelig ligt bij de stad Antwerpen. De keuze voor een fietssuggestiestrook als alternatief voor een fietspad is geen goede oplossing. Mijnheer Malcorps, ik verwijs naar één van uw vorige interventies, waarin u de aanleg van fietssuggestiestroken zelf niet al te positief voorstelde.

Het probleem van de Turnhoutsebaan moet in de juiste context worden geplaatst. De klachten over onveiligheid op de punten waar het verkeer vóór de herinrichting zeer verward verliep en ook zeer gevaarlijk was, zijn sterk afgenomen. Behalve enkele betreurenswaardige uitzonderingen verloopt het verkeer er vrij rustig. Het openbaar vervoer vordert vlotter dan de auto's, zonder dat daarbij ontoelaatbare limieten worden overschreden. Deze positieve evaluatie is des te merkwaardiger daar het aantal auto’s niet afnam en er 800 tot 1.000 openbaarvervoerbewegingen per dag via de Turnhoutsebaan verlopen. Ik ga dan ook niet akkoord met uw stelling dat de herinrichting van de Turnhoutsebaan een mislukking is, als rekening wordt gehouden met alle opgelegde randvoorwaarden.

**Stevaert**

Verder blijft het probleem bestaan dat een oversteekplaats voor voetgangers op een weg met een vrije tram- en busbaan geen rechtszekerheid biedt voor de overstekende voetganger ter plaatse van de trambedding. Het tramvoertuig heeft immers altijd voorrang. Bijkomende voetgangersoversteekplaatsen zouden dan ook aanleiding geven tot een vals gevoel van veiligheid. Ik geef er de voorkeur aan dat de bewoners gebruikmaken van de met verkeerslichten geregelde kruispunten om de Turnhoutsebaan te dwarsen als ze dit wensen te doen onder de bescherming van een verkeerslicht. De aanleg van meer zebrapaden leidt wiskundig tot veel meer verkeersongevallen. Ik stel voor om niet te experimenteren met de combinatie tram-zebrapaden. Daar waar zebrapaden nodig zijn, moeten ze worden aangelegd. We moeten ervoor zorgen dat ze goed uitgerust zijn. De combinatie tram-zebrapad is echter levensgevaarlijk. Ook van afroepsystemen moeten we afblijven.

De stad Antwerpen zal in sommige gevallen een beslissing moeten nemen over parkeerplaatsen. Het is de moeilijkste stad van Vlaanderen om een fietspad aan te leggen of om een boom te planten.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de minister, ook voor mij mogen de parkeerplaatsen gerust verdwijnen. Als er keuzes moeten worden gemaakt, moet voorrang worden gegeven aan fietsers, voetgangers en scholieren.

Alles laten zoals het is, kan niet. Ik begrijp dat het moeilijk is om een alternatief te vinden. U stelt dat nieuwe zebrapaden een vals gevoel van veiligheid kunnen creëren. Enorm veel scholieren moeten elke dag de Turnhoutsebaan oversteken. Om het dichtsbijzijnde kruispunt met verkeerslichten te bereiken, moeten ze over heel smalle voetpaden lopen. Ook dat is bijzonder onveilig. In feite is het een wonder dat er zo weinig ongevallen gebeuren.

De grote actie van de scholieren – voor 98 percent allochtonen trouwens – samen met de plaatselijke winkeliers en senioren, om te ijveren voor een leefbare straat, mag niet zomaar worden genegeerd.

**Minister Steve Stevaert** : Ik ben heel gelukkig met uw enthousiast betoog. Mijn voorganger, de heer Baldewijns, heeft een enorme lijdensweg afgelegd, samen met mevrouw Vogels, toenmalig schepen. Ze hebben de heraanleg samen gerealiseerd. Ministers zijn bijzonder tijdelijk, maar de socialistische kabinetsmedewerkers kunnen getuigen van het lange lijdensverhaal.

Als de stad Antwerpen tot inzicht komt en ons nieuwe vragen stelt over de inrichting van de Turnhoutsebaan, dan willen we daar zeker op ingaan. De stad kan de bestaande procedures volgen en een plan opstellen. Antwerpen heeft echter geen vraag tot ons gericht. Er is trouwens eerst consensus nodig in het Antwerps stadsbestuur. Elk redelijk voorstel zullen we onder de loep nemen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inschakeling van Vlaamse ambtenaren bij het toezicht op de naleving van de verkeersreglementering**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inschakeling van Vlaamse ambtenaren bij het toezicht op de naleving van de verkeersreglementering.

De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is goed om te weten waarvoor we bevoegd zijn en wat we kunnen doen, maar natuurlijk moeten we niet alles wat we kunnen doen, ook doen. Vooraleer we kunnen beslissen of we iets doen, is het echter wel nodig te weten of we iets kunnen doen.

Daarom herhaal ik hier een aantal punten die oppervlakkig werden behandeld tijdens het algemeen debat over de verkeersveiligheid. Ik vind het daarom niet noodzakelijk om de ambtenaren in te schakelen bij het toezicht op de naleving van de verkeersreglementering, maar wel om te weten of we ze wettelijk kunnen inschakelen. Daarover bestaat blijkbaar een misverstand.

Krachtens artikel 3, paragraaf 4 van het koninklijk besluit van 1 december 1976 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer – de wegcode – zijn : 'de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en andere voor het toezicht op

**Loones**

de openbare weg aangestelde beambten' bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving van de verkeerswetten en -reglementen. Krachtens artikel 62 van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 op de politie van het wegverkeer kunnen deze ambtenaren de overtredingen op de verkeersreglementering vaststellen via processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

Beide bepalingen zijn tot op heden niet gewijzigd. Logischerwijze zijn de aangewezen ambtenaren dus bevoegd gebleven, want het is een federale wetgeving die hen aanduidt om toezicht uit te oefenen op de federale verkeersreglementering. Een analoge regeling – weliswaar beperkt tot belemmeringen van doorgang en belemmering van halte – geldt overigens ook voor het personeel van De Lijn, krachtens artikel 3, paragraaf 12 van hetzelfde koninklijk besluit.

De vraag is dus of die ambtenaren, die inmiddels Vlaamse ambtenaren zijn geworden, nog steeds beschikken over die door federale overheid toegekende toezichtsbevoegdheid. Of hebben ze de bevoegdheid toch verloren omdat ze ondertussen Vlaamse ambtenaren zijn geworden ? Als dat zo is, dan moeten we de vraag stellen hoe de ambtenaren de bevoegdheid kunnen terugkrijgen. We moeten ons ook afvragen wie die bevoegdheid kan teruggeven – de Vlaamse of de federale overheid.

Mijnheer de minister, ik heb u deze vragen gesteld tijdens het actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid van 16 januari jongstleden. Op pagina 17 van de Handelingen van die vergadering kunnen we uw antwoord terugvinden. U zei dat de Raad van State reeds had gesteld dat de federale overheid niet bevoegd is om gewestelijke ambtenaren te belasten met nationale taken of met het opsporen van inbreuken op federale wetten of bepalingen. Volgens u zijn de Vlaamse ambtenaren niet meer bevoegd en kunnen dit ook niet meer worden.

De heer Van Hoorebeke heeft dezelfde vraag gesteld in de Kamer op 17 januari 2002. Uw federale collega van Vervoer en Mobiliteit, mevrouw Durant, antwoordde dat het voormelde artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer nog steeds onverkort geldt. Ze opperde bovendien het idee dat ambtenaren van de Vlaamse diensten, vermoedelijk in de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie, zouden worden betrokken bij de afhandeling van overtredingen die werden vastgesteld door onbemande, automatisch werkende camera's. Zij preciseerde dat uw ambtenaren zouden kunnen optreden, op voorwaarde evenwel dat hun processen-verbaal worden ondertekend door bevoegde officieren van de gerechtelijke politie. Ze zou contact opnemen met u en uw diensten om de samenwerking te concretiseren. Ze zou in dit verband nog met u en uw diensten contact opnemen om dergelijke samenwerking verder uit te werken en te concretiseren.

Mijnheer de minister, hebben de voormalige ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen nu al of niet de toezichtsbevoegdheid die hen krachtens wettelijke bepalingen werd toegewezen ? Zo neen, waarom niet ? Is het mogelijk hen of andere ambtenaren van uw diensten opnieuw toezichtsbevoegdheid op de naleving van het verkeersreglement te geven ? Zo ja, op welke wijze kan dat ? Wat is uw reactie op het voorstel van federaal minister Durant om aan Vlaamse ambtenaren, al dan niet als agent van de gerechtelijke politie, een ondersteunende rol te geven bij de afhandeling van verkeersovertredingen die door onbemande automatisch werkende camera's werden vastgesteld ? Zult u ter zake initiatieven nemen ?

Eerlijkheidshalve moet ik eraan toevoegen dat de vragen aan minister Durant enkel gingen om het vervangen van de filmrolletjes. Dat was toen het discussiepunt. In haar antwoord spreekt ze over de bevoegdheid van Vlaamse ambtenaren, zelfs over een verdergaande bevoegdheid mits een protocolakkoord tussen de verschillende niveaus. Ik citeer haar besluit : 'Ik vind het een interessante mogelijkheid om de agenten van Bruggen en Wegen voor enkele taken te gebruiken, zoals voor de rolletjes. De processen-verbaal moeten wel door een bevoegd persoon worden getekend. Daarom wil ik nakijken of we mogelijks vlugger tewerk kunnen gaan in het kader van de problematiek rond de functionering van onbemande camera's. Natuurlijk moet ik met mijn administratie en de gewesten met hun administratie samenwerken om de door u en door mij geciteerde artikels goed te keuren'.

