

# VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

22 mei 2002

## HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

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 bestaande fietspaden en het vademecum voor fietsvoorzieningen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van de gemeentelijke mobiliteitsplannen

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland

Vraag om uitleg van de heer Robert Voorhamme tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in verband met de verlenging van de tramlijn Antwerpen-Kontich

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 dodehoekspiegels

Vraag om uitleg van de heer Mark Van der Poorten tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveiligheid op de N42

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige informatiedoorstroming over openbare werken naar de Vlaamse gemeenten toe

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 'zwartepuntencheque'

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen van de privé-autobusondernemingen

## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Woensdag 22 mei 2002

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jul Van Aperen**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 11.05 uur.*

### **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 bestaande fietspaden en het vademecum voor fietsvoorzieningen**

**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 Energie, over bestaande fietspaden en het vademecum voor fietsvoorzieningen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, onlangs werd het vademecum voor fietsvoorzieningen voorgesteld. Dit bevat een aantal richtlijnen en aanbevelingen over de aanleg en het onderhoud van fietspaden. Dat laatste is erg belangrijk voor de veiligheid. Dit vademecum zou voorlopig een werkinstrument zijn, maar de hoofdlijnen kunnen worden vertaald in een gewestelijke stedenbouwkundige verordening, zoals die al bestaat voor de voetgangersinfrastructuur.

Pas aangelegde fietspaden blijken niet altijd te voldoen aan de richtlijnen van het vademecum. Het huidige beleid is er hoofdzakelijk op gericht om zoveel mogelijk nieuwe kilometers fietspad te realiseren. Deze beleidsoptie is terecht omdat er in Vlaanderen grote nood is aan fietspaden. De kwaliteitsbewaking mag echter niet uit het oog worden verloren. Het vademecum voor fietsvoorzieningen zal, ondanks het vrijblijvende karakter, ongetwij-

feld bijdragen tot een nieuwe kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. Minder waarschijnlijk is dat er evenveel aandacht zal gaan naar de bestaande fietspaden om deze in de mate van het mogelijke aan te passen aan de richtlijnen. Ik denk bijvoorbeeld aan de fietspaden langs waterwegen die in bijzonder slechte staat zijn.

Nochtans is monitoring en evaluatie van gedane infrastructuurwerken essentieel voor een modern infrastructuurbeleid. Het evalueren van de recent aangelegde fietspaden past hierin. Daarom wil ik de minister enkele concrete vragen stellen. Hoeveel kilometer nieuwe fietspaden werd er reeds aangelegd tijdens de huidige zittingsperiode en hoeveel kilometer fietspaden werd heraangelegd ? Worden infrastructuurwerken na afloop geëvalueerd en opgevolgd op hun effectiviteit ? Is er een evaluatieprocedure voor elk afgerond infrastructuurwerk ? Hoeveel van het totaal aantal kilometers beantwoordt aan de richtlijnen van het vademecum ? Worden bestaande fietspaden eraan aangepast ? Zullen de belangrijkste richtlijnen worden opgenomen in een gewestelijke stedenbouwkundige verordening ?

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

**De heer Johan Malcorps :** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de Fietsersbond is verheugd dat dit uitgebreide werkinstrument voorhanden is. Hopelijk zal het door de gemeenten en het gewest zelf als referentie worden gevolgd. Er zijn echter inderdaad een aantal vragen te stellen over het vrijblijvende karakter ervan. Het zou goed zijn om dit te vertalen in een gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Een andere mogelijkheid is om verplicht te volgen normen op te nemen bij openbare aanbestedingen en af te zien van de subsidiëring van plannen die worden opgemaakt door gemeenten of externe studie bureaus indien geen rekening wordt gehouden met de richtlijnen uit het vademecum.

## Malcorps

Ik heb het vademecum bij. In het hoofdstuk 'Definiëring en toepassingsgebied van fietsvoorzieningen binnen het algemeen verkeersconcept' is er sprake van het soort van fietspaden dat nodig is rekening houdend met bepaalde snelheidsregimes. Dit soort aanbevelingen mag niet vrijblijvend zijn, maar moet op termijn normerend worden.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil eerst even ingaan op de vraag om dit in een verordening om te zetten. Wie het vademecum heeft gelezen, weet dat het een erg uitgebreid werkstuk is. Er staan enorm veel technische details in en het biedt alternatieven aan. Het is bijzonder uitgebreid en interessant.

Het document biedt een aantal alternatieven voor verschillende omstandigheden, het wijst op de voor- en nadelen van bepaalde materialen en van soorten inrichtingen van een kruispunt. Het is heel uitgebreid en bijzonder interessant. Het is vlot leesbaar en dat is een groot voordeel voor een technisch document. Door de aard ervan zie ik het echter niet zitten om het in een bouwverordening om te zetten. Mijn kabinetschef stond mee aan de wieg van de verordening die tot stand is gekomen over voetpaden. Daarin zijn een aantal minimumnormen en te respecteren afmetingen opgenomen voor een behoorlijk voetpad in een woongebied. Een fietspad is echter wat ruimer van aard. Het is immers een verbinding die zowel binnen als buiten de bebouwde kom loopt. Het is dan ook niet zo eenvoudig om een bouwverordening op te stellen en zelfs niet om het minimum minimorum op te leggen.

We hebben daarom geopteerd voor een vademecum dat moet worden gehanteerd als een aanbeveling en een richtlijn. Dat houdt echter helemaal niet in dat het vrijblijvend zou zijn. Voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen wordt het hoe dan ook gehanteerd bij de aanbesteding en het totstandkomen van het ontwerp. Het Vlaams Gewest houdt de jongste jaren duidelijk rekening met de aanbevelingen van het vademecum, zelfs al werden alle teksten pas recent gebundeld in één document.

Mijnheer Decaluwe, het vademecum wordt niet alleen gebruikt voor nieuwe fietspaden, maar ook voor de heraanleg van bestaande, maar daarover vertel ik straks meer, want daarbij kan inderdaad links of rechts nog wel een probleem opduiken. De provinciale auditcommissie moet de provinciale

fietspaden beoordelen. Dat is tot nu toe steeds een kwaliteitsgarantie geweest. Het vademecum dient daarbij als hulp. De provinciale commissie moet alles wat wordt ingediend en waarin hopelijk al anticiperend rekening werd gehouden met de richtlijnen, toetsen aan de richtlijnen en aanbevelingen van het vademecum. Het is met andere woorden een document van aanbevelingen en richtlijnen waaraan de ontwerper invulling moet geven. Achteraf wordt door de provinciale auditcommissie getoetst of de inhoud van de ontwerpen overeenkomt met de voorschriften ervan.

U vroeg ook naar de cijfergegevens over de fietspadinfrastructuur. Sinds 1999 werd bijna 500 kilometer veiliger fietspaden aangelegd. De subsidiëeringsbijaktes voor de aanleg van fietspaden door de gemeenten zijn daar niet in meegerekend. De cijfers slaan enkel op wat we zelf hebben gedaan. De stand van de studies en de uitvoering van de fietspaden waarvoor een subsidiëeringsbijakte werd afgesloten, wordt volledig bepaald door de gemeenten die de bijakte afsloten. Het aantal kilometer nog aan te leggen, maar wel reeds budgettair vastgelegde fietspadinfrastructuur bedraagt iets meer dan 200 kilometer. Tussen 1999 en het eind van 2001 werd dus in 700 kilometer veiliger fietspad voorzien. Een deel daarvan is nog in uitvoering.

U hebt terecht gewezen op problemen die kunnen rijzen omdat het vademecum niet wordt gevolgd. Zo'n probleem heeft meestal te maken met het structureel onderhoud van gewestwegen met een fietspad. Het fietspad moet dan in principe opnieuw worden aangelegd. In Ninove was dat recent het geval. Voor zo'n fietspad bestaat er al een strook, maar voor een veiliger fietspad is er nood aan onteigeningen en dergelijke. Bij een structureel onderhoudsproject gebeurt dat echter niet. Er wordt binnen de afbakeningen van de bestaande weg gebleven en als er al een fietspad lag, dan wordt het grosso modo opnieuw aangelegd zoals het was. In Ninove voldoet het niet aan het vademecum noch aan de vraag van de stad om in het licht van het mobiliteitsplan een vrijliggend fietspad aan te leggen, op enkele meters van de steenweg verwijderd. We stonden voor een dilemma, want er kon ook voor worden geopteerd om het fietspad niet opnieuw aan te leggen. Wat zou men echter zeggen als na een structureel onderhoud het fietspad is verdwenen? We hebben gekozen voor de weg van het minste kwaad: een fietspad dat niet voldoet aan de richtlijnen, maar dat kwalitatief verbeterd is. Op termijn – over drie tot vijf jaar – zal het vrijliggend fietspad er wel komen. Het vergt

**Stevaert**

echter meer tijd omwille van de onteigeningen en dergelijke.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb nog een paar bijkomende vragen. U hebt het over de audit, maar spreekt men zich in een audit nu ook al uit over specifieke richtlijnen inzake materiaalkeuze ? Ik dacht dat in een audit enkel de zuivere mobiliteits-effecten werden onderzocht.

**Minister Steve Stevaert** : In de audit moet wel worden nagegaan of een ontwerp voldoet aan de richtlijnen van het vademecum. Aangezien er alternatieven worden aangeboden, beschikt de ontwerper over een mate van vrijheid en kan het resultaat verschillen. Natuurlijk moet er af en toe een afweging worden gemaakt.

