C191 – OPE20

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

Zitting 2001-2002

16 april 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie 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 opvolging van de aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken aan de N41
Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afwerking en aanpassing van de N41

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het groot onderhoud en belangrijke herstellingen in de RYCO-jachtclub te Oostende

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitbreiden van de bediening van sluizen en bruggen

C191 – Omslag 2

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over Kleurrijk Vlaanderen : enquête van de Fietsersbond

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 structurele onderhoudswerken op de E17 Sint-Niklaas-Kruibeke

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het toekennen van het tarief 'openbare besturen' aan gemeenschapsscholen voor hun elektriciteitsverbruik

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 onbemande camera's in Vlaanderen

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 16 april 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 15.45 uur.*

Interpellatie 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 opvolging van de aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie 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 opvolging van de aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op maandag 25 maart 2002, dus nog vóór het paasreces, werden de aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid officieel aan de minister overgemaakt. Het gaat over een belangrijk rapport. Over verkeersveiligheid werd de voorbije maanden al veel gesproken en op federaal niveau werd een Staten-Generaal georganiseerd. Ook op Vlaams niveau werd het nodige huiswerk gedaan door de zogenaamde Sint-Christoffelcommissie. Al de belangrijke aanbevelingen moeten nu in de federale en Vlaamse discussies over verkeersveiligheid worden geschoven. Ik wil me vandaag beperken tot de Vlaamse bevoegdheden en verantwoordelijkheid. In het rapport staan ook een aantal aanbevelingen voor het federale niveau, maar die vallen samen met wat op de Staten-Generaal werd gezegd.

In het rapport wordt de verkeersveiligheid beschreven als een van de Vlaamse kerntaken. Daarbij werden heel wat vragen opgeworpen over het federaal handhavingsbeleid, maar ook over de organisatie van het verkeersveiligheids- en het infrastructuurbeleid in Vlaanderen. De omzetting van deze aanbevelingen vergt een ernstige bijsturing van het Vlaams beleid. De vraag is of de minister en de regering bereid zijn om op de aanbevelingen uit het rapport in te gaan en of ze daartoe voldoende middelen ter beschikking hebben. Ik wil in de eerste plaats stilstaan bij het deel over het verkeersmanagement. Daarna zal ik het hebben over het hoofdstuk over de aanbevelingen voor het extra infrastructuurbeleid.

Mijnheer de minister, over het management wordt onder meer de vraag gesteld of het mobiliteitsconvenant als instrument krachtig genoeg is om de verkeersveiligheid van Vlaanderen mee te sturen. 'De probleemstelling verkeersveiligheid wordt in de huidige mobiliteitsplannen te vrijblijvend behandeld', aldus het rapport. 'Het is niet duidelijk hoe zwaar verkeersveiligheid doorweegt bij de kwaliteitsbewaking van de programmatie van infrastructuur bij de opmaak van programma-audits, planaudits en projectaudits. Verkeersveiligheidsauditors zijn zelfs niet voorzien, er wordt geen rechtstreekse koppeling gemaakt tussen de mobiliteitsplannen en de gewestelijke, provinciale of gemeentelijke investeringsprogramma's inzake verkeersveiligheid. In feite gaat het over een proliferatie van structuren en routines in het gangbare mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen en is er een gemis aan coördinatie tussen de task forces van de mobiliteitsconvenants en de provinciale auditcommissies, de gemeentelijke begeleidingscommissies en projectaudits bij grote infrastructuurprojecten van AWV, de provinciale werking van de provinciale commissies voor verkeersveiligheid en de Adviesgroep Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen. Ten slotte wordt evenmin een band gelegd met het handhavings- en vervolgingsbeleid.'

Concreet wordt in het rapport voorgesteld dat de provinciale auditcommissies hun beoordeling prioritair afstemmen op eisen inzake verkeersveilig-

Malcorps

heid en dat omgekeerd de provinciale commissies verkeersveiligheid worden omgevormd tot krachtige operationele verkeersveiligheidsteams die uitgaan van een objectief onderzoek en een analyse van verkeersongevallen zoals dat bijvoorbeeld in Duitsland gebeurt. Daar schakelen de teams zich volledig in in het beleidskader van de mobiliteitsplannen. In het rapport wordt ook gepleit voor een integratie van de werking van de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen en het Steunpunt Verkeersveiligheid, en voor de oprichting van een aparte dienst, een directie-generaal Verkeersveiligheid.

Dit lijkt misschien allemaal wat technisch, maar de Sint-Christoffelcommissie heeft de belangrijke conclusie getrokken dat verkeersveiligheid op dit ogenblik geen prioriteit van het beleid is. De verkeersveiligheid zou structureel moeten worden opgenomen in het verkeersmanagementsbeleid van de Vlaamse overheid. Op dit ogenblik is er sprake van een versnippering. Dat waarvan we dachten dat het de prioriteit vormde, moet ook in de feiten de prioriteit worden. Het beleid moet dan ook in die richting worden gestuurd.