Het antwoord was dus eigenlijk niet zo duidelijk. Nadien zijn we nog raad gaan inwinnen bij een van de pausen van de verkeersreglementering, de heer Romain Poté. Hij heeft mondeling bevestigd dat de Vlaamse ambtenaren nog wel bevoegd zijn. Er is dus dringend duidelijkheid nodig over wie waarvoor bevoegd is. Nadien kan worden gediscussieerd of de ambtenaren daar al dan niet voor worden ingeschakeld.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, op 16 januari jongstleden deelde ik u mee dat de Vlaamse ambtenaren niet bevoegd zijn toezicht uit te oefenen op een reglementering die federaal is gebleven. Ik handhaaf dit standpunt, en wel om een aantal redenen.

In artikel 3 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer – beter gekend als het wegverkeersreglement – worden de desbetreffende ambtenaren die inmiddels onder het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap ressorteren, inderdaad vermeld als personen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen. Als gevolg van de staatshervorming is het echter onmogelijk dat Vlaamse ambtenaren toezicht uitoefenen op een federale materie. De staatshervorming heeft derhalve impliciet de tekst van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer gewijzigd.

Voor alle duidelijkheid : uw vraagstelling behelst de problematiek van de onbemande camera's en meer bepaald het onderzoek naar de personen die bevoegd zijn overtredingen van het wegverkeersreglement vast te stellen die door deze camera's worden waargenomen. In de actuele stand van de wetgeving gaat het enkel om snelheidsovertredingen en het negeren van rode lichten. Dit zijn duidelijk aangelegenheden die exclusief tot de federale bevoegdheid behoren.

Volledigheidshalve merk ik op dat sommige bepalingen van het wegverkeersreglement daarentegen ook als gewestelijke bevoegdheden kunnen worden beschouwd, waarvoor de Vlaamse ambtenaren wel opsporingsbevoegdheid hebben. Ik kan hier onder meer verwijzen naar de bepaling uit artikel 7.2 van het wegverkeersreglement. Die stelt dat het verboden is de weg te beschadigen. Dit misdrijf hangt uiteraard nauw samen met het beheer van de weg. Voor de vaststelling van inbreuken op deze bepaling dienen de gewestelijke ambtenaren mijns inziens dan ook als bevoegde personen te worden beschouwd.

Deze redenering werd trouwens ook gevolgd door de Raad van State in zijn advies bij het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen van 3 oktober 2000 in verband met de politionele bevoegdheden van de ambtenaren van de Vlaamse waterwegenadministratie. De Raad van State stelde uitdrukkelijk dat het toezicht van de Vlaamse ambtenaren enkel kan slaan op de voorschriften die verband houden met het beheer van de scheepvaartwegen, en niet op het scheepvaartverkeer. De analogie tussen het verkeer op de weg en het verkeer op de waterweg is uiteraard duidelijk.

Ook al wordt het algemeen scheepvaartreglement, net als het wegverkeersreglement beschouwd als behorende tot de ‘regels van algemene politie’ waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven, dan moet toch worden aangenomen dat sommige bepalingen uit dit reglement betrekking kunnen hebben op het beheer. De bevoegdheid over deze bepalingen is aan de gewesten toevertrouwd. Nogmaals leg ik nadruk op het feit dat de hier gevoerde discussie enkel betrekking heeft op het vaststellen van snelheidsovertredingen en overtredingen van de verplichting te stoppen voor een rood licht.

Deze bepalingen kunnen niet met het beheer van de weg – zelfs niet het beheer in de meest ruime zin – in verband worden gebracht. Daardoor is de Vlaamse overheid op dit vlak onbevoegd. Er bestaat op dit punt trouwens een precedent in de rechtspraak. Het Arbitragehof vernietigde in een arrest van 18 januari 1996 een bepaling uit het decreet van 4 mei 1994 betreffende de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer, waarbij de Vlaamse regering werd gemachtigd politieverordeningen tot stand te brengen voor het scheepvaartverkeer op de waterwegen. Door het Arbitragehof werd geoordeeld dat het hier ‘algemene politie’ betrof waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Als het een overheid verboden is in een bepaalde materie een regeling tot stand te brengen, kan ze in deze materie ook geen toezicht uitoefenen. Ik verwijs naar een van de belangrijke principes van de staatshervorming die erin bestaat dat de overheid die bevoegd is normen te stellen in een bepaalde aangelegenheid, ook met de zorg van de tenuitvoerlegging is belast. Aangezien enkel de federale overheid de regels van de ‘algemene politie’ kan vaststellen, is zij ook de enige die toezicht op deze regels kan uitoefenen.

Mijnheer Loones, u verwijst naar de reglementering met betrekking tot het personeel van De Lijn. Hier bestaat wel een duidelijk verschil met de algemene bevoegdheid tot het vaststellen van verkeersovertredingen. Het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer is een gewestelijke aangelegenheid. Om deze taak te kunnen uitvoeren, moeten de ambtenaren van de Vlaamse Vervoermaatschappij over een aantal toezichtsbevoegdheden te beschikken. Het spreekt voor zich dat deze ambtenaren bijvoorbeeld geen snelheidsovertredingen kunnen vaststellen. Zoals u zelf ook stelt, gaat het hier om

**Stevaert**

een toezicht op belemmeringen van doorgang en van halte, noodzakelijk voor het verzorgen van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Dat is een gewestelijke materie.

Als besluit kan ik stellen dat de Vlaamse ambtenaren niet de algemene toezichtsbevoegdheid van artikel 3 van het wegverkeersreglement hebben. Die kan hun ook in de toekomst, behoudens een verdere staatshervorming, niet worden verleend. Vlaamse ambtenaren kunnen enkel als bevoegde personen in de zin van artikel 3 van het wegverkeersreglement worden beschouwd voor die bepalingen uit dit wegverkeersreglement die op basis van de staatshervorming door het Vlaams Gewest kunnen worden geregeld. Ik kan hier onder meer verwijzen naar de bepalingen in het wegverkeersreglement die verband houden met het beheer van de weg in de meest ruime zin.

Het voorstel van minister Durant waarbij Vlaamse ambtenaren met de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie hun processen-verbaal zouden laten ondertekenen door bevoegde officieren van gerechtelijke politie, stuit op juridische bezwaren. Om het proces-verbaal te kunnen opstellen, zouden de Vlaamse ambtenaren toegang moeten hebben tot de informatie die zich op de filmrol bevindt. Op die manier nemen ze echter kennis van elementen van een strafonderzoek, terwijl dit geheim is. Om de betrokken bestuurder te identificeren, zouden de Vlaamse ambtenaren ook toegang moeten hebben tot de databestanden van de federale diensten. Ook hier doet zich een probleem voor wat de bescherming van de privacy betreft.

Daarenboven geldt de bijzondere bewijswaarde tot het bewijs van het tegendeel, enkel voor processen-verbaal die door de daartoe aangeduide bevoegde personen zijn opgesteld. Aangezien de Vlaamse ambtenaren wat deze specifieke misdrijven betreft niet als bevoegde personen in het wegverkeersreglement kunnen worden beschouwd, hebben ze niet de bevoegdheid het desbetreffende proces-verbaal met bijzondere bewijswaarde op te stellen. De omstandigheid dat het proces-verbaal achteraf door een effectief bevoegd persoon zou worden ondertekend, verleent het document niet dezelfde bewijswaarde. De bewijswaarde tot het bewijs van het tegendeel geldt immers enkel voor wat betreft de door de verbalisant persoonlijk, binnen de perken van zijn opdracht, regelmatig gedane zintuiglijke vaststellingen, maar niet voor inlichtingen die hij buiten die vaststellingen krijgt, zoals bijvoorbeeld inlichtingen die hem door Vlaamse ambtenaren zouden worden meegedeeld.

Het proces-verbaal is een instrument in het kader van de opsporing van misdrijven. De Vlaamse ambtenaren kunnen niet deelnemen aan het opsporingsonderzoek in een federale aangelegenheid en kunnen in dit verband dan ook niet, zoals minister Durant voorstelt, als ‘agent van gerechtelijke politie’ worden beschouwd.

**De voorzitter** : De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones** : Ik dank de minister voor het duidelijk antwoord. Het zal ongetwijfeld verder worden onderzocht. Federaal minister Durant zal worden geconfronteerd met dit standpunt. Ik heb de indruk dat ze voorhoudt dat er vanuit een federale delegatie wel bepaalde opdrachten kunnen worden gegeven. Minister Durant had aangekondigd dat daarover overleg zou zijn. Zijn daar al stappen in gezet ?

**Minister Steve Stevaert** : Het Vlaams niveau kan de filmrolletjes misschien plaatsen in die onbemande camera’s, die er terug uithalen en die materieel overhandigen aan de bevoegde personen. We moeten daar echter voorzichtig in zijn. De federale overheid wil deze bevoegdheid niet afstaan, maar heeft zelf niet genoeg personeel. Ik vind dan ook niet dat we ons naar die situatie moeten schikken. Ik denk niet dat het Vlaams Parlement dat van mij verwacht.

**De heer Jan Loones** : Zijn er al contacten geweest ?

**Minister Steve Stevaert** : We hebben de federale minister in het verleden al laten weten dat we hier niet voor bevoegd zijn. We zijn uiteraard gelukkig met het antwoord van de minister dat we nu wel bevoegd zijn. We gaan er dan ook vanuit dat er initiatief zal worden genomen.