**De heer Carl Decaluwe** : U hebt cijfers genoemd over het aantal kilometers. Wordt de lengte op een weg met fietspaden aan beide kanten dubbel geteld ? Is die 500 kilometer in feite 250 kilometer aan elke kant ?

**Minister Steve Stevaert** : Neen, het gaat duidelijk om 500 kilometer fietspaden.

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

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van de gemeentelijke mobiliteitsplannen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de goedkeuring van de gemeentelijke mobiliteitsplannen

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen geraakt stilaan in een stroomversnelling. Vele gemeenten en intercommunales hebben de opmaak

reeds afgerond, en wachten enkel nog op de voorlegging van het plan aan de provinciale auditcommissie. Daar is echter een probleem mee.

De voorzitter van de provinciale auditcommissie van bijvoorbeeld de provincie Antwerpen kan de stroom van mobiliteitsplannen blijkbaar niet aan. Bijgevolg moeten vele gemeenten hun hoop laten varen om hun mobiliteitsplan nog snel goedgekeurd te krijgen. Momenteel zijn de vergaderingen zelfs volgeboekt tot en met augustus.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken voor de Vlaamse gemeenten bij de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen ? Klopt het dat de provinciale auditcommissie overbelast is door de behandeling van de gemeentelijke mobiliteitsplannen ? Hoe kunt u een oplossing bieden voor de vertraging bij de administratieve diensten ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, collega's, op 1 januari 2002 waren er reeds 97 gemeentelijke mobiliteitsplannen door de provinciale auditcommissies conform verklaard en dus goedgekeurd. Er zijn in Vlaanderen 308 gemeenten, inclusief Herstappe en enkele andere grote voorsteden. We kunnen dus stellen dat ongeveer een derde van de gemeenten beschikt over een goedgekeurd mobiliteitsplan. Dat is veel. Er zijn zelfs heel wat gemeenten bij waar geen enkele gewestweg doorheen loopt, zodat de nood aan een mobiliteitsplan er minder urgent is.

De administratie deelde mee dat er naar verwacht in 2002 evenveel mobiliteitsplannen zullen worden behandeld. Dan zitten we eind dit jaar of begin volgend jaar aan ongeveer twee derde van de gemeenten.

De vijf provinciale auditcommissies vergaderen elk ongeveer tienmaal per jaar. Ze hebben dus gemiddeld per vergadering twee mobiliteitsplannen behandeld. Dat is geen zware werkbelasting. Bovendien weerhoudt niets de provinciale auditcommissies ervan extra vergaderingen te beleggen bij eventuele pieken, zoals er zich nu misschien een voordoet in Antwerpen. Ze kunnen dat regelen in overleg met de gemeenten, zodat die ook vertegenwoordigd kunnen zijn. Zo kunnen de vaste data worden gespreid en kunnen extra vergaderingen worden belegd om de pieken wat uit te vlakken.

**De voorzitter** : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Ik dank de minister voor dit antwoord.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de mobiliteit en infrastructuurwerken in het Waasland.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil graag het probleem situeren in een ruimere context. Ondanks negatieve effecten zoals verkeersonveiligheid kan niemand er omheen dat mobiliteit een heel belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de toenemende welvaart en het welzijn in onze samenleving. Mobiliteit en vervoer in het bijzonder vormen de slagader van onze economie, een slagader die echter hoe langer hoe meer dichtslibt.

Onze aandacht moet prioritair uitgaan naar de meest kwetsbare weggebruikers : de voetgangers en fietsers. De uitbouw van snelle en efficiënte systemen van openbaar vervoer kan bijdragen aan het inkorten van de files en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Ook moeten de zwarte punten op korte termijn worden aangepakt met infrastructuurle maatregelen om de veiligheid te verhogen.

Ook louter economisch gezien, is er dus dringend een doortastend mobiliteitsbeleid nodig, en een coherentie van de verschillende beleidsniveaus. Iedereen is het er intussen over eens dat een ongebreideld verder aanleggen van wegen, geen duurzame oplossing vormt en de beperkte open ruimte in Vlaanderen bedreigt. Wel zal het huidige verkeersnet moeten worden geoptimaliseerd. De aanleg van enkele missing links is daarvoor onontbeerlijk. Anderzijds moeten ook de alternatieven voor het wegverkeer, zowel voor goederen als voor personen, concurrentieel worden uitgebouwd.

Het voorgaande geldt als algemene situering van enkele specifieke Wase knelpunten en zorgen, die ik van dichterbij wil bekijken. Ik wil er ook enkele oplossingen voor voorstellen. Het Waasland kent zijn deel van de problemen meer dan een ander arrondissement. De ligging tussen Gent en Antwerpen zorgt voor de nodige extra druk. De problemen voor het gemotoriseerd verkeer zijn gekend. De files voor de Kennedytunnel staan in het Waasland. De brug van Temse zorgt voor uren piekfiles.

Maar ook de andere vervoermiddelen kennen hun zorgen en problemen. Er zijn nog lang niet voldoende fietspaden, laat staan een fietsnetwerk. De NMBS brengt ons wel naar Brussel, maar doet een uur over die 45 kilometer. De binnenvaart heeft aanlegplaatsen te kort. De bussen van De Lijn rijden zich vast in het verkeer en de Antwerpse tram geraakt amper tot aan de provinciegrens.

De bouw van het Deurganckdok zorgt en zal verder zorgen voor massale verkeerstoename van en naar de Linkeroever. Ook het Waasland zal daar uiteraard niet van gespaard blijven. Een zware bellemmering is het feit dat het verkeer op de E17 dat richting Antwerpen moet en voor de Kennedytunnel staat aan te schuiven, zo het verkeer naar de Linkeroever tegenhoudt.

Ons inziens moet een nieuwe verkeerswisselaar chauffeurs de kans bieden om rechts en veel vroeger dan nu een vierde rijstrook op de E17 af te rijden. In dit verband biedt het sluiten van de Antwerpse ring perspectieven. Iedereen die de E17 af en toe gebruikt, weet dat de huidige situatie levensgevaarlijk is. De voorzitter van de intercommunale Land van Waas, de voorzitter van de Kamer van Handel en Nijverheid voor het Waasland en de voorzitter van de confederatie Bouw Waasland pleiten hier ook voor.

Het spoorverkeer vanuit de Waaslandhaven loopt mank. Er is momenteel slechts één spoor dat op lijn 59 aantakt. Bovendien loopt dit spoor enkel in de richting van Antwerpen. Dit betekent dat alle goederenverkeer per spoor door de Kennedytunnel naar het vormingsstation op de rechteroever moet. Eenmaal gevormd, moeten een deel van de goederentreinen weer door de Kennedytunnel in de richting van Gent. Ook om veiligheidsredenen is het wenselijk om het goederenverkeer, in het bijzonder het transport van gevaarlijke goederen, niet door drukbewoonde centra te leiden.

Een ander knelpunt dat hier al vaak is besproken, is de Scheldebrug van Temse. Deze brug is een echte flessenhals die dagelijks voor urenlange piek-

## De Meyer

files zorgt. Op termijn zijn een tunnel of een nieuwe brug met tweemaal twee rijstroken mogelijke oplossingen voor dit probleem. Aangezien dergelijke oplossingen niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd, moet het voorstel van een derde rijstrook op de huidige brug ernstig worden onderzocht. Het gaat hier om een smalle derde rijstrook die personenwagens 's ochtends in de richting van Brussel en 's avonds in de richting van het Waasland kunnen gebruiken. Deze oplossing wordt niet enkel door de intercommunale Land van Waas en door de Kamer van Handel en Nijverheid voor het Waasland bepleit, ook de burgemeesters van Temse en Bornem verlangen dringend een oplossing voor dit probleem.

Een ander probleem is de omvorming en de mogelijke doortrekking van de N41. Het RSV omschrijft duidelijk welke functie elke weg krijgt. Het project ter omvorming van de N41 tussen Temse, Hamme en Dendermonde vordert tergend traag. Dit geldt ook voor het doortrekken naar de Spoorweglaan in Sint-Niklaas.

Bovendien zorgt de mogelijke doortrekking in oostelijke richting, naar Aalst, en in westelijke richting, naar de N49, voor enige onduidelijkheid. Aangezien de ruimtelijke planning duidelijk stelt dat een grootschalig tracé binnen de visie van het RSV niet mogelijk is, zoekt de administratie Openbare Werken terecht naar kleinschalige alternatieven voor deze lokale verbindingsweg. Door middel van een duidelijke visie zou u op dit vlak heel wat discussie en onzekerheid kunnen wegwerken, mijnheer de minister.

Wat is uw mening over de verbinding tussen de E17 en de linkeroever van de Schelde? Wat denkt u van het nieuwe voorstel om in een verkeerswisselaar en eventueel in een bijkomende, vierde rijstrook op de E17 te voorzien? Ziet u andere oplossingen voor de huidige problemen? Houdt u hierbij rekening met het feit dat het Deurganckdok uitzonderlijk veel bijkomend verkeer zal genereren?

Welke mobiliteitsvisie hebt u op de verdere afwikkeling van de linkeroever van de Schelde? Vrij recent is aan de grens van de provincie een park-and-ride in gebruik genomen. Om vlot te functioneren, moet deze park-and-ride vlot bereikbaar zijn van op de E17. Aangezien dit momenteel niet het geval is, blijven heel wat chauffeurs verder aanschuiven op de E17 in de richting van Antwerpen.

Welke investeringen in het openbaar vervoer zijn, onder meer in het kader van de basismobiliteit, noodzakelijk in het Waasland? Welke consequenties zullen deze investeringen hebben voor de investeringen van de NMBS in het goederenvervoer en in het reizigersverkeer? In welke investeringen voorziet u voor het tram- en het busvervoer? Zijn er in het Waasland nog bijkomende alternatieven op het vlak van het vervoer over het water? Voorziet u in dit verband in de nodige investeringen? Voorziet u, binnen de grenzen van uw budget, in investeringen in fietspaden in deze regio?

Voorziet u tijdens deze legislatuur nog in specifieke infrastructuurinvesteringen in deze regio? Welke werken zullen tijdens deze legislatuur nog aan de N41 worden uitgevoerd? Welke visie hebt u op de verdere ontwikkeling van deze gewestweg? Zult u hierbij de visie van het RSV volgen? Bent u bereid om het probleem van de Scheldebrug te Temse grondig te onderzoeken?

Ik heb ook nog een aantal vragen die aansluiten bij het protocol dat we met de stad Sint-Niklaas hebben afgesloten. Wanneer zult u in de aanleg van de oostelijke tangent rond Sint-Niklaas voorzien? Het protocol voorziet principieel in een studie over dit onderwerp. Is de opdracht om deze studie uit te voeren reeds gegeven? Zo ja, wanneer zal die studie worden uitgevoerd? Wanneer voorziet u in de aanleg van het zeer belangrijk rond punt op de Prins Alexanderlaan te Sint-Niklaas? Volgens het protocol zou dit rond punt in 2003 moeten worden aangelegd. Aangezien 2003 nadert, vraag ik me af of de opdracht al is gegeven om hierover een studie uit te voeren.

Welke andere investeringen in mobiliteit en in infrastructuur mogen we tijdens deze legislatuur in dit arrondissement nog verwachten?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het probleem van de aansluiting van de linkeroever van de Schelde op de E17 zal mee worden onderzocht in de studie over de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E17, de A11 en de N49. Aangezien deze studie momenteel nog niet is afgerond, kan ik hierover nog geen definitieve uitspraken doen.

Het spreekt vanzelf dat hierbij rekening zal worden gehouden met het bijkomende verkeer dat door het operationaliseren van het Deurganckdok zal worden gegenereerd. Wat de ontsluiting van het Deurganckdok betreft, zal de aantakking op de R2

**Stevaert**

door middel van een rond punt nog dit jaar worden aanbesteed. De uitvoering zal in de periode 2003-2004 gebeuren.

Op het vlak van het openbaar vervoer zijn diverse investeringen in het Waasland gepland. Wat het tramvervoer betreft, zal de park-and-ride in Melsele worden uitgebreid. De uitvoeringsstudie is lopende. De uitbreiding zal in de periode 2002-2003 worden uitgevoerd. Dit zal een investering van 3,9 miljoen euro vergen. Op middellange termijn zal de lijn naar Beveren worden doorgetrokken. De kostprijs van deze werken wordt momenteel op 23 miljoen euro geschat. Wat het busvervoer betreft, zal in Sint-Niklaas in een autobusstation worden voorzien. De uitvoeringsstudie is momenteel lopende. Mits een investering van 1,2 miljoen euro zullen deze werken in 2003 worden uitgevoerd. Wat de uitvoering van basismobiliteit betreft zijn er de projecten van de stadsdienst van Sint-Niklaas, de belbus in Sinaai en de bus Lokeren-Sint-Niklaas. De totale kostprijs is 2,4 miljoen euro. De halte-infrastructuur aan de hoofdhaltten wordt verbeterd door een investering van 250.000 euro.

De NMBS voorziet in een uitbreiding van de stop-treindienst Antwerpen-Sint-Niklaas op het ogenblik dat de noord-zuidverbinding in Antwerpen in gebruik wordt genomen. Met betrekking tot het goederenvervoer krijgt lijn 10 vanaf lijn 59 Antwerpen-Gent naar de Waaslandhaven een dubbel spoor en wordt een boog naar Gent aangelegd. Op termijn is de enige oplossing voor de goederentrafiëk van en naar de Waaslandhaven de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, maar volgens de huidige NMBS-planning zou deze slechts einde 2012 gereed zijn. Er zal worden onderzocht of het Vlaams Gewest door middel van cofinanciering dit project kan versnellen.

Op uw vraag over bijkomende alternatieven van vervoer over water kan ik u medelen dat De Lijn opdrachtgever is van een haalbaarheidsstudie getiteld 'Personenvervoer op de Schelde Antwerpen-Temse'. Deze studie zou moeten beëindigd zijn tegen eind mei 2002. De studie wordt begeleid door een stuurgroep waarin vertegenwoordigers van De Lijn, het kabinet van de minister van Mobiliteit, de gemeente Temse, de stad Antwerpen en de afdeling Zeeschelde zetelen. In een later stadium werd eveneens de gemeente Kruibeke betrokken. Op vraag van de stuurgroep en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen wordt de mogelijkheid om de verbinding door te trekken naar het havengebied van Antwerpen bij-

komend onderzocht. De resultaten van deze studie worden verwacht in de loop van de maand juni 2002.

In verband met de aanleg van fietspaden verwijs ik naar de subsidieregeling – namelijk module 13 van het mobiliteitsconvenant – waarbij de gemeenten zelf voorstellen kunnen doen voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen op hun grondgebied. Vanaf 2003 zal jaarlijks in 20 miljoen euro per provincie worden voorzien voor het wegwerken van de gevaarlijke punten die de provincies in het kader van een studieopdracht eerder al in kaart gebracht hebben. In de loop van dit jaar nog zal er een aanbesteding gebeuren om deze gevaarlijke punten te screenen, met het oog op de uitwerking en selectie van type-oplossingen voor het wegwerken van deze punten. De gouverneurs zullen daarna in samenspraak met het Vlaams Gewest een concreet investeringsprogramma opstellen voor het wegwerken van de geselecteerde gevaarlijke punten.

Van de N41 heb ik reeds naar aanleiding van andere vragen een stand van zaken gegeven. Ik herhaal dat nog dit jaar is voorzien in de aanleg van een tunnel ter hoogte van de Duivenhoek te Elversele. In 2003 en 2004 is de herinrichting van het wegvak vanaf de E17 tot over de Durmebrug gepland, en vanaf 2005 die op het grondgebied van Hamme. De visie van het RSV moet integraal worden gevolgd bij de aanpassingswerken aan de N41. Er is geen sprake van een volledige doortrekking van de N41 tot aan de N49 in Stekene. Over de aanleg van de oostelijke tangent R41 kan ik u medelen dat deze gefaseerd zal worden aanbesteed in 2005 – dan gaat het over de aanleg van parallelwegen langs de E17 – en in 2006, en dan gaat het over de oostelijke tangent. Dat was u ook reeds bekend. Verder zal er in het kader van een bijakte 14 aan het mobiliteitsconvenant worden voorzien in de cofinanciering voor de herinrichting van de N16 Prins Alexanderlaan ter hoogte van het Koningin Fabiolapark, aan de ingang van het koopcentrum. In deze kredieten is voorzien in het programma voor 2003.

De technische haalbaarheid van een derde rijstrook op het huidige formaat van de brug van Temse werd inmiddels grondig onderzocht. De afdeling Zeeschelde vindt dit voorstel niet uitvoerbaar en wel om de volgende redenen. De breedte van de rijweg van de brug bedraagt tussen de boordstenen 8,20 meter. Dat is onvoldoende om drie rijstroken aan te brengen. De draagstructuur onder de rijweg is niet berekend op een verbreding van de rijweg door de inname van aanwezige verhoogde bermen. Het beweegbare gedeelte van de



**Stevaert**

brug is thans maximaal belast, zodat er geen verzwarende van dit gedeelte mogelijk is. Er kunnen geen extra tegengewichten worden bijgevoegd en de trekkracht van de motoren wordt nu reeds volledig gebruikt. De aanleg van een nieuwe brug of tunnel is op dit ogenblik niet aan de orde, zoals ik reeds meermaals heb gesteld, en moet verder worden bekeken in het licht van de evolutie van het 'masterplan Antwerpen'. Voor de andere werken die nog zullen worden gerealiseerd verwijs ik naar het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 dat ik eind 2001 in het Vlaams Parlement heb ingediend.

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

**De heer Jos De Meyer** : Ik heb niet goed begrepen wat u hebt gezegd over het al dan niet doortrekken van de N41 naar de N49.

**Minister Steve Stevaert** : Over de N41 heb ik reeds naar aanleiding van andere vragen een stand van zaken gegeven. Ik herhaal dat nog dit jaar is voorzien in de aanleg van een tunnel ter hoogte van de Duivenhoek te Elversele. In 2003 en 2004 is de herinrichting van het wegvak vanaf de E17 tot over de Durmebrug gepland, en vanaf 2005 die op het grondgebied van Hamme. Er is dan ook geen sprake van een volledige doortrekking van de N41 tot aan de N49 in Stekene. Inzake de aanleg van de oostelijke tangent R41 kan ik u meedelen dat deze gefaseerd zal worden aanbesteed in 2005 – dan gaat het over de aanleg van parallelwegen langs de E17 – en in 2006, en dan gaat het over de oostelijke tangent. Verder zal er in het kader van een bijakte 14 aan het mobiliteitsconvenant worden voorzien in de cofinanciering voor de herinrichting van de N16.