**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 uitvoering van het decreet basismobiliteit in grootstedelijk gebied**

**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 uitvoering van het decreet basismobiliteit in grootstedelijk gebied.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 28 maart 2001 keurde het Vlaams Parlement het decreet basismobiliteit goed. Op basis van een amendement vanuit de meerderheid werd in het voorliggend ontwerp onder meer grotere aandacht gevraagd voor de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent. Concreet werden de grootsteden als extra niveau opgenomen, waarbij werd vastgelegd dat de bedieningsfrequentie in de grootstedelijke gebieden nooit lager ligt dan de bedieningsfrequentie in de stedelijke gebieden. Dat betekent dat in het weekend bussen en trams minstens tot 1 uur 's nachts moeten rijden. Ze moeten bovendien een mimimum aan aantrekkingspolen bedienen.

Het decreet basismobiliteit is een ambitieus decreet ; de uitvoering ervan vraagt enige tijd. We stellen toch vast dat dat ondertussen al een jaar duurt. Zolang er geen uitvoeringsbesluiten zijn, begint de klok voor De Lijn niet te lopen. Die klok geeft De Lijn nog twee jaar om alles uit te voeren. Gelukkig heeft De Lijn niet gewacht op deze procedure en heeft ze per provincie een prioriteitenlijst opgesteld van gemeenten, waar de basismobiliteit op korte termijn zal worden gerealiseerd.

Tot mijn verbazing stel ik vast dat er voor het laatavondverkeer in Gent nog geen stappen werden genomen. De Gentse schepen voor Mobiliteit was daarover heel duidelijk, ze zei : 'Toen ik De Lijn vroeg om ook in Gent later te rijden, kreeg ik als antwoord dat de stad daar financieel moet voor opdraaien.' Dit antwoord staat haaks op het decreet basismobiliteit dat we in het parlement hebben goedgekeurd.

Mijnheer de minister, u hebt in een krant gezegd dat u de vragen van Gent met open armen zou ontvangen en dat er dit jaar misschien al een proefproject kan beginnen. Ik apprecieer dit welwillend antwoord, maar het staat haaks op de realiteit, omdat Gent niet voorkomt op de lijst van de programmatie van De Lijn voor de basismobiliteit 2002 in Oost-Vlaanderen. Mijnheer de minister, hoe verhoudt uw initiatief zich tot de initiatieven die De Lijn tot nu toe heeft genomen ? U hebt gezegd dat Gent een groter tijdsvenster nodig heeft dan een landelijk gebied om dit te realiseren. Ik denk dat dit niet correct is, omdat het materiaal dat nodig is voor de organisatie van bijvoorbeeld een belbus in landelijk gebied, in een stad als Gent al aanwezig is.

Mijnheer de minister, is het correct dat in de prioriteitenlijst 2002 voor de realisatie van basismobiliteit van De lijn, er niets gepland is voor Gent ? Tegen welke einddatum zal het laatavondvervoer in Gent worden gerealiseerd ? Wat bedoelt u als u zegt dat u op korte termijn in Gent een modelproject wilt opzetten ? Over welke budgetten gaat het ?

Er wordt al geruime tijd gemeld dat er een studie openbaar vervoer regio Gent aan de gang is. Mijnheer de minister, wanneer zal die studie klaar zijn ? Gaat ze enkel over de uitwerking van de basismobiliteit of is er ook aandacht voor de doelstelling in het Vlaams regeerakkoord inzake de realisatie van een voorstedelijk tramnet ?

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de doelstelling van basismobiliteit is tweeledig. Enerzijds wil ze iedereen de kans geven om deel te nemen aan het openbaar vervoer, en anderzijds wil ze een overstap creëren van de auto naar het openbaar vervoer, en dus de mogelijkheid tot duurzame mobiliteit garanderen.

De Lijn kan niet in alle gemeenten tegelijk basismobiliteit invoeren. Van de Vlaamse regering krijgt De Lijn vijf jaar de tijd om basismobiliteit in te voeren. Om te weten welke gemeenten er eerst aan bod komen, werd een prioriteitenlijst opgesteld. Die is gebaseerd op een objectieve behoeftenanalyse, die rekening houdt met het bestaande aanbod openbaar vervoer in de gemeente of stad, het inwoneraantal en de oppervlakte. Gent staat op de 53e plaats in die prioriteitenlijst, wat betekent dat de basismobiliteit voor 2005 gepland wordt en er bijgevolg op het programma van 2002 voor Gent niets is gepland.

Momenteel maakt de VVM een nieuwe en geactualiseerde stand van zaken op over de basismobiliteit in Vlaanderen. Daaruit zal een geactualiseerde

**Stevaert**

objectieve behoeftenanalyse vloeien. Ik heb trouwens beloofd dat ik de geactualiseerde toestand aan het parlement zou overmaken.

De bediening bovenop de basismobiliteit wordt in het netmanagement geregeld. In het uitvoeringsbesluit van het netmanagement zal een bijkomende bediening van minstens twee uur moeten worden gepland in de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen ; dat zal ook gebeuren. Om historische redenen is dit in Antwerpen reeds gerealiseerd en in Gent niet.

De twee grootstedelijke gebieden moeten op dezelfde manier worden behandeld. Daarom heb ik in afwachting van de vastlegging van de normen bij uitvoeringsbesluit, aan de stad voorgesteld om een convenant af te sluiten over het laatavondvervoer. Hierbij kan een gelijkaardig project, zoals in Antwerpen, met laatavondlijnen worden opgezet. Ondertussen zijn de onderhandelingen tussen de VVM en de stad aangevat en heeft de VVM een onderzoek opgestart over wanneer, op welke lijnen en hoe het laatavondvervoer kan worden ingericht en op welke termijn dit kan worden gerealiseerd. Dit project kan binnen de beschikbare kredieten van het jaar 2002 worden gerealiseerd.

De openbaarvervoerstudie regio Gent zit momenteel in de tweede fase. In de synthesefase heeft de stuurgroep het scenario gekozen, verder moet daarin nog het busnetwerk worden geïmplementeerd. Ondertussen is het studiebureau reeds begonnen aan fase 3, de uitwerking van drie hoofdassen.

Die studie sluit aan bij de doelstellingen van het regeerprogramma. In de openbaarvervoerstudie regio Gent is het grootstedelijk gebied een van de uitgangspunten. Een tramnetwerk op grootstedelijk niveau wordt onderzocht en uitgewerkt. Zodra de studie voltooid is, kan gradueel worden begonnen aan de uitwerking van dit grootstedelijk tramnetwerk.

**De voorzitter** : De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat Gent niet bovenaan de prioriteitenlijst staat, maar dat u aan de stad hebt voorgesteld om een convenant af te sluiten. Betekent dit dat Gent daarvoor een eigen financiële bijdrage moet betalen ? Wanneer zal die studie openbaar vervoer regio Gent af zijn ?

**Minister Steve Stevaert** : Dit wordt aan het mobiliteitsplan gelinkt. Ik ken daar de stand van zaken niet van.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, de openbaarvervoerstudie gaat over de regio Gent, dit overstijgt de stad Gent. De studie wordt uitgevoerd door De Lijn. Ik denk dat de eindverantwoordelijkheid voor de deadline dus bij De Lijn ligt. U moet mij kunnen zeggen wanneer dat is.

**Minister Steve Stevaert** : Convenants worden altijd gekoppeld aan het mobiliteitsplan, ook in Gent. Daarin is een financiële inbreng gepland van alle betrokkenen. We willen een oplossing voor het tijdsvenster, zodat Gent en Antwerpen op dezelfde manier worden behandeld, ook op financieel vlak. Gent moet niet betalen voor iets waarvoor Antwerpen niet moet betalen. Dat zou onrechtvaardig zijn.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, u zegt dat in een convenant alle betrokkenen meebetalen en dat Gent niet benadeeld wordt ten opzichte van Antwerpen. Uw antwoord is niet duidelijk.

**Minister Steve Stevaert** : Als men in een convenant extra zaken afspreekt, dan kunnen daarvoor extra middelen worden gepland. De latere bediening moet worden gedragen door de Vlaamse overheid, dus door De Lijn. Die moet middelen uittrekken voor de Oost-Vlaamse zetel. Ik wil gebruik maken van het vergroten van het tijdsvenster om een aantal andere punten in Gent aan te kaarten.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, is er een deadline gepland voor de studie openbaar vervoer regio Gent ?

**Minister Steve Stevaert** : Zo snel mogelijk.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de homologatie van de nieuwe onbemande camera's**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en

**Voorzitter**

Energie, over de homologatie van de nieuwe onbemande camera's.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik was van plan om mijn vraag in te trekken, maar met het opduiken van nieuwe gegevens over de onbemande camera's, heb ik besloten om ze toch te stellen.

Mijnheer de minister, u hebt vroeger al bekendgemaakt dat er per jaar 100 onbemande camera's worden bijgeplaatst in Vlaanderen. Naar aanleiding van interpellaties van de heren Ansoms en Vanvelthoven, werd geantwoord dat er op de dienst Metrologie van Economische Zaken amper zes mensen werken, van wie de helft voor Vlaanderen. Als we stellen dat 100 camera's gemiddeld 120 werkdagen vergen, dan betekent dit dat we wachten op Godot.

Minister Picqué en uzelf hebben gezegd dat alles is opgelost. Als ik de vermelde interpellaties en het antwoord van minister Picqué opnieuw lees, dan heb ik de indruk dat de problemen nog niet zijn opgelost. Minister Picqué geeft toe dat die dienst moet worden versterkt en dat er iets moet worden gedaan aan de lange procedure. Voor de rest werden er nog geen nieuwe initiatieven genomen. Gisteren is opnieuw gebleken dat de onbemande camera aan de Craeybeckxtunnel is ingesteld op de formidabele snelheid van 161 kilometer per uur, en vandaag blijkt dat 141 kilometer per uur te zijn.