**De heer Jos De Meyer** : Mag ik ervan uitgaan dat het rond maken van de N41 naar de Guido Gezellelaan in Sint-Niklaas toe, dat u destijds hebt beloofd en dat ook deel uitmaakte van het rollend programma, gepland blijft voor 2003 ?

**Minister Steve Stevaert** : Zeker.

**De heer Jos De Meyer** : Is er al een opdracht gegeven voor de studie terzake ?

**Minister Steve Stevaert** : Dat weet ik niet, maar ik zal dit laten nagaan. We hebben toen samen met de stad Sint-Niklaas een aantal afspraken gemaakt, en die zijn concreet gemaakt door de administratie.

**De heer Jos De Meyer** : Bij mijn weten is die studie nog niet gebeurd, terwijl dit toch van uitzonderlijk belang is, als we het tijdschema willen naleven.

Verder dank ik u voor uw uitgebreide antwoord. Op vele vragen die leven in het Waasland hebt u hier een gunstig antwoord gegeven. Toch kampt men er nog met uitzonderlijk grote zorgen. Met betrekking tot de eerste vragen wil ik er op wijzen dat het realiseren van het Deurganckdok enorme gevolgen zal hebben voor de mobiliteit, en dat niet alleen in het Waasland, maar ook daarbuiten, in Antwerpen.

De huidige situatie op de E17 is levensgevaarlijk. Er kan moeilijk nog maanden worden gediscussieerd. Ik hoop dat met de nodige daadkracht oplossingen zullen worden voorgesteld. Zodra de studie waarnaar u verwees klaar is, zullen wij die grondig bestuderen. Onze suggestie verschilt van die van de heer Stassen. Wij zullen er op het gepaste tijdstip verder over discussiëren.

Wat de N41 betreft, is het belangrijk om consequent het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te blijven volgen. Ik ga er van uit dat wij in de loop van de volgende maanden verdere discussies zullen voeren.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Robert Voorhamme tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in verband met de verlenging van de tramlijn Antwerpen-Kontich**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Voorhamme tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken in verband met de verlenging van de tramlijn Antwerpen-Kontich.

De heer Voorhamme heeft het woord.

**De heer Robert Voorhamme** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het masterplan voor de Antwerpse mobiliteit is de verlenging van een aantal tramlijnen opgenomen. Intussen is over de verlenging van lijn 7 of 15 tot in Boechout positief be-

## Voorhamme

slist. Het dossier blijkt reeds zover te staan dat aan aanbesteding kan worden gedacht en de verlenging gerealiseerd kan worden. De tracékeuze bracht geen onoverkomelijke problemen met zich mee, in tegenstelling tot de verlenging van de tramlijn tot Edegem-Kontich.

Daar zorgde de keuze wel voor een geanimeerde discussie. Elk tracé had voor- en nadelen, maar uit de studies bleek dat de beste keuze het tracé was dat langs de N17 en de Boniverlei tot aan de park-and-ride van de E19 loopt. Vervoertechisch komt dit tracé naar voren als de beste keuze. Dit belet niet dat sommige bewoners problemen opwerpen, zolang het tracé niet definitief is vastgelegd.

Het dossier wordt gekoppeld aan de heraanleg van de Boniverlei, wat voor de plaatselijke bewoners een cruciaal punt is. De bewoners klagen over allerlei vormen van sluikeverkeer. Men vreest dat het doortrekken van de N171, namelijk de verbinding tussen de E19 en de A12, eveneens extra sluikeverkeer met zich mee zal brengen. De heraanleg van de Boniverlei zou best als een prioriteit op de agenda staan. Men mag redelijkerwijs verwachten dat hier spoed wordt achter gezet.

Moeten er nog hindernissen uit de weg worden geruimd alvorens een beslissing te nemen? Welke procedures moeten nog worden doorlopen? In welke mate wordt het lokale bestuur bij de tracékeuze en de heraanleg van de Boniverlei betrokken? Is er over het tracé reeds een definitieve beslissing genomen?

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

**De heer Ludwig Caluwé** : Intussen is formeel over de aanleg van de verlenging tot Boechout een positieve beslissing genomen. Over de timing bestaat lokaal nog verwarring. Daarover moet nog duidelijkheid worden gebracht. De problematiek van de heraanleg van de Boniverlei kan men niet los zien van het doortrekken van de N171. De heer Voorhamme heeft daar terecht reeds op gewezen. Er is vandaag al veel sluikeverkeer en de vrees bestaat dat met het doortrekken van de N17 naar Boom dat verkeer nog zal toenemen.

Zonder maatregelen zal het sluikeverkeer sowieso al in verschillende woonwijken toenemen. Als men bovendien beslist om over de Boniverlei, een relatief smalle weg, een tramspoor te laten lopen, moet er een algemene oplossing worden uitgewerkt. Dit is gewoon sluikeverkeer doen ontstaan en het auto-

verkeer door woonwijken laten gaan. Men moet het dus in zijn geheel bekijken.

Mijnheer de minister, van het volgende zou ik graag bevestiging krijgen. Ik heb begrepen dat men in het kader van de streefbeeldstudie met betrekking tot de verlenging van de N171 aan de burgemeesters van Kontich, Edegem en Mortsel heeft toegezegd dat dit inderdaad in zijn geheel zal worden bekeken, en dat bijvoorbeeld het aanleggen van een verbinding tussen de N171 en de N1 in ogenschouw zal worden genomen als een oplossing voor het autoverkeer – of anders opnieuw het alternatief om langs daar de tram te laten rijden. Is dit inderdaad juist? Is die toezegging gebeurd of kunt u hier vandaag toezeggen dat het in zijn totaliteit zal worden bekeken?

**De voorzitter** : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Mijnheer de minister, het dossier van de tramlijn is hier al meermaals aangekaart. Ik heb u ook al een paar keer geïnterpelleerd over het probleem van die uitgestelde vergadering. Ik heb nu nog de volgende vragen. Heeft er een nieuwe vergadering plaatsgevonden? Is er nog overleg geweest over het tracé en is daarbij rekening gehouden met de opmerkingen van de burgemeesters?

Voor welk tracé wordt er uiteindelijk gekozen? Voor de gemeente Kontich is het belangrijk om dat nu duidelijk te weten. Het mobiliteitsplan, dat zich in een eindfase bevindt, moet immers elke keer worden bijgestuurd, omdat we niet weten wat er door de hogere overheid wordt beslist over de verkeersproblematiek. Het gaat dan over het al dan niet doortrekken van de N171 en over de kwestie van de tramlijn. Het is voor onze gemeente belangrijk om dat te weten, zodat we voor de toekomst ook een streefbeeld kunnen maken van wat er moet gebeuren met ons centrum en met de verbinding tussen de N1 en de N177.

Mijnheer de minister, als u nog beslissingen neemt over de verkeersproblematiek in Kontich, zouden we dat dus heel graag weten. Er lopen daar ook heel veel gewestwegen op een zeer kleine oppervlakte. Het is belangrijk dat er zeer snel duidelijkheid wordt gecreëerd voor de gemeente.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de desbetreffende uitbreiding moet opgenomen zijn in de prioriteitenlijst van de

## Stevaert

VVM. Er moet een technische haalbaarheids- en tracéstudie worden uitgevoerd om te bepalen wat de meest aangewezen reisweg is op basis van een multicriteria-analyse. Er moet een profielstudie worden opgemaakt ter voorbereiding van de opmaak van het lastenboek. Vervolgens moeten de nodige bouwaanvragen worden geplaatst en de nodige lastenboeken worden gepubliceerd. Het betrokken traject is niet onderworpen aan een MER-plicht.

De verlenging van de tramlijn Edegem-Kontich is een van de prioriteiten voor de verbetering van de mobiliteit, en is als dusdanig opgenomen in het masterplan voor de Antwerpse mobiliteit. In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord staat deze verlenging dus op de agenda.

In het kader hiervan heeft het studiebureau Iris Consulting, in opdracht van de AWV Antwerpen, reeds in de periode van februari tot september 2001 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Het studiebureau onderzocht verschillende mogelijke tracés zonder dat hieruit een definitieve keuze werd bepaald, maar waar wel belangrijke conclusies uit kunnen worden getrokken. Met inbegrip van de diverse varianten zijn er in totaal 14 tracéscenario's onderzocht.

Deze technische haalbaarheidsstudie houdt rekening met het Mobiliteitsplan Oriëntatienota van 20 januari 1999 van de gemeente Mortsels, het Mobiliteitsplan Oriëntatienota van 20 september 1999 van de gemeente Kontich, het Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan van januari 2001, de Synthesenota van januari 2001, en de Verantwoordingsnota N173 Prins Boudewijnlaan van 18 november 1999. De gemeentebesturen werden nog niet bij de technische haalbaarheidsstudie betrokken.

Het project werd opgenomen in het tweede deelproject van de studiegroep voor het Masterplan Antwerpen, dat de evaluatie van de verschillende tracés, de stedenbouwkundige en de verkeersplanologische studie en de uitvoeringsstudie omvat. In al de studiefases zullen de gemeentebesturen wel worden betrokken, en zullen ze mee participeren in de beslissingen, zoals ook gebeurd is met de tramlijnverlenging Mortsels-Boechout.

Uit de tot nu toe uitgevoerde studies en de multicriteria-analyse blijkt duidelijk dat het voorkeurtacé als volgt kan worden omschreven : Mechelse-

steenweg vanaf gemeenteplein Mortsels, vervolgens langs de Boniverlei en dan rechtstreeks naar de park-and-ride langs de E19. Zowel de AWV als de VVM hebben een duidelijke voorkeur voor dit tracé, dat op termijn ook het meeste potentieel te bieden heeft.