De homologatie gaat nu misschien sneller, maar mijn indruk is dat het niet op de correcte manier gebeurt. Mijnheer de minister, hoe kunt u ons overtuigen dat die camera's vlot en snel kunnen worden geplaatst ? Hebt u daarover overleg gepleegd met minister Picqué ?

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben verheugd dat de problemen met de onbemande camera's in een stroomversnelling zijn geraakt. Dat was nodig. Er duiken nog steeds absurde verhalen op over welke ministers bevoegd zijn voor welke onderdelen van de behandeling van de onbemande camera's. De puntjes moeten op de i worden gezet, iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen : vier federale ministers en één Vlaams minister zijn bevoegd. Er is schot in de zaak gekomen. De camera aan de Craeybeckxtunnel werkt opnieuw, na een dag lang verstek te hebben laten gaan. Het goede nieuws is dat er terug pv's worden opgemaakt – als tenminste het fimrolletje niet breekt, want een ongelukje kan altijd gebeuren. De procedure loopt voor de camera's langs de A12. Het gewest neemt dus zijn verantwoordelijkheid en wacht niet op wat er op federaal niveau gebeurt. Nog belangrijker is wel dat ook het federale niveau in een stroomversnelling is terechtgekomen. Voor mij ligt het 23-puntenplan van de federale regering. De maatregelen 3 tot 6 gaan over de verbetering van de automatische controlesystemen. Ik heb nooit ontkend dat er op federaal niveau problemen waren. Ik ben erg blij dat de ministers Picqué, Verwilghen, Durant en Duquesne allemaal in beweging zijn gekomen en dat premier Verhofstadt dat coördineert.

Maatregel 3 gaat over de uitbreiding van de overtredingen die kunnen worden vastgesteld door automatische camera's. Het gaat dus wellicht niet enkel over het rijden door een rood licht en snelheidsovertredingen In de toekomst kunnen daar ook andere overtredingen bijkomen. Maatregel 4 heeft betrekking op de verbetering van de overlegprocedure inzake de plaatsing van automatische camera's. Het KB dat nog door de ministers Vande Lanotte en De Clerck en staatssecretaris Peeters is gemaakt, zal men onderzoeken. In maatregel 5 stelt men dat de federale politie het gebruik van filmrollen in alle diensten zal veralgemenen. Men wil filmcassettes met een capaciteit van meer dan 36 beelden gebruiken. Die worden trouwens vandaag al gebruikt : de camera aan de Craeybeckxtunnel bevat rolletjes met 450 tot 500 opnamen. Maatregel 6 slaat op de verbetering van de homologatieprocedure en de aanwerving van bijkomend personeel voor de dienst Metrologie. Die maatregelen zijn nodig als we veel bijkomende camera's in Vlaanderen maar ook in Brussel en Wallonië willen plaatsen.

De heer Ansoms heeft terecht het probleem van de tolerantiedrempel ter sprake gebracht. Maatregel 1 heeft het over een wezenlijke verhoging van de controles op de autosnelwegen met 10 percent. Als men echter tezelfdertijd de tolerantiedrempel verhoogt, dan zitten we fout. Die discussie moet op het federale niveau worden gevoerd. We moeten echter wel zeer goed duidelijk maken dat het niet kan dat men het aantal controles uitbreidt en tezelfdertijd de normen versoepelt. Er moet meer én strenger worden gecontroleerd. We moeten bekeuren vanaf een snelheid van 121 kilometer per uur, en niet vanaf 141 en zeker niet vanaf 161.

**De voorzitter** : De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, er is lang een discussie gevoerd over wie nu precies bevoegd is voor de werking van de onbemande camera's. Stilaan komt een oplossing in zicht.

Ik wil de minister toch even confronteren met het volgende. In een schriftelijke vraag heb ik de minister gevraagd hoe het zit met de werking van de onbemande camera's in Gent-Eeklo. Hij heeft me geantwoord dat dit een federale bevoegdheid is, en dat ik op dat niveau het antwoord moet zoeken. Twee dagen geleden las ik in De Gentenaar dat de belangrijkste onbemande camera in Gent – die langs de stadsring staat – al een half jaar niet werkt omdat de bevoegde Vlaamse ambtenaar ziek is. Als die informatie klopt, was het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag onvoldoende. Ik vraag daarover opheldering.

Tijdens het plenaire debat over verkeersveiligheid heeft de minister gezegd dat 20 van de 24 camera's goed functioneren. Misschien is het nuttig dat de minister ons meedeelt waar die 4 camera's staan. Hij zegt in zijn antwoord dat ik het antwoord op federaal niveau moet zoeken, maar nadien lees ik in de krant dat de ziekte van een Vlaams ambtenaar de oorzaak is van het niet-functioneren van een camera. Dat is niet prettig.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zal nogmaals proberen om de heer Holemans vriendelijk uit te leggen hoe de vork in de steel zit. Ik deel de mening van de heer Malcorps, op een punt na : ik ben van mening dat we daarover in Vlaanderen wél moeten discussiëren. We bevinden ons in een vreemde situatie, en ik zou graag hebben dat dit voor iedereen duidelijk wordt. Het zou goed zijn als het parlement daarover een standpunt zou innemen.

In principe moet Vlaanderen geen camera's plaatsen. Dat is een zaak van de federale overheid, en van die overheid alleen. Toch plaatsen we camera's. Maar wat gebeurt er dan ? We moeten een ongelooflijk vernederende procedure doorstaan om de homologatie en de ijking van de camera's te bewerkstelligen. Die procedure is bureaucratisch, archaïsch en onmenselijk. Het ministerie van Economie legt ons een ongelooflijke graad van secuurheid op. Ik beschuldig niemand, ik stel dat enkel vast. Want waartoe dient dat ongelooflijk secuur systeem ? Dat dient dan om toe te laten dat men via de camera een normoverschrijding tot 40 percent aanvaardt.

We ondergaan die procedure. Het ministerie van Economie beschikt echter over te weinig personeel om dat vlot af te handelen. De invoering van de euro noopte het departement om zich tijdens het jaareinde bezig te bouden met de herijking van de taximeters. Op dat ogenblik was er vrijwel geen personeel aanwezig dat zich kon bezighouden met onze vragen. Minister van Economie Picqué garandeert ons nu dat er nieuwe mensen in dienst worden genomen om zich daarmee bezig te houden. Ik hou hout vast, maar de federale overheid zegt ons toe dat er 100 camera's kunnen worden geïnstalleerd dankzij de nieuwe aanwervingen en een minder bureaucratische aanpak.

Men is zo ongelooflijk welwillend geweest om Vlaanderen toe te laten zelf een prehomologatieprocedure uit te voeren. We mogen over het draaiboek beschikken om dat allemaal zelf eens uit te proberen. Nadien moeten we het ministerie van Economie zelf vragen om de procedure af te werken. We zijn blij dat het vooruitgaat.

De voorbije dagen was er een incident omdat een filmrolletje was gebroken of gebarsten. Ik laat dat in het midden, want het schijnt dat de opnames wel leesbaar en dus bruikbaar zouden zijn. Juristen van dit land moeten zich daarover buigen. Gelukkig is er een minister die geen jurist is, en zegt dat diegene die het rolletje heeft ingebracht wellicht ook verantwoordelijk is voor de breuk of de barst. Dat is wellicht de voor de hand liggende conclusie.

Ik zal het probleem met de camera in Gent laten onderzoeken. Het verhaal is merkwaardig : heeft de ziekte van een Vlaamse ambtenaar invloed op het al dan niet functioneren van een camera ? Ik wil dat laten onderzoeken. In elk geval hebben we ongelooflijk veel geluk met de aanbesteding van die 100 camera's want het bedrijf dat de aanbesteding in de wacht sleept, heeft al ervaring met de homologatieprocedure. Dat helpt. Als het een ander bedrijf was geweest, dan hadden we de hele zaak naar de Griekse kalender kunnen verwijzen. De heer Ansoms heeft dat in Wuustwezel meegemaakt. De gemeente Wuustwezel – of beter de IPZ – heeft met eigen middelen een camera gekocht. Maar die camera zal wellicht maar erg moeizaam worden gehomologeerd. Die zaak is al anderhalf jaar aan de gang. Gelukkig zullen onze camera's wellicht wel worden gehomologeerd.

**Stevaert**

We moeten goed uitkijken met de filmrolletjes. We moeten vermijden dat de federale overheid overal rolletjes met 800 opnames inbrengt. Het zal moeilijk zijn om haar daarvan te overtuigen. *(Gelach)*

Men mag dat probleem niet onderschatten. Op bepaalde plaatsen, waar veel overtredingen worden begaan, zijn filmrolletjes met veel opnames op hun plaats. Als men die echter ook inbrengt op plaatsen waar weinig overtredingen worden begaan, is de termijn vooraleer het rolletje is opgebruikt te lang. Dat is belangrijk, want de pv's moeten binnen een bepaalde termijn worden uitgereikt. We zullen dus moeten differentiëren.

De tolerantiedrempel mag niet groter zijn dan een beperkte technische marge. Het kan niet dat men pas vanaf 140 kilometer per uur verbaliseert, in dat geval heeft het handhavingsbeleid geen zin.

**De heer Carl Decaluwe** : Naar aanleiding van verschillende discussies over andere onderwerpen hebben we al vastgesteld wat we vandaag opnieuw vaststellen : minister Stevaert loopt niet hoog op met een aantal aspecten van het werk van de federale regering.