Wat de verdere timing betreft, wordt de volgende planning vooropgesteld. De studie door SAM – tweede deelcontract – begint eerstdaags en loopt tot 2003. De verdere voorbereiding en realisatie is gepland in de periode 2003-2005.

De realisatie is echter in hoge mate afhankelijk van de vooruitgang van het project Mortsels-Boechout. Beide lijnen kunnen immers niet tegelijkertijd worden aangelegd omwille van de bereikbaarheid van Antwerpen langs de zuidkant. In het kader van het project Mortsels-Boechout werd wel reeds voorzien in de aansluiting van deze nieuwe lijn op het gemeenteplein van Mortsels, zodat dit later niet opnieuw moet worden aangelegd. De effectieve realisatie komt er waarschijnlijk binnen de begrotingsjaren 2004 en 2005.

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

**De heer Robert Voorhamme** : Mijnheer de minister, de trajectkeuze zal naar alle waarschijnlijkheid die zijn van het traject langs de Boniverlei. Daarmee zou volgens mij een heraanleg van die Boniverlei samenhangen. Dit zou een oplossing kunnen bieden voor het probleem van de verkeersoverlast, zoals die nu ontstaat.

Mijn vraag is alleen of er in dat opzicht al afspraken zijn gemaakt met de betrokken gemeente, Edegem. Dit lijkt me namelijk van doorslaggevend belang voor de samenwerking die ook in dit dossier vanuit de gemeenten kan worden geboden. Ik heb de indruk dat dit bij andere gemeenten, bijvoorbeeld Mortsels, voorbeeldig is verlopen voor het doortrekken van het tracé naar Boechout. Het is te verkiezen dat met deze gemeenten een uitstekende samenwerking tot stand komt. Dat is enkel mogelijk als men dat verbindt met het heraanleggen van de Boniverlei en als men meteen een oplossing zoekt voor het sluikeverkeer, zoals de heer Caluwé daarnet heeft gezegd.

**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 dodehoekspiegels**

**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 Energie, over de dodehoekspiegels.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er wordt reeds jaren gebakkeleid over de dodehoekspiegel en andere zichtbaarheidsverbeterende installaties voor vrachtwagens en bussen. In dit debat en in andere debatten over aspecten van verkeersveiligheid hebt u zich steeds geprofileerd als een voorvechter van verkeersveiligheid. U hebt, vaak terecht, kritiek geuit op uw federale collega, minister Durant. U zegt ook dat die dodehoekspiegel dringend verplicht moet worden gemaakt door de federale regering. U hebt zelfs al op een creatieve manier initiatieven genomen op het vlak van openbare werken, bussen, en dergelijke. Ik denk dat u binnen uw bevoegdheden alles hebt gedaan wat u kon doen.

Na heel wat heen-en-weer-gepalaver heeft minister Durant uiteindelijk toch de beslissing genomen om die dodehoekspiegel in te voeren. De heer Ansoms heeft op woensdag 8 mei de minister hierover nogmaals ondervraagd in de Kamercommissie. Hij vroeg zich af hoe lang het allemaal nog zou duren. Uit het antwoord van minister Durant bleek dat het KB in maart naar de gewesten werd verstuurd. Ondertussen hebben het Brussels en het Waals Gewest een positief advies uitgebracht, maar op 8 mei had Vlaanderen nog steeds niets van zich laten horen. De Vlaamse regering stelt nochtans dat ze de problematiek van verkeersveiligheid zeer belangrijk vindt. Onze Waalse collega's hechten hier minder belang aan : herinner u de discussie over de onbemande camera's. Het is voor ons dan ook verrassend dat Vlaanderen zo traag reageert, zeker als men weet dat er jaarlijks vijftien tot veertig doden vallen als gevolg van die dode hoek.

Ik heb voor de minister dan ook slechts een concrete vraag. Waarom talmt de Vlaamse regering met haar advies ? Op 8 mei was er blijkbaar nog steeds geen advies gegeven aan de federale regering over het KB tot verplichting van de dodehoekspiegel.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op 2 april 2002 is het dossier binnengekomen op mijn kabinet. Op 3 april 2002 werd het doorgestuurd naar de administratie voor een advies van de administratie en voorlegging aan IF. Op 11 april werd hetzelfde dossier ons ook overgemaakt via het kabinet-Dewael. Op 2 mei 2002 kwam het dossier binnen op de administratie en was het advies van IF er. Op 3 mei 2002 werd het begrotingsakkoord bij de minister van Begroting aangevraagd, op 17 mei was het akkoord er. Op 24 mei zal de Vlaamse regering een standpunt innemen.

Minister Durant en CD&V zeggen in de pers dat de Vlaamse regering traag werkt, maar dit moet worden rechtgezet : wij reageren steeds heel snel. In Vlaanderen hebben we wel heel andere procedures dan in Brussel en Wallonië. Als u wilt dat we sneller werken, moet u andere procedures vragen. Of dat beter zal zijn weet ik niet, maar het zal in elk geval gemakkelijker zijn voor de minister. Wij hebben goede procedures in Vlaanderen, ik zal u even het hele verhaal uit de doeken doen.

De officiële aanvraag om advies van mevrouw Durant over het ontwerp van KB tot invoering van de dodehoekspiegel kwam binnen op mijn kabinet op 2 april 2002. Aangezien het hier een officiële adviesaanvraag in het kader van de betrokkenheidsprocedure van de gewesten betreft, dient de Vlaamse regering zelf hierover een standpunt in te nemen. Het is evenwel zo dat de procedures terzake in het Vlaams Gewest, in vergelijking met deze in Wallonië en Brussel, het zwaarst zijn. Het besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 2002 houdende regeling van de begrotingscontrole en opmaak regelt onder andere deze precieze procedures. Artikel 15 bepaalt dat het voorafgaand advies van de inspecteur van Financiën verplicht is voor ieder voorstel dat ter beslissing aan de Vlaamse regering wordt voorgelegd. Indien er dan ook nog een budgettaire weerslag is op de Vlaamse begroting, moet ook nog het advies van de bevoegde minister van Begroting worden ingewonnen. Zo zal het advies dat de Vlaamse regering formuleert een zeer sterke onderbouw kennen, maar neemt het in vergelijking met de andere gewesten iets meer tijd in beslag. Dit laatste is dus een gevolg van het feit dat de drie gewesten verschillende interne procedures inzake adviesverstrekking hebben.

Ook in dit specifieke dossier moest zowel het advies van de Inspectie van Financiën als dat van de minister van Begroting worden ingewonnen. Dit is

**Stevaert**

ondertussen reeds allemaal gebeurd. Zo werd het begrotingsakkoord bij de minister van Begroting aangevraagd op 3 mei 2002 en verkregen op 17 mei 2002. Op 24 mei 2002 zal de Vlaamse regering haar standpunt bekendmaken en dit aan de bevoegde federale minister van Mobiliteit overmaken.

In dit geval hebben we echt uiterst snel gewerkt, en het stoort ons dat we zo lang hebben moeten wachten vooraleer we daarover advies mochten uitbrengen. Ik denk dat we met betrekking tot de adviesprocedures niet het voorbeeld van Wallonië moeten volgen. De inspecteurs van Financiën en ook de begrotingsakkoorden zijn daar blijkbaar niet zo belangrijk. Ik denk dat we onze procedures overeind moeten houden, behalve natuurlijk als het parlement mij zou vragen om dat in de toekomst niet meer te doen. In dat geval ben ik u daar ook dankbaar voor.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, ik begrijp uw frustratie een beetje. In de Kamer heeft de heer Ansoms gevraagd waarom het zo lang moest duren om een advies in te winnen. Ik denk dat we op dat vlak op dezelfde lijn zitten.

Het zou misschien goed zijn als u het antwoord van minister Durant eens leest, mijnheer de minister, want zij is het die de indruk heeft gewekt dat het hier in Vlaanderen allemaal zo traag gaat, dat men het dossier laat liggen. U kunt het een oppositiepartij dan ook niet kwalijk nemen dat ze daarover vragen stelt.

U geeft zelf toe dat men in het Brussels en het Waals Gewest snellere procedures heeft. Een van de handelskenmerken van deze nieuwe regering was een snel en efficiënt bestuur. Ik heb ook de oplossing niet, ik weet niet welke elementen uit de procedures moeten worden gehaald en welke niet, maar in ieder geval bewijst dit dat men zelfs bij een klein dossier op het Brussels en Waals niveau iets sneller dossiers afhandelt dan bij ons. U hebt wel gelijk met wat u zegt over de inspecteurs van Financiën, maar anderzijds wil ik verwijzen naar twee andere dossiers : het dossier-Slangen en het dossier van de regionale luchthavens. Ik heb toch niet de indruk dat de Vlaamse excellenties daarbij wakker liggen van de adviezen van de inspecteurs van Financiën.

Het is belangrijk dat u hebt geprobeerd om zo snel mogelijk in te spelen op wat minister Durant heeft

gezegd. U bent inderdaad gebonden aan procedures die moeten worden gevolgd. Toch zou ik willen oproepen om werk te maken van vereenvoudiging en transparantie. Tot nog toe heeft deze regering daar nog niet veel van laten zien.

Ik vraag me af wanneer die dodehoekspiegel nu uiteindelijk verplicht wordt. Gebeurt dat op 1 januari 2003 of 1 januari 2004 ? U kunt natuurlijk verwijzen naar minister Durant, maar het is belangrijk om snel en accuraat te handelen. Het zou misschien goed zijn dat u nog eens met de vuist op tafel slaat. Minister Durant moet voortgang maken en correcte informatie verspreiden. Het is verkeerd om de schuld in uw schoenen te schuiven. Ze heeft veel te laat advies gevraagd. Misschien is het tijd om de procedures te herbekijken. Er moet sneller worden gewerkt, zeker als het over verkeersdoden gaat.

**Minister Steve Stevaert** : Ik heb dit op 2 april gekregen en op 3 april overgemaakt. Sneller kan niet. In het totaal neemt de procedure ongeveer twee maanden in beslag. Het probleem is dan ook niet dat de procedure te lang duurt op Vlaams niveau. Ik vind dat er advies moet worden gevraagd aan de Inspectie van Financiën in dergelijke aangelegenheden. Ook tijdens de vorige zittingsperiode is er niets gebeurd.

**De heer Carl Decaluwe** : U moet het niet in de schoenen van CD&V schuiven.

**Minister Steve Stevaert** : Ik schuif dit in niemands schoenen. Een partijgenoot was toen minister van Verkeersveiligheid. Ik stel alleen maar vast. Ik kan in alle eerlijkheid niet zeggen wanneer het zal worden geïmplementeerd. Binnen de Vlaamse bevoegdheden is de implementatie al gebeurd. Alle Vlaamse betrokken ministers hebben snel gereageerd.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Mark Van der Poorten tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveiligheid op de N42**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van der Poorten tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering,

**Voorzitter**

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de verkeersonveiligheid op de N42.

De heer Van der Poorten heeft het woord.

**De heer Mark Van der Poorten :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de gewestwegen behoren tot de gevaarlijkste categorieën van wegen in Vlaanderen. Dat is uit meerdere studies en statistieken gebleken. De N42 is hiervan een treffend voorbeeld.

De verkeersonveiligheid noemt u terecht een maatschappelijk probleem van eerste orde. De strijd tegen het moordend verkeer is dé prioriteit in uw beleid. De N42 is helaas een probleem waar niets aan wordt gedaan. De weg situeert zich eerst op twee rijstroken, dan op vier om dan weer over te gaan op twee. Dat veroorzaakt zware verkeersongevallen. Tussen Zottegem en Oosterzele tot aan de E40 vielen er de laatste vijf jaar 162 lichtgewonden, 28 zwaargewonden en 11 doden, dit alles op een afstand van amper enkele kilometers. Vooral het menselijk leed dat hiermee gepaard gaat, kan niet in budgetten worden gevat. Ik pleit er dan ook voor om het probleem snel en terdege aan te pakken.

Enkele jaren geleden werd aangegeven dat er na de afwerking van het op- en afrittencomplex in Wetteren, werk zou worden gemaakt van de verbreding van de N42. Die werken naderen hun voltooiing. Dit zou het signaal moeten zijn om de N42 overal op 2x2-rijvakken te brengen. Hierover bestaat een ruime consensus in de streek en de provincie. Het voordeel is dat hiervoor niet meer ont-eigend moet worden. De werken moeten enkel worden ingeschreven in het indicatief driejarenprogramma van de AWW-Oost-Vlaanderen.

Mijnheer de minister, ik dring er dan ook sterk op aan om inspanningen te leveren en in de nodige middelen te voorzien om de N42 volledig af te werken. Concreet betekent dit dat deze weg over zijn hele lengte op vier rijstroken moet worden gebracht, dat een aantal gevaarlijke kruispunten moet worden vervangen door rotondes en dat de nodige maatregelen moeten worden genomen om de zwakke weggebruiker te beschermen. In afwachting hiervan roep ik op om voorlopige maatregelen te nemen, teneinde het aantal ongevallen zo efficiënt mogelijk te beperken.

Graag krijg ik dan ook antwoord op een aantal concrete vragen. Wanneer is het einde van de werkzaamheden aan het op- en afrittencomplex van de N42 met de E40/A10 gepland? Wanneer zal de uitvoering tot een 2x2-weg worden gerealiseerd? Welke maatregelen zal de minister nemen in afwachting van deze realisatie om de verkeersveiligheid te verhogen?

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

**De heer Herman De Loor :** Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag om uitleg. De heer Van der Poorten heeft voldoende gewezen op de onveiligheid en het aantal verkeersslachtoffers. Al twintig jaar is een tracé uitgewerkt om de N42 tot een 2x2-weg te maken.

Naast de onveiligheid verloopt het verkeer er ook allesbehalve vlot. Als je het ongeluk hebt om tijdens de rit van Zottegem naar Wetteren achter een vrachtwagen te rijden, dan moet je er tien kilometer achterblijven omdat inhalen onmogelijk is. Mensen uit de streek die in Gent gaan werken, weten nooit of ze tijdig op hun bestemming zullen aankomen. Vlot verkeer kan alleen worden gerealiseerd als er overal 2x2-rijstroken worden gemaakt.

Mijnheer de minister, op een parlementaire vraag die ik u een tijdje geleden heb gesteld over de N42, hebt u geantwoord dat er onvoldoende centen zijn om de werken vóór 2005 te realiseren. Ik betreur dat en dring erop aan om toch een inspanning te leveren om de werken te versnellen. We vragen om ze volgend jaar of ten laatste in 2004 uit te voeren.

Er moet eindelijk ook werk worden gemaakt van het tracé van Herzele naar Geraardsbergen. Daarover is zoveel te doen geweest en de discussie heeft heel lang geduurd. Ik ben altijd voorstander geweest van de uitvoering van het tracé dat nu werd uitgetekend en dat een rechtstrekkend inhoudt.

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

**Minister Steve Stevaert :** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de beëindiging van de werken voor de herinrichting van het op- en afrittencomplex van de E40 met de gewestweg N42 is voorzien rond oktober 2002. Het is de bedoeling om daarna de N42 tussen Wetteren en Zottegem op een profiel van 2x2 rijstroken te brengen. Deze optie is conform met de categorisering van de N42 als primaire weg en wordt bovendien bevestigd in de gemeentelijke mobiliteitsplannen van Wetteren, Oosterzele en Zottegem. De uitvoering zal ten vroegste vanaf 2005 worden geprogrammeerd. Ik wil de

**Stevaert**

mogelijkheden tot versnelling nagaan, maar ik kan nu geen engagementen aangaan.

De ontubbeling is voornamelijk ingegeven vanuit de optiek om een betere verkeersdoorstroming op deze belangrijke as te realiseren. Een ontubbeling op zich zal de verkeersveiligheid niet bevorderen. Integendeel, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een kleiner aantal rijstroken doorgaans veiliger. Er zullen dus bijzondere maatregelen moeten komen om te vermijden dat de ontubbeling het aantal ongevallen doet stijgen, bijvoorbeeld door de hogere rijksnelheid. In afwachting van de geplande ontubbeling kunnen de lokale overheden alvast concrete maatregelen voorstellen aan de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid om op bepaalde gevaarlijke punten de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik heb het budget voor het uitvoeren van kleinere veiligheidsingrepen al aanzienlijk opgetrokken van iets meer dan 1 miljoen euro tot ruim 4 miljoen euro per provincie per jaar. Om de verkeersveiligheid te verhogen kan de lokale overheid ook voorstellen indienen over de invoering van snelheidsbeperkingen, eventueel gecombineerd met de plaatsing van onbemande camera's. Indien de lokale overheden een aanvraag zouden indienen voor de plaatsing van onbemande camera's ben ik zeker bereid om ze te laten plaatsen.

Er is sprake van een onveiligheidssituatie. Die kan niet worden opgelost door de verdubbeling. De vraag naar de verdubbeling is terecht omwille van het probleem van de doorstroming. Het afrittencomplex zal zeker al een positieve invloed hebben, maar toch blijft de verdubbeling absoluut nodig. Die zal er zo snel mogelijk komen, maar ik kan vandaag niet beloven dat dat vóór 2005 het geval zal zijn.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige informatiedoorstroming over openbare werken naar de Vlaamse gemeenten toe**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering,

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de gebrekkige informatiedoorstroming over openbare werken naar de Vlaamse gemeenten toe.

De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de communicatie tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse gemeentebesturen is blijkbaar niet altijd wat ze zou moeten zijn. Daarom dringen de Vlaamse gemeentebesturen aan op een betere doorstroming van de informatie over openbare werken vanuit het Vlaams Gewest.

Ik illustreer dit met een voorbeeld. Onlangs werd in de Kempense gemeente Nijlen in opdracht van het Vlaams Gewest een fietspad vernieuwd aan de Broechemsesteenweg. Het betreft immers een gewestweg. Nu moet aan dezelfde Broechemsesteenweg een oude gasaansluiting worden vervangen waardoor het fietspad opnieuw moet worden opengebroken. Natuurlijk heeft dat heel wat overlast tot gevolg.

Volgens het gemeentebestuur van Nijlen was er geen enkele vorm van coördinatie tussen het Vlaams Gewest en het gemeentebestuur. Noch het gemeentebestuur, noch de nutsbedrijven werden ingelicht over de geplande werkzaamheden. Het gemeentebestuur van Nijlen stelt dat indien het Vlaams Gewest de gemeente Nijlen op voorhand op de hoogte zou hebben gebracht van de geplande werkzaamheden, de verschillende werken tegelijkertijd zouden zijn uitgevoerd.