Ik heb nog een vraag over de technische afwijking. In Nederland bedraagt ze 5 kilometer per uur. Ik ben geen voorstander van een systeem waarbij wordt beboet vanaf 121 kilometer per uur. Ik heb de indruk dat we nog niet binnen enkele maanden een oplossing zullen hebben als we daarvoor moeten wachten op minister Picqué en zijn diensten. De aanwervingen bij de federale overheid verlopen niet zo snel. Welke garanties heeft de minister dat die 100 onbemande camera's worden geplaatst, worden gehomologeerd en ook nog correct werken ? Denkt hij dat dit nog dit jaar zal gebeuren ? Welk tijdschema heeft hij voor ogen ? Uit de parlementaire bescheiden blijkt niet dat minister Picqué waterdichte garanties heeft gegeven.

**Minister Steve Stevaert** : De federale regering in haar geheel heeft bij monde van premier Verhofstadt toegezegd om al het mogelijke te ondernemen om die 100 camera's te laten ijken, homologeren en uit te rusten met filmrolletjes. Het pijnpunt zal merkbaar worden als er veel pv's worden gemaakt. Men wil dat oplossen door de tolerantiedrempel te verhogen. Dat is geen oplossing, zoals ook de heer Malcorps heeft gezegd. Als dat de praktijk wordt, dan weiger ik Vlaams geld te besteden aan camera's die tenslotte geen effect zullen opleveren. Hoe dan ook heeft men me verzekerd dat die 100 camera's er komen. Als minister hou ik me persoonlijk met deze zaak bezig. Dat is merkwaardig. Ik telefoneer zelf om te weten te komen hoe het zit en ook om suggesties te doen. Misschien kan ik die ervaring later nog eens gebruiken bij een sollicitatie voor een andere job. *(Gelach)*

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jean Geraerts 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 omleidingsweg rond Munsterbilzen en de invloed hiervan op de verkeersproblemen op de N730 en de N76**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Geraerts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de realisatie van de omleidingsweg rond Munsterbilzen en de invloed hiervan op de verkeersproblemen op de N730 en de N76.

De heer Geraerts heeft het woord.

**De heer Jean Geraerts** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op dit ogenblik zijn de N730 en de N76 de twee voornaamste toegangswegen tot de industriegebieden van de stad Genk. Daarenboven zijn beide ook de belangrijkste verbindingswegen tussen enerzijds de industriegebieden van As en Opglabbeek en anderzijds de autosnelweg E313. Ze worden door veel automobilisten die de drukke verkeersader Eindhoven-Hasselt willen vermijden ook gebruikt als een vluchtweg.

Deze twee verbindingen zorgen op dit ogenblik dan ook voor enorme verkeersoverlast binnen de woonkernen Diepenbeek-Lutselus en Munsterbilzen. Uit recente tellingen blijkt dat in de centra van beide woonkernen ongeveer 17.000 voertuigen per dag passeren. De doortocht in Lutselus wordt dan nog extra verzwaard doordat 30 percent van deze voertuigen, vrachtwagens zijn die gebruik maken van de N76.

Om aan deze verkeersproblemen binnen deze woonkernen een oplossing te bieden, werd een verbetering van de doortocht Munsterbilzen gepland voor het jaar 2002. Het eerste project, namelijk de

**Geraerts**

rotonde aan de Taunusweg, wordt op dit ogenblik gerealiseerd. De aanleg van de doortocht Munsterbilzen betekent echter ook dat het zwaar verkeer niet meer door Munsterbilzen mag en dat het wordt omgeleid via de N76, waardoor de woonkern Lutsetus nog eens extra wordt belast.

Mijnheer de minister, minister-president Dewael en uzelf hebben gezegd dat de N76 in Diepenbeek zou worden ondertunneld of ingebed over een lengte van ongeveer twee kilometer. Hierbij zouden dan een twintigtal huizen moeten worden onteigend en afgebroken. De uitvoering van de doortocht Munsterbilzen, alsook de aanpassingen aan de N76 te Diepenbeek zullen het aantal voertuigen binnen deze woonkern niet verkleinen en betekenen geenszins een woonverbetering voor de inwoners van beide kernen. De uitlaatgassen, die toch een zeer negatieve invloed hebben op de leefkwaliteit en de gezondheid van de bewoners, zullen zeker niet verminderen. Volgens een studie sterven op dit ogenblik meer mensen aan de gevolgen van uitlaatgassen dan aan ongevallen.

Een alternatief is echter de aanleg van de ring rond Munsterbilzen, die een positieve invloed zal hebben op de verkeersstroom door de woonkernen Munsterbilzen en Lutselus. Deze ring kan dan worden gebruikt door het verkeer uit de verschillende industriegebieden en ontlast zo de twee woonkernen. Het tracé van deze omleidingsweg ligt op dit ogenblik vast in het gewestplan en kan als dusdanig geen belemmering zijn voor de realisatie van deze omleidingsweg.

Dat de aanleg van deze ring ook een bekommernis is van het gemeentebestuur van Bilzen blijkt overduidelijk uit een motie die eenparig door de gemeenteraad werd goedgekeurd op 23 oktober 2000. Gezien de enorme verkeers- en gezondheidsproblemen binnen de twee woonkernen dring ik dan ook aan op de realisatie van de ring rond Munsterbilzen.

Mijnheer de minister, wordt de doortocht Munsterbilzen dit jaar verwezenlijkt ? Zijn er concrete plannen tot een ondertunneling of inbedding van de N76 in Diepenbeek ? Is de realisatie van de omleidingsweg rond Munsterbilzen opgenomen in een toekomstplanning en wanneer is in de realisatie ervan voorzien ?

**De voorzitter :** Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, in het meerjarenprogramma 2002-2004 is in een bedrag van 200 miljoen frank voorzien voor de heraanleg van de N730 te Munsterbilzen. In 2002 worden de onteigeningen doorgevoerd en zal de eerste fase van de doortocht worden aanbesteed. De aanleg van een omleidingsweg is niet opgenomen in het meerjarenprogramma. Het Vlaams Gewest legt immers geen omleidingsweg aan wanneer de doortocht heringericht wordt en vice-versa. Bij de aanleg van een omleidingsweg wordt de bestaande gewestweg die zijn functie verloren heeft ten gevolge van de omleidingsweg in zijn bestaande toestand overgeheveld naar de lokale overheid. De keuze voor de heraanleg van de N730 werd genomen naar aanleiding van de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De aanleg van een omleidingsweg is op dit ogenblik dus geen optie. Ofwel wordt gekozen voor een doortocht ofwel voor een omleidingsweg. Bilzen heeft zelf gekozen voor de doortocht.

De herinrichting van de gewestweg N76 in Diepenbeek is eveneens in het meerjarenprogramma opgenomen. Deze herinrichting beoogt de veiligheid op de kruispunten te verhogen, en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Het is ook de bedoeling veilige fietspaden aan te leggen. In 2002 wordt het wegvak tussen de gewestweg N2 Grendelbaan en de N76d Stationstraat uitgevoerd. Deze werken werden reeds in 2001 aanbesteed omdat hiervoor geen onteigeningen noodzakelijk waren. In 2002 worden ook de studies en onteigeningen uitgevoerd voor de aanleg van rotondes op de kruispunten met de N2 en de N76d. De uitvoering van deze rotondes is gepland voor 2003.

In 2002 worden ook de werken aanbesteed voor de uitvoering van voorlopige maatregelen te Lutselus met het oog op de plaatsing van bijkomende driekleurige lichtinstallaties. De volledige herinrichting van het wegvak in Lutselus, tussen de N76d en de N702, zal gebeuren door de aanleg van ventwegen, waarbij een volledige scheiding tussen enerzijds doorgaand verkeer en anderzijds bestemmingsverkeer zal worden doorgevoerd. Deze werken, die gepaard gaan met de onteigening van een aantal woningen, zijn gepland voor de periode 2004-2006. Er is absoluut geen sprake van dat er 20 woningen zouden worden onteigend. De uitvoeringsplannen hiervoor zijn nog niet uitgetekend zodat het dus voorbarig is om uitspraken te doen over het aantal onteigeningen. De ondertunneling van de gewestweg N76 te Lutselus is op korte termijn niet gepland.

**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 heraanleg van de Bredabaan te Merksem**

**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 heraanleg van de Bredabaan te Merksem.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het gaat hier eigenlijk om een soortgelijk probleem als bij de Turnhoutsebaan. Het verschil is wel dat hier de discussie nog bezig is over de herprofilering en de heraanleg. Misschien kunnen we lering trekken uit andere gevallen. Hoe dan ook, ook hier zal het zeer moeilijk zijn om het probleem op te lossen. Ook hier zie ik dus niet echt onmiddellijk de mirakeloplossing voor alle problemen die iedereen genoegdoening zal geven. In ieder geval denk ik wel dat we hier nog kunnen nagaan wat het beste is. Het overleg is trouwens bezig tussen AWV, de stad en De Lijn.

In de discussie over de heraanleg van de Bredabaan te Merksem stuit men opnieuw op het probleem dat de keuze voor een brede vrije tram- en busbedding – wat op zich uiteraard toe te juichen is – de ruimte dreigt te beperken die overblijft voor fietsers en voetgangers, zelfs als er wordt gekozen voor maar één rijstrook in elke rijrichting, tussen het kruispunt met de Deurnebaan en de Sint-Bartholomeuskerk.

Als men ingaat op de vraag van sommigen om voldoende ruimte aan de auto te geven, kan dit alleen maar ten koste gaan van de breedte van het voetpad of zal dit betekenen dat er helemaal geen fietspad of hooguit een fietssuggestiestrook rest. Dat laatste zou volgens de fietsersbond dan maar aanvaardbaar zijn als duidelijk wordt gekozen voor een zone 30-concept, met duidelijke poorten aan het begin en het einde van het meer verkeersluwe centrale stuk Bredabaan, dus de geplande rotondes aan het districtshuis en aan het Victor Roosensplein.