Mijnheer de minister, kunt u mij zeggen of het Vlaams Gewest werk zal maken van een betere informatiedoorstroming over openbare werken naar de Vlaamse gemeentebesturen ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, er is geen sprake van een gebrekkige communicatie tussen het Vlaams Gewest en het gemeentebestuur van Nijlen.

Tijdens de vorige legislatuur vroeg de toenmalige burgemeester aan de AWV Antwerpen om belijning aan te brengen op het bestaande voetpad om zo een deel van het voetpad als fietspad te kunnen gebruiken. Het Vlaams Gewest is op deze vraag van het gemeentebestuur ingegaan en heeft de gevraagde belijning aangebracht.

**Stevaert**

Tijdens de huidige legislatuur kwamen er evenwel regelmatig klachten binnen over de slechte staat van het gemarkeerde fietspad. Het Vlaams Gewest heeft op deze klachten ingespeeld en heeft het fietspad over de hele lengte hersteld via het budget onderhoud fietspaden van de AWV Antwerpen. De aanpassingen aan het voetpad werden door Nijlen bekostigd.

Het Vlaams Gewest is dus ingegaan op de vragen van het gemeentebestuur en er is dus wel degelijk overleg geweest met de gemeente Nijlen. Anders zouden al deze ingrepen gewoon niet zijn uitgevoerd.

Inzake het vervangen van de oude gasleiding werd er bij de administratie Wegen en Verkeer tot op heden geen enkele vergunningsaanvraag voor het vernieuwen ervan ingediend. Bovendien werd vóór de start van de onderhoudswerken contact opgenomen met het hoofd van de Technische Dienst van de gemeente Nijlen. Er is dus wel degelijk sprake van informatiedoorstroming tussen het Vlaams Gewest en de gemeente Nijlen.

Tot slot kan ik u nog mededelen dat het Vlaams Gewest in de loop van de komende maanden een code voor infrastructuur- en nutswerken langs gewestwegen zal finaliseren die nauw aansluit bij de code voor infrastructuur- en nutswerken langs gemeentewegen en die tot doel heeft om toestanden te vermijden zoals de opbraak van pas heraangelegde fietspaden voor de aanleg van nutsleidingen.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het gemeentebestuur van Nijlen was dus wel degelijk ingelicht over de geplande werkzaamheden ?

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer Huybrechts, u hebt mijn antwoord gehoord.

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de 'zwartepuntencheque'**

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

De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onlangs verscheen in de pers het bericht dat de gouverneurs bij de minister een zwartepuntencheque kunnen ophalen. Elke provincie krijgt namelijk van de minister vijf jaar lang telkens 20 miljoen euro extra om de zwarte punten op de gewestwegen in de provincie weg te werken. Het gaat om punten waar vaak ernstige ongevallen gebeuren, en waar dus de prioriteitscoëfficiënt hoger is dan 15. Voor de berekening van die coëfficiënt wordt het aantal doden vermenigvuldigd met 5, het aantal zwaargewonden met 3, en het aantal lichtgewonden met 1.

Ik heb contact opgenomen met de gouverneur, maar die wist niet hoe ik eraan kon beginnen. Vervolgens nam ik contact op met de diensten van de administratie Wegen en Verkeer West-Vlaanderen om te vragen of er in West-Vlaanderen een prioriteitenlijst bestaat van de punten met een coëfficiënt hoger dan 15. Ze bleken te beschikken over gegevens op basis van statistieken van eind de jaren '90. Recente gegevens hadden ze echter niet. Uit de beschikbare lijst kon ik afleiden dat er ongeveer 168 zwarte punten zijn in West-Vlaanderen. Daarvan zijn er de laatste jaren een aantal weggevoerd door wegenwerken. Het aantal wordt vandaag geraamd tussen 120 en 140.

Mijnheer de minister, klopt het dat u zwartepuntencheques uitdeelt aan de gouverneurs ? Zo ja, hoe komt het dat de gouverneurs de coördinatie krijgen toegewezen ? Ze beschikken in feite niet



## Verfaillie

over een kader om dit ten uitvoer te brengen. U hebt gezegd dat met het kerntakendebat alle provinciale wegen zullen worden overgeheveld naar het Vlaams Gewest of naar de gemeenten. Dat laatste hebben we eerlijk gezegd liever niet. Er komen dus wat mensen vrij.

De gemeenten hebben geen geld, mijnheer de minister, maar het gewest wel. De verschillende diensten van de administratie Wegen en Verkeer in West-Vlaanderen zouden de coördinatie veel beter kunnen doen.

Kunt u een overzicht geven van de kruispunten in Vlaanderen waar de prioriteitscoëfficiënt hoger is dan 15 ? Waar zijn die kruispunten precies gelegen ? Is er reeds een lijst beschikbaar van maatregelen die voor die kruispunten in het vooruitzicht worden gesteld ? Zo ja, kunt u dan een overzicht geven van de huidige stand van zaken ?

Mijnheer de minister, enerzijds wil ik u danken voor de inspanningen die u levert om de zwarte punten weg te werken, maar anderzijds wil ik u er ook op wijzen dat de engagementen worden genomen voor de middellange termijn. De studies worden dit jaar uitgevoerd, en de concrete uitvoering is voor 2003. In 2004 worden we opnieuw geconfronteerd met verkiezingen voor het Vlaams Parlement. Van mij mag u minister blijven, zij het liefst in een andere coalitie, maar kunt u hard maken dat die 20 miljoen euro voor elke provincie zal worden uitbetaald tot en met 2007 ?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vanaf 2003 zal jaarlijks 100.000.000 euro uit het Financieel Fonds voor Eenmalige Uitgaven gebruikt worden voor het versneld wegwerken van de gevaarlijke punten. Hiervoor zal de Administratie Wegen en Verkeer nauw samenwerken met de provinciegouverneurs.

De concrete taakverdeling tussen beide partijen wordt momenteel uitgewerkt. Ik heb de gouverneurs en de directeurs van de provinciale AWW-afdelingen uitgenodigd op mijn kabinet. De gegevens over de gevaarlijke punten zijn de gouverneurs bekend aangezien de provincies de gevaarlijke punten in kaart hebben gebracht op basis van de statistische gegevens van het NIS.

De administratie Wegen en Verkeer kan deze gegevens niet publiek verspreiden ten gevolge van een

overeenkomst met het NIS. Begrijpe wie begrijpen kan. Deze overeenkomst laat toe de data van het NIS voor intern gebruik aan te wenden. Het is de administratie Wegen en Verkeer verboden de gegevens afkomstig van het NIS verder te verspreiden. U kunt de basisgegevens waarop de gevaarlijke punten worden berekend, natuurlijk rechtstreeks aanvragen bij het NIS en op deze wijze zelf nagaan of een bepaalde locatie al dan niet een gevaarlijk punt is.

De AWW heeft nog geen typeoplossingen voor de gevaarlijke punten. In 2002 zal de AWW hiervoor een studie uitschrijven die tot doel zal hebben enerzijds alle gevaarlijke punten in Vlaanderen te screenen en anderzijds typeoplossingen uit te werken.

Ik wil proberen u te overtuigen. Hoe zit het systeem in elkaar ? Voor de screening is voorzien in 200 miljoen frank. Daarna zullen we jaarlijks 4 miljard frank ter beschikking hebben. U zegt dat dat een overschrijding is van de regeerperiode. Dat klopt, maar wat ook de coalitie of de samenstelling van de volgende regering mag zijn, ze kan hier niet omheen. Dit zal het punt niet zijn.

Wat het inschakelen van de gouverneurs als instrument betreft, wil ik erop wijzen dat de gouverneurs sinds het Lambermontakkoord een Vlaamse bevoegdheid zijn geworden. Hier wordt vaak nogal licht overheen gegaan. In de toekomst zullen de gouverneurs niet langer door de koning, maar door de Vlaamse regering worden aangesteld. Ik wil er trouwens op wijzen dat de Limburgers hier tijdens de onderhandelingen over het Lambermontakkoord sterk voor hebben geijverd. De Limburgers zijn over het algemeen voorstanders van het provinciale niveau. De gouverneurs zullen Vlaamse ambtenaren worden. In een modern Vlaams bestuur zullen we de gouverneurs als managers kunnen inschakelen. In de praktijk betekent dit dat de gouverneurs met de AWW zullen moeten samenwerken.

Indien de gouverneur van West-Vlaanderen dit liever niet doet, moet hij me dat maar laten weten. Aangezien hij de taak aan de AWW kan geven, ga ik er evenwel van uit dat hij dit wel ziet zitten. Ik ga er trouwens van uit dat alle gouverneurs happig zijn om dit te doen. Dit kan een valorisatie van het provinciaal niveau inhouden. Het gaat hier tenslotte niet om de bestendige deputatie of om de provincieraad. Het gaat hier om de gouverneur als een commissaris van de Vlaamse regering.