Ten slotte blijft ook de oversteekbaarheid over het hele traject een probleem. In het kader van het herwaarden van de Bredabaan als winkelas en het tegengaan van de handelsleegstand van inmiddels dertien percent – volgens de recente studie van het onderzoeksbureau Tempera – is dit ook van groot belang. De blijvende problemen ter zake na de heraanleg van de Turnhoutsebaan in Borgerhout zouden toch tot voorzichtigheid moeten manen. Ten slotte is er de vrees voor sluipverkeer op de parallelwegen, zoals de Terlindenhofstraat en de Sint-Bartholomeusstraat.

Daarnaast blijven alternatieve scenario's circuleren, waarbij voor de Bredabaan vooral de doorstroomfunctie voor de auto beklemtoond zou worden, en dat zowel in het stuk Victor Roosensplein – Deurnebaan, dat als ontsluiting van het Albertkanaal moet dienen, als in het stuk vanaf de Deurnebaan tot aan de kerk.

Als alternatief is er de optie van een nieuwe verbindingsweg tussen de Bredabaan en de Bisschoppenhoflaan, waarmee impliciet de helft van de reservatiestrook voor de A102, de verbinding Merksem met Wommelgem, toch zou worden ingepalmd. Men zou althans een verbindingsweg aanleggen op hetzelfde tracé. Het zou niet echt een stuk van die ring zijn, maar men zou toch de helft van dat tracé inpikken.

Dat zou dan weer ten koste gaan van de leefbaarheid van een groot deel van Merksem en van het groengebied Ertbrugge. Men zou dus de problemen wel weghalen van de Bredabaan, maar elders in Merksem de leefbaarheid weer belasten.

Hopelijk zijn beide laatste denkpistes inmiddels als heilloos onderkend en kan de discussie beperkt worden tot oplossingen die kiezen voor een meer verkeersluwe en leefbare Bredabaan. Ik hoop dat u dit straks in uw antwoord kunt bevestigen.

Begin dit jaar zou de knoop doorgehakt worden in het ambtelijk overleg tussen het gewest, de stad en De Lijn. Kunt u me meedelen of uw voorkeur effectief uitgaat naar een verkeersluwe oplossing, en op welke wijze dan garanties geboden worden inzake oversteekbaarheid en voldoende comfort en veiligheid voor voetgangers en fietsers ? Dit moet natuurlijk in overleg met alle betrokkenen worden bekeken, maar mijn vraag nu is gewoon hoe het ermee staat.

**Malcorps**

Op welke basis worden de laatste bijsturingen van de doortochtstudie verricht ? Hoe zal men de bewoners en de mensen van de districtsraad van Merksem daar ten volle bij betrekken ? Zij zullen er immers in moeten leven. Hoe staat het met de timing voor de definitieve tramverlenging ? Dat is immers ook van belang. Wanneer zal tramlijn 3 effectief tot aan de Horstebaan in Schoten rijden ? Alles is in feite klaar. De lus is er al. Het moet wel nog verder worden afgewerkt.

We kunnen eventueel nog vragen stellen over de eventuele verdere plannen. Misschien doen we er goed aan om meteen door te steken naar Brasschaat of naar Schoten. Daar is nu ook discussie over. Ik zal u daar later nog wel eens mee lastig vallen.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de heer Malcorps zegt terecht dat men niet aan alle wensen kan voldoen. Het is niet mogelijk om alle doelstellingen tegelijk in voldoende mate te realiseren. Ik heb ook niet begrepen dat de heer Malcorps zelf een of andere richting uit wijst of zelf een voorstel heeft om uit de afweging van de verschillende doelstellingen en functies een keuze te maken.

Mijns inziens moet er blijvend rekening worden gehouden met de consensus die in de districtsraad van Merksem is bereikt en die is overgenomen door het nieuwe districtsbureau. Daar stelt men dat de verbetering van de Bredabaan bedoeld moet zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en om de doorstroming te verminderen, maar dat er toch nog wel enige doorstromingsfunctie moet zijn. Het openbaar vervoer moet ruimte krijgen. De straat moet zodanig aangenamer worden dat ze effectief opnieuw als winkelas kan fungeren.

Bij de concrete invulling van dit alles moet men rekening houden met de volgende zaken. Er is het aspect dat men het openbaar vervoer volledig alle kansen wil geven. Tegelijk wil men ook de fietsers volledig alle kansen geven. Als er wordt voorgesteld om er een zone 30 van te maken, moeten we ons wel afvragen in welke mate dit de andere functies en doelstellingen eventueel in het gedrang brengt.

De heer Malcorps heeft het over het risico van sluipverkeer. Daarnaast moet men toch ook voldoende aandacht behouden voor de bereikbaarheid en voor de – zij het beperktere – doorstroming. Dit moet mogelijk blijven. Dit moet dus concreet worden onderzocht.

Hoe dan ook, in Merksem is er destijds een consensus bereikt. Ik pleit ervoor dat alle elementen van die consensusnota blijvend door iedereen in gedachten worden gehouden.

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de minister, u bezoekt regelmatig Antwerpen, ook al trammend. Ik denk dus wel dat u de Bredabaan kent. U zult moeten toegeven dat het een van de laatste bloeiende overgebleven winkelassen is die we vroeger in Antwerpen veel talrijker hadden. De heer Malcorps heeft de Turnhoutsebaan genoemd als een van de pijnlijke voorbeelden van een teloorgegane winkelas. Echter niet alleen de heraanleg van de Turnhoutsebaan heeft die winkelas de doodsteek gegeven. Er zijn vroeger al werken geweest voor de metro, en er is ook de verloedering in de zijstraten. Die fenomenen zijn er op de Bredabaan niet, en we hebben dus een dubbele reden om die winkelas te koesteren.

Er werd gezegd dat we met het oog op de noodzakelijke heraanleg van de straat de verschillende belangen tegen elkaar moeten afwegen. Welnu, in dit dossier primeert één belang heel duidelijk, namelijk dat van de plaatselijke middenstanders. We mogen blij zijn dat ze er nog zijn. Als we die winkelas willen bewaren, dan moeten we hun belangen laten primeren.

Mijnheer de minister, de middenstanders zijn vragende partij voor een goede bereikbaarheid, maar ook voor voldoende parkeergelegenheid, op de baan zelf of in de onmiddellijke omgeving. Ik hoop dat, welk project u ook verkiest, daarin ten minste rekening wordt gehouden met de verzuchtingen van de middenstanders.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, er is nog geen beslissing genomen over het toekomstig profiel van de Bredabaan. Wel werd een aantal alternatieve voorstellen uitgewerkt voor de herinrichting. Elk van deze voorstellen heeft zijn voor- en nadelen. U hebt vooral de nadelen van de voorstellen opgesomd ; over de voordelen spreekt u niet.

De uitgewerkte voorstellen zullen in elk geval met het stadsbestuur worden besproken. Pas daarna zal

**Stevaert**

er in functie van de zienswijze van de stad worden begonnen met de opmaak van een ontwerp. Het uitgewerkte ontwerp zal in een latere fase opnieuw worden voorgelegd aan het stadsbestuur en aan de Provinciale Auditcommissie.

Het Vlaams Gewest zal nog met de stad Antwerpen overleggen op welke wijze de communicatie verder zal worden georganiseerd. Hierin zal ook de samenwerking met de districtsraad aan bod komen. In elk geval zullen er nog hoorzittingen met de bevolking worden georganiseerd.

Bij wijze van indicatieve toelichting kan ik u alvast mededelen dat uit de verkeersplanologische studie over het studiegebied Merksem, tussen de Bisschoppenhoflaan en de E19-Rl, gebleken is dat er op dit ogenblik in de spits 1.400 voertuigen per uur en per rijrichting gebruik maken van de Bredabaan. Hiervan is ongeveer de helft doorgaand verkeer. Dat aantal kan worden gehalveerd door de aanleg van bijkomende infrastructuur, zoals een bijkomende rijstrook op de E19 en een verbindingsweg tussen de Bisschoppenhoflaan en de Bredabaan op de huidige reservatiestrook van de A102.

De nieuwe verbindingsweg tussen de Bisschoppenhoflaan en de Bredabaan moet niet alleen de Bredabaan ontlasten maar moet ook zorgen voor een aangepaste ontsluiting van de industriezone rond het Albertkanaal. De Deurnebaan is hiervoor immers niet geschikt.

Voor een sterkere ontmoediging van het doorgaand verkeer op de Bredabaan zijn er drastischere maatregelen noodzakelijk zoals het doorknippen van bepaalde verbindingen. Het Masterplan Antwerpen voorziet in de opbraak van onder andere de brug in de Deurnebaan en van de Hoogmolenbrug met het oog op de verbreding van het Albertkanaal. Die bruggen hoeven niet noodzakelijk op de huidige plaats te worden herbouwd en hoeven niet noodzakelijk dezelfde functie te hebben. Het moet mogelijk zijn de nieuwe bruggen zodanig in te planten dat de Deurnebaan haar functie verliest als toevoerweg naar de industriezone rond het Albertkanaal. De nieuwe bruggen moeten dan zorgen voor een betere ontsluiting van de genoemde industriezone. Het verkeer op de Bredabaan zal dan ook verder afnemen.