**Stevaert**

Het betreft hier middelen die van het FEU afkomstig zijn. Op termijn, na afloop van deze actieperiode, zal de AWV haar gewone werk moeten voortzetten. We zullen wel zien wat de toekomst op dat vlak brengt. Het is alleszins niet de bedoeling om 20 miljard frank in de AWV te pompen. We zijn immers niet zeker dat die manier van werken dezelfde resultaten zou opleveren. De gouverneur heeft bovendien een meervoudige opdracht. Op het politieke niveau is hij de voorzitter van de bestendige deputatie. Hiernaast heeft hij nog enkele federale opdrachten te vervullen. Wat de verkeersveiligheid betreft, heeft hij dan ook zeer goede contacten met de politie en met de parketten. De Vlaamse overheid heeft die contacten niet. Mijns inziens betreft het hier een goede methode. De gouverneurs zullen een erezaak maken van het besteden van deze middelen. Dit zal indrukwekkende gevolgen hebben. Het gaat hier tenslotte om 800 miljoen frank per jaar. Als we een gemiddelde van 20 miljoen frank per zwart punt hanteren, kunnen er jaarlijks 40 zwarte punten worden aangepakt. Er zal, met andere woorden, hard moeten worden gewerkt.

Ik geef toe dat in heel dit initiatief ook een venijnig principe zit vervat. Hoewel niet alle provincies even veel zwarte punten hebben, krijgt elke provincie 800 miljoen frank. Om een herverdeling der middelen te voorkomen, zal elke gouverneur zijn werk zo goed mogelijk willen doen.

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

**De heer Jan Verfaillie** : Ik ben zeer bezorgd dat de provincie Limburg middelen van de provincie West-Vlaanderen zou ontvangen.

Ik vind het trouwens eigenaardig dat wij, als Vlaamse volksvertegenwoordigers, geen inzage in de lijst van de zwarte punten hebben. Dit betekent dat er op bepaalde momenten werken zullen worden uitgevoerd zonder dat wij er officieel iets van afweten. Ik vind dan ook dat wij inzagerecht moeten krijgen in de lijst die het NIS ter beschikking van de gouverneurs en van de AWV heeft gesteld.

**Minister Steve Stevaert** : Mijns inziens betreft het hier twee verschillende discussiepunten. De lijsten met zwarte punten, die op basis van de gegevens van het NIS zijn opgesteld, kunnen we via de provincies ter beschikking stellen. De gegevens van het NIS zelf mogen we niet ter beschikking stellen. Persoonlijk vind ik dit een aberratie. Ik snap niet waarom deze gegevens niet openbaar mogen worden gemaakt.

Statistiek is gedeeltelijk een federale en gedeeltelijk een Vlaamse bevoegdheid. Op het Vlaams niveau ben ik hiervoor bevoegd. In de praktijk betekent dit dat aan het doorgeven van de gegevens aan de Vlaamse overheid een clause is verbonden. Volgens deze clause mag de Vlaamse regering deze gegevens niet doorgeven. De Vlaamse regering mag de gegevens gebruiken en verwerken. Ze mag de output, in dit geval de lijst met zwarte punten, ter beschikking stellen. Ik begrijp niet waarom ze de input niet ter beschikking mag stellen. Ik veronderstel niet dat deze gegevens grote staatsgeheimen bevatten.

De heer Verfaillie zou in dit verband zijn federale collega's eens moeten aanspreken. Zij zouden niet enkel over de verkeersproblematiek, maar ook over de totaliteit van de statistiek kunnen interpellieren. Ik heb uiteraard geen problemen met de overdracht van grotere statistische bevoegdheden naar het Vlaams niveau.

Om iedereen de kans te geven om de beschikbare kaarten in te kijken, zullen we ze bij het secretariaat neerleggen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen van de privé-autobusondernemingen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Huybrechts tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen van de privé-autobusondernemingen

De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de federatie van Bus- en Autocarbedrijven heeft problemen met wat ze de oneerlijke concurrentie van De Lijn en van de spoorwegen noemt. Blijkbaar kiezen scholen, gepensioneerden en jeugdbewegingen massaal voor De Lijn en de spoorwegen. Omwille van de overheidssponsoring zouden deze veel goedkoper transport kunnen aanbieden dan de privé-ondernemingen.

## Huybrechts

De federatie stelt terecht dat de privé-ondernemingen eigenlijk de rekening van het gratis openbaar vervoer betalen. De federatie stelt eveneens dat deze oneerlijke concurrentie de leefbaarheid van de sector, die ongeveer 10.000 mensen tewerkstelt, in het gedrang brengt. Erkent u de problemen waarmee de privé-ondernemingen, omwille van de door hen als oneerlijk omschreven concurrentie van De Lijn en van de spoorwegen, te maken hebben? Welke maatregelen kunnen er worden genomen om te voorkomen dat de leefbaarheid van de privé-busondernemingen op termijn in het gedrang komt?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mijnheer de voorzitter, het Vlaams Gewest is enkel bevoegd voor De Lijn. Het gevoerde tarievenbeleid van De Lijn is de uitvoering van het regeerakkoord, dat stelt dat de huidige organisatie van het gemeenschappelijk vervoer moet worden verbeterd om op een meer efficiënte en kwalitatieve manier een degelijk en ruimer aanbod te kunnen geven. Wil men een realistisch alternatief kunnen bieden voor de auto, dan heeft de reiziger behoefte aan kwaliteit, comfort, snelheid, stiptheid en een goede prijszetting. Meer concreet wil de Vlaamse regering het gemeenschappelijk vervoer door de Vlaamse Vervoermaatschappij in Vlaanderen en Brussel aantrekkelijker maken, door een uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaams Gewest. Trouwe gebruikers zoals abonnees, minder begoeden en sociaal zwakkeren krijgen een tariefvermindering, en kinderen jonger dan 12 jaar en 65-plussers kunnen gratis rijden. Het tarievenbeleid van De Lijn is erop gericht de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verlagen en het gebruik te verhogen. Daardoor wordt het bestaande aanbod van het openbaar vervoer beter benut, waardoor de middelen die de Vlaamse regering aanwendt voor De Lijn ook efficiënter worden benut.

Het type vervoer dat autobusondernemingen organiseren, onder meer voor gepensioneerden, is niet vergelijkbaar met het geregeld vervoer dat De Lijn organiseert. De uitstappen van voornoemde ondernemingen zijn meestal gekoppeld aan een etentje, een bezoek aan een museum of een artiest. Dergelijk vervoer is te rangschikken in de categorie 'ongeregeld vervoer'. Meestal zijn de bediende plaatsen moeilijk te bereiken. De Lijn zal nooit dergelijke activiteiten organiseren en houdt zich alleen bezig met het geregeld vervoer. Er is dan ook geen sprake van oneerlijke concurrentie.

Ik wil dit nog eens goed uitleggen ten behoeve van het Vlaams Blok. Als men jullie lijn doortrekt, dan betekent dit dat men de juiste prijs moet aanrekenen. Doet men dit laatste, dan kost een vuilniszak in Antwerpen 150 frank, in het kader van het principe dat de vervuiler betaalt. Rekent men de juiste prijs aan voor het openbaar vervoer, dan moet men de prijzen met 70 tot 80 percent optrekken. Wij voeren geen oneerlijke concurrentie ten opzichte van de privé-sector. De privé-sector mag zich zelfs inschakelen bij de Vlaamse Vervoermaatschappij om bepaalde ritten uit te baten. Dat is het unieke van de VVM. We zien dat de privé-sector momenteel zeer goede zaken doet in Vlaanderen. Dan denk ik aan de belbusprojecten : die gaan bijna systematisch naar de privé-sector ter exploitatie. We zien ook dat de busverkoop in Vlaanderen stijgt, en dat het aantal bussen de afgelopen jaren is gestegen. Wel is er een probleem bij een bepaalde sector binnen het busvervoer. Dat was de sector waarbij de mensen terug thuis kwamen met een zonnebank of een deken. Die markt is geïmplodeerd. Maar de moderne busbedrijven die naar de zon gaan in plaats van zonnebanken te verkopen, doen wel goede zaken. De moderne busbedrijven die insteken op de prijzen van De Lijn doen zeer goede zaken. Dat het openbaar vervoer gratis is, is een zeer interessante zaak voor een busbedrijf. Dan heeft dit bedrijf geen problemen met biljetten en dergelijke. Het wordt per kilometer vergoed, niet per gebruiker van het openbaar vervoer. Dat is het punt. Als ik spreek met die federatie van busuitbaters, dan heb ik steeds de indruk dat deze mensen bijzonder gelukkig zijn, en dat ze zelfs vragende partij zijn om het systeem niet te veranderen. Als men het systeem totaal privatiseert, dan verdwijnt de kleine ondernemer immers. Dan krijgt men alleen grote maatschappijen die dit zullen doen. Dan zal men de grote maatschappijen moeten subsidiëren om een buslijn uit te baten. Nu beslist de overheid waar de bus rijdt, terwijl de privé-ondernemer wordt vergoed voor het inleggen van die bus. Dat is een goed systeem. Er is één kleine vorm van overlapping : soms zijn er mensen die de bus nemen en daarna de trein en opnieuw de bus, in plaats van een autocar. Het gaat hier niet over concurrentie tussen autobussen van de overheid en privé-autobussen. Wel is er soms een overlapping tussen autocars – en dat is een totaal ander marktsegment – en autobussen. Er zal wel een enkeling zijn die tracht met de bus 100 kilometer te overbruggen. Maar men neemt geen autocar om op ziekenhuisbezoek te gaan. Men neemt hoogstens een autocar om een processie te bezoeken, in Scherpenheuvel of zo. Maar in elk geval is het goed voor de ontvangsten. Een bevriend priester zegt me dat er nu mensen

**Stevaert**

zijn die de bus nemen om in Hasselt naar de kerk te komen. Zijn ontvangsten zijn gestegen.

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

– *Het incident wordt gesloten om 12.36 uur.*

---