Ondanks het feit dat deze bijkomende infrastructuur er op dit ogenblik nog niet is, wordt er geopteerd voor een overgangsprofiel waarbij er in plaats van 1.400 voertuigen nog 900 voertuigen per uur en per richting gebruik kunnen maken van de Bredabaan. Maatgevend hiervoor is de configuratie van het kruispunt van de Bredabaan met de Deurnebaan. Er wordt dus reeds heel wat verkeer van de Bredabaan weggehouden door wat op dit ogenblik als inrichtingsprincipe wordt voorgesteld.

Als filters worden hiervoor het kruispunt van de Bredabaan met de Groenendaallaan en het kruispunt van de Bredabaan met de Horstsebaan genomen. Deze knopen moeten als doseerpunten geconfigureerd worden, zodat er geen verkeerscongestie ontstaat in de doortocht zelf.

Met het nieuwe profiel voor maximaal 900 voertuigen per uur en per rijrichting in de spits, zal de Bredabaan een veel aangenamer karakter krijgen, zodat de leefbaarheid en de veiligheid er sterk op vooruit zullen gaan. Tevens is er ter hoogte van de oversteekplaatsen voorzien in een veilige accommodatie, zodat de voetgangers veilig en zonder problemen kunnen oversteken.

In het algemeen worden er volwaardige fietspaden aangelegd in de doortocht van de Bredabaan. Er is alleen een probleem wegens plaatsgebrek in de zone tussen het Nolfplein en de Deurnebaan. Daarvoor moet nog een keuze worden gemaakt tussen een volwaardig fietspad of een fietssuggestiestrook. In het geval van een volwaardig fietspad is het voorbijsteken van een voertuig dat stilstaat op de rijweg, bijvoorbeeld voor laden en lossen, onmogelijk zonder plaatselijk de vrije tram- en busbaan te overschrijden. In het geval van een fietssuggestiestrook, hoeft men plaatselijk geen gebruik te maken van de vrije tram- en busbaan.

Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar de aanleg van een volwaardig fietspad. Ik wil dat echter niet opleggen. Zulke beslissingen worden door het Vlaams Gewest genomen in overleg met de stad Antwerpen en mits goedkeuring door de Provinciale Auditcommissie.

Tot slot kan ik u nog mededelen dat tram 3 tegen eind 2002 tot aan de Horstsebaan kan rijden.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de minister, ik hoor in uw antwoord een heleboel positieve dingen, bijvoorbeeld dat er voldoende inspraak zal zijn, uiteraard van het stadsbestuur, maar vervolgens ook op het niveau van het district. Ik treed de heer Caluwé bij dat het district al uitvoerige stappen heeft genomen, en dat ook de plaatselijke be-

**Malcorps**

woners in hoorzittingen grondig moeten worden geconsulteerd.

U kiest in de overgangsfase voor een verkeersluwe oplossing en voor een fietspad. Dat zal nog verder moeten worden bestudeerd, maar ik ben alvast blij dat u hieromtrent duidelijk kleur bekent.

Ik houd wel mijn hart vast voor de geplande infrastructurele oplossingen. Die zouden kunnen leiden tot een verschuiving van het probleem. In dat geval is de verleiding natuurlijk groot om tussen de Bredabaan en de Bisschoppenhoflaan een stuk ringweg aan te leggen. Aangezien dit weer nieuwe verkeersstromen zou genereren, vind ik dit een slechte oplossing. Ik hoop dat het niet de bedoeling is om iets op te lossen ten koste van iets anders.

**Minister Steve Stevaert** : Ik zou hier nog even wat duidelijkheid willen scheppen in verband met het overleg met de districtsraden. Antwerpen is de enige Vlaamse stad die over districtsraden beschikt. Ik vind uiteraard dat er overleg met de districtsraden moet zijn.

Zelf wil ik evenwel steeds met het stadsbestuur overleggen. Het stadsbestuur en de districtsraden moeten onderling de nodige afspraken maken. Ik wil zeker geen extra overlegniveau in Antwerpen creëren. Officieel heeft het Vlaams Gewest contact met het stadsbestuur. Het lijkt me dan ook logisch dat het stadsbestuur afspraken maakt met de districtsraden. We mogen zeker geen parallelle systemen creëren. *(Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme)*

**De heer Ludwig Caluwé** : Ik wil er toch even op wijzen dat de mensen in de districtsraden van wanten weten. Ze weten waarover ze spreken. Indien het stadsbestuur een dergelijke moeilijke keuze moet maken, kunnen we de discussie even goed in het Vlaams Parlement voeren. De afstand zou net even groot zijn. De districtsraden zijn bevoegd om adviezen te verlenen. Ik vind evenwel dat het stadsbestuur naar de adviezen van de districtsraden moet luisteren.

**Minister Steve Stevaert** : Dit is een principiële discussie. De Vlaamse overheid moet niet met de districtsraden overleggen omdat ze niet bevoegd zijn. De districtsraden kunnen de besprekingen bijwonen. Ze kunnen hierbij worden betrokken. Het bevoegde niveau is evenwel het niveau van het stadsbestuur. Indien we ons hier niet aan houden, creëren we precedenten. Ik wil geen aanleiding geven tot een defusionering van Antwerpen.

**De heer Ludwig Caluwé** : Het gaat hier over rechtstreeks verkozen mandatarissen.

**Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer** : Mijns inziens is er geen reden tot discussie. De minister overlegt met het stadsbestuur. Het stadsbestuur vraagt de districtsraden om advies en geeft dat advies nadien door aan het gewestelijk niveau.

**De heer Jan Penris** : Ik deel de bekommernissen van de heer Caluwé. Ik meen evenwel dat hij zich niet ongerust hoeft te maken. Ik neem aan dat het stadsbestuur het advies van de districtsraad van Merksem niet naast zich zal neerleggen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heronderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn en de Scheldeproblematiek**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de heronderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn en de Scheldeproblematiek.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Mevrouw de voorzitter, op 5 februari 2002 hebben we de kans gekregen om deze problematiek te bespreken. Normaal gezien had de minister op die dag te Vlissingen opnieuw een memorandum met de Nederlandse minister Netelenbos moeten afsluiten.

De minister heeft de toen vrijgekomen tijd gebruikt om in deze commissie vragen te beantwoorden en de problematiek met ons te bespreken. Blijkbaar heeft minister Netelenbos van deze vrijgekomen tijd gebruik gemaakt om de Belgische ambassadeur en de Vlaamse vertegenwoordiger in Nederland, die uiteraard ook plots tijd hadden, bij zich te roepen.

**Caluwé**

De minister heeft slechts in zeer bedekte termen naar dit gesprek verwezen. In het verslag staat te lezen dat hij enkel over diplomatieke inspanningen heeft gesproken. Het zou me nochtans verbazen, dat de heer Janssens, de Vlaamse vertegenwoordiger in Nederland, de bevoegde minister niet van dit onderhoud op de hoogte zou hebben gebracht. De minister heeft dit gesprek niet expliciet vermeld toen hij het over het gesprek tussen minister Netelenbos en de Belgische diplomatieke vertegenwoordigers had.

Het resultaat van haar gesprek met de heer Janssens is blijkbaar dat minister Netelenbos heeft verklaard dat ze nog steeds vragende partij is om binnen een zo kort mogelijke periode, liefst nog binnen de volgende veertien dagen, een memorandum over de problematiek van de Westerschelde en van de loodsgeldtarieven af te sluiten.

De gretigheid waarmee minister Netelenbos een akkoord wil afsluiten, verbaast me enigszins. Ik vrees dat ik hieruit enkel kan afleiden dat de ontwerptekst van het memorandum Nederland bepaalde voordelen moet bieden. Indien dit het geval niet is, begrijp ik de gretigheid van minister Netelenbos helemaal niet.

Aangezien niet iedereen even discreet is, heb ik via de pers vernomen dat er onder meer sprake zou zijn van een vrij soepele loskoppeling van de loodsgeldtarieven en van een vermindering van het aantal risicotransporten van ammoniak over de Westerschelde. Ik hoop dat de minister beseft dat dit akkoord ernstige gevolgen zou hebben voor in Antwerpen gevestigde chemische bedrijven als BASF en Bayer. Als er in de toekomst minder ammoniak over de Westerschelde mag worden vervoerd, zullen er bij die bedrijven jobs sneuvelen.

Ik vrees eveneens dat het afsluiten van dit memorandum een invloed zou kunnen hebben op de timing van de afronding van de gesprekken over het andere luik van de problematiek. Ik ga ervan uit dat de verdieping en de langetermijnvisie slechts vrij soepel en zonder verregaande engagementen in de ontwerptekst van het memorandum zijn opgenomen. We hebben gezien dat Nederlandse bewindslui een toch wel foutieve interpretatie geven van onze vraag. Zo zei staatssecretaris De Vries dat er eigenlijk geen formele vraag tot verdieping is. Ook de eigenlijke vraag zelf wordt foutief geïnterpreteerd. Zo heeft men het over 12,8 meter diepgang met een veel te ruime kielspeling en nooit over 13,1 meter. Mijn vraag is dus : wat staat er in dat voorontwerp ? Zult u ingaan op de vraag van minister Netelenbos om alsnog een memorandum af te sluiten ? Indien u dat doet, welke elementen vindt u dat dit memorandum zeker moet bevatten ?Welke mag het zeker niet bevatten ? Hoe kijkt u dus aan tegen het element van de loodsgeldtarieven ? Garandeert u dat de terugdringing van de zogenaamde risicotransporten niet in dat memorandum zal voorkomen ? Welke vaste engagementen kunt u verkrijgen van Nederland opdat de bespreking van de langetermijnvisie binnen een redelijke tijdspanne kan worden afgerond ? Ik vergelijk dit graag met de hogesnelheidslijn. We zijn toen samen met Nederland een verbintenis aangegaan, maar Nederland heeft toen verkregen dat, indien België binnen een bepaalde termijn geen aansluiting zou hebben aangelegd, België een schadevergoeding zou moeten betalen. België kan zich dus niet verschuilen achter lange interne ruimtelijke-ordeningsprocedures om te stellen dat men geen bouwvergunningen kan geven.

Zult u een gelijkaardig clausule laten opnemen bij de onderhandelingen met Nederland om te garanderen dat er binnen een redelijk tijdsperspectief een uitspraak komt en men zich niet kan verschuilen achter voornoemde procedures ? Indien u een gesprek zou aangaan, in welke mate zal dan de IJzeren Rijn hierbij worden betrokken ? Dit is weliswaar een federale bevoegdheid. Het is uiterst belangrijk dat er inzake de IJzeren Rijn een goed akkoord wordt bereikt, dus geen akkoord dat teveel kost, zoals dat nu het geval is. De KPMG-studie spreekt zich daar niet echt over uit. Ze laat dit in het midden. Men mag zich er niet toe laten verleiden om drastische toegevingen te doen inzake de verdieping van de Schelde om een goed akkoord te krijgen over de IJzeren Rijn. Antwerpen heeft vijf achterdeuren. Die zijn belangrijk. Maar Antwerpen heeft maar één voordeur. Als die voordeur dicht is, dan heeft men geen achterdeuren meer nodig. Primordiaal is dus de problematiek van de verdieping. Men mag geen drastische toegevingen doen in het dossier van de Westerschelde om een kort succesje te bereiken met treinen die over de IJzeren Rijn rijden. Ik hoop dat men zich niet op dat pad begeeft.

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Mevrouw de voorzitter, sinds de start van de kiescampagne van de heer Pronk in Vlissingen een paar maanden geleden hebben we jammer genoeg met de regelmaat van een klok moeten terugkomen op dit dossier. Er was minister-president Kok, die het ambtelijke overleg met

**Penris**

onze minister-president heeft afgelast. Er was minister Netelenbos, die blijkbaar niet meer met u wilde praten, mijnheer de minister. Ik hoor nu dat er achter de schermen alsnog sprake is van stille diplomatie. Maar men voelt dat er aan Nederlandse zijde, wellicht met het oog op de verkiezingen, weinig bereidheid is om toegevingen te doen in een aantal voor Vlaanderen essentiële dossiers.

We zijn er altijd van uit gegaan dat de Nederlanders loyale onderhandelaars waren en dat ze loyale partners waren in het internationaal recht, maar we moeten vandaag vaststellen dat ze dat niet zijn. We mogen niet vergeten dat Nederlanders calvinisten zijn, mensen met een handelsgeest, harde onderhandelaars. Ik heb er steeds voor gepleit, en blijf dat doen, om tegenover dergelijke harde onderhandelingstaal even harde onderhandelingstaal te plaatsen. Ik stel vast dat ik wat dat betreft stilaan school begin te maken.

Schepen Delwaide van het Antwerpse Havenbedrijf verklaart dat we nu internationaalrechtelijke stappen moeten nemen, dat er moet worden gearbitreerd. Er zijn de woorden van voorzitter Restiau van de AGHA. Inderdaad, mijnheer Voorhamme, de tijd van de zachte woorden is voorbij. We moeten nu op tafel durven slaan. Mevrouw Brepoels van de N-VA in het federale parlement begint nu dezelfde argumenten te hanteren. We moeten alles op de onderhandelingstafel durven gooien. Wij zijn vragende partij inzake de Scheldeverdieping, de IJzeren Rijn en de aanleg van de tweede sluis in Terneuzen. Maar de Nederlanders zijn net zo goed vragende partij in een aantal dossiers. Een bewijs daarvan is hun aandringen om het loodsentractaat te herzien. Ze zijn vragende partij inzake de aansluiting van de Westerscheldetunnel op ons wegennet. Dat is ook een troef die we in handen houden. De Nederlanders zijn vragende partij om een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen te mogen aanleggen, ter hoogte van Sluiskil, en zo hun interne wegenproblemen aan te pakken. Dat is ook een troef. Ten slotte zijn ze vragende partij inzake de aanleg van de hogesnelheidslijn. Ik hoop dat we die troef nog niet uit handen hebben gegeven. Ik herhaal : we moeten al die dossiers nu maar eens definitief aan elkaar koppelen. Als zij toegevingen willen in de dossiers waarvoor zij vragende partij zijn, dan zullen ze toegevingen moeten doen in de dossiers waar wij dat zijn. Anders wordt er misschien niet meer gesproken en zullen we misschien het idee van de heer Delwaide moeten toepassen.

**De voorzitter** : Minister Stevaert heeft het woord.

**Minister Steve Stevaert** : Limburgers zijn zeven jaar later bij België gekomen en dus zeven jaar langer bij Nederland geweest. Verder zal ik geen uitspraken doen over hun cultuur en gebruiken.

Ik stel vast dat u ervan uitgaat dat de problematiek van de IJzeren Rijn en van de Scheldedossiers als één geheel worden beschouwd. Ik kan niet genoeg benadrukken dat de IJzeren Rijn een federale bevoegdheid is.

Met betrekking tot de IJzeren Rijn werd gewacht op de resultaten van de analyse van de verschillende kostenschattingen voor het definitieve tracé vooraleer het overleg te hervatten. Mijn federale collega, minister Durant, kondigde aan dat die resultaten beschikbaar en bespreekbaar zijn.

In mijn antwoord op uw vraag om uitleg van 30 januari jongstleden informeerde ik u dat de Vlaamse regering het, gezien de actuele stand van zaken, opportuun vond het overleg over het opvolgingsmemorandum betreffende de Scheldedossiers te verdagen. Een aantal aspecten dienen eerst uitgeklaard te worden vooraleer een formeel en nieuw memorandum over de Scheldedossiers kan worden ondertekend.

Ik herhaal dat op de agenda van het overleg onder meer de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium met als hoofdlijnen toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid ; de gemeenschappelijke nautische dossiers en de loodsgeldontkoppeling stonden.

Ik heb u reeds meegedeeld dat gezien de veelzijdige en strategische belangen in alle Scheldedossiers en dit voor de gehele regio, zowel in Vlaanderen als in Nederland, in beide landen momenteel de nodige ambtelijke en diplomatieke initiatieven worden ontwikkeld om op zo kort mogelijke termijn tot een concrete vervolgprocedure te komen. Het contact van de Belgische ambassadeur met mijn Nederlandse collega staaft dit.

Wat uw concrete vragen betreft, kan ik het volgende antwoorden. Het ondertekenen van een opvolgingsmemorandum kan enkel als er overeenstemming is over de inhoud van het memorandum. De inhoud is cruciaal gezien het memorandum werkafspraken moet vastleggen die essentieel zijn voor de voortgang van alle Scheldedossiers.

Het antwoord op uw tweede vraag is afhankelijk van de invulling van punt 1.

**Stevaert**

Ik hoop uiteraard op goede resultaten, maar beschik niet over een kristallen bol. Ik dring aan op de nodige sereniteit in dit dossier. Uitspraken doen over de Nederlanders en het spreken van stoere en dreigende taal zullen ons niet vooruit helpen.

Tot slot nog dit : ik denk dat het interessanter is te overleggen met minister Netelenbos dan met de heer Fortuyn.

**De voorzitter** : De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé** : Ik deel uw mening dat het interessanter is te praten met minister Netelenbos dan met de heer Fortuyn. Ik wil er wel op wijzen dat de vervelende uitspraken van de voorbije maanden steeds van socialistische ministers zijn gekomen. Eerst was er minister Pronk en nu is er minister Netelenbos. Zij had het daarbij niet alleen over de IJzeren Rijn, maar ook over de verdieping. Haar uitspraken zullen de zaak niet doen vorderen, wel integendeel.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag wat er zou kunnen staan in een memorandum over de loodsgeldtarieven. Vindt u dat een loskoppeling kan ? Hoe kan daar volgens u een bepaling in opgenomen worden zodanig dat zich geen effectieve loskoppeling voordoet ? En garandeert u dat er in dat memorandum niet gesproken wordt over een vermindering van de risicotransporten ?

**Minister Steve Stevaert** : Ik heb daar reeds eerder op geantwoord, maar ben bereid die antwoorden te herhalen.

U blijft maar aandringen op die loodsgelden. Het is mijns inziens een foute strategie daar voortdurend op te focussen. Wij laten die loodsgelden niet los. Maar als u die loodsgelden voortdurend onder de aandacht blijft brengen, dan moet u ook niet verwonderd zijn als ook Europa daar plotseling – dankzij die uitspraken – belangstelling voor zal tonen. Schuif de verantwoordelijkheid dan niet in mijn schoenen !

Wat de veiligheid betreft, is de nodige voorzichtigheid geboden. In Nederland is dit een bijzonder belangrijk punt. Dit is ook in Vlaanderen het geval, en daar is dit bovendien gekoppeld aan tewerkstelling. We moeten derhalve oplossingen vinden die de tewerkstelling niet in gevaar brengen en die tegelijkertijd de veiligheid kunnen garanderen. Daarover ongenuanceerde uitspraken doen is voor ons bedrijfsleven bijzonder gevaarlijk. We mogen in het openbaar dus geen overtrokken uitspraken doen.

We gaan er steeds van uit dat de overtrokken uitspraken altijd aan de andere kant van de grens worden gedaan. Als we echter de artikels uit onze eigen kranten bekijken, dan kunnen ook onze uitspraken beslist indrukwekkend worden genoemd.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.14 uur.*