Mijnheer de minister, wat zult u met deze belangrijke aanbevelingen doen ? Ze houden immers een serieuze bijsturing in van het beleid en van de organisatie van uw diensten. Op welke termijn kunnen de aanbevelingen in beleidsmaatregelen worden omgezet ? Is er al een tijdpad uitgestippeld ?

Als voorbeeld van een meer coherente aanpak wordt in het rapport verwezen naar het convenant 'Duurzaam Veilig' die in Nederland werd afgesloten tussen de vereniging van Nederlandse gemeenten, de provincies en het rijk. Daarbij worden uitdrukkelijk ook andere maatschappelijke actoren geresponsabiliseerd zoals bedrijven, scholen en transporteurs. Ik weet dat in onze beleidsconvenant ook stappen in die richting worden gezet, maar we zijn nog steeds ver van het Nederlandse model. Ook de nieuwe generatie milieuconvenants die nu samenwerkingsovereenkomsten heten, worden als model beschouwd omdat erin een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen het samenwerkingsgedeelte en het structurerend gedeelte van de overeenkomst.

Dit was het eerste deel van mijn vraag. Misschien was die nogal technisch, maar verkeersmanagement is erg belangrijk om effectief te bekomen dat verkeersveiligheid de sturende factor wordt in het beleid van de diensten die onder de minister ressorteren.

Mijnheer de minister, het tweede deel van mijn vraag gaat over het hoofdstuk infrastructuurbeleid. Op dit vlak zullen wij wellicht een beetje van mening blijven verschillen. Het gaat immers over vragen zoals : nodigen wegen al dan niet uit tot te snel rijden. Ik ben het niet helemaal eens met uw standpunt daarover, maar ik denk dat we het wel met elkaar eens kunnen zijn dat infrastructuurbeleid een belangrijk punt is om meer verkeersveiligheid te bekomen. Vlaanderen is voor 100 percent bevoegd voor dit beleid.

Het overlegforum dringt sterk aan 'op een volwaardig infrastructuurbeleid, rekening houdend met de kwalijke erfenis van de lintbebouwing die effectief ongevallen genereert.' Daarbij wordt uitgegaan van het nieuwe systeemdenken over verkeersveiligheid. ‘De ruimtelijke ordening, het locatiebeleid, de infrastructuur en de voertuigen moeten worden afgestemd op de menselijke mogelijkheden en beperkingen. Het verkeerssysteem moet steeds veilig verkeersgedrag uitlokken en de kans op een ongeval zoveel mogelijk beperken. 'Bij twijfel aan de veiligheid van de infrastructuur moet de snelheid sowieso omlaag.' Als men niet kiest, kiest men voor traagheid.’

Om tot een snelheidsverlaging tot maximum 30 kilometer per uur te komen in 75 percent van de verblijfsgebieden en in 90 percent van de gemeenten, moet een concreet stappenplan worden opgesteld. Het overlegforum stelt voor om vanaf 2002 jaarlijks in minimum dertig gemeenten afspraken te maken over de snelheidsverlaging in verblijfsgebieden. Dit is een heel belangrijke en concrete doelstelling die ook werd herhaald tijdens de staten-generaal. Wordt deze doelstelling effectief in het beleid opgenomen ? Het gaat immers niet om een peulschil, want 30 kilometer per uur in 75 percent van de verblijfsgebieden en 90 percent van de gemeenten invoeren en jaarlijks afspraken maken erover, is niet niks.

In verband met de voetgangers en fietsers wordt in het rapport voorgesteld om een aparte groenfase in te voeren op een aantal risicokruispunten met verkeerslichten. Er wordt gedacht aan drie proefprojecten in Vlaanderen vanaf 2002. Voor fietsers, voetgangers en gebruikers van openbaar vervoer moet trouwens een grote lacune op het vlak van de signalisatie worden weggewerkt. Het forum heeft het over het plaatsen van duizend wegwijzers, elk jaar te plaatsen door gemeenten en provincies. Het Vlaams Gewest zou voor 90 percent van de kosten

Malcorps

moeten instaan. Mijnheer de minister, is dat volgens u haalbaar ?

Inzake het vrachtverkeer wordt gepleit voor een sturing van de routekeuze. Volgens het rapport is dit in de bestaande mobiliteitsplanning onvoldoende opgenomen. Ik heb vroeger al geprobeerd om daar de nodige aandacht op te vestigen. In het rapport wordt ook gepleit voor de uitbreiding van het inhaalverbod op alle 2x2-snelwegen tijdens de piekuren, uiterlijk tegen 2005. Mijnheer de minister, worden daartoe initiatieven genomen ? Zo ja, op welke termijn ?

In het rapport wordt een groot belang gehecht aan investeringen voor de herinrichting van wegen om conflictpunten te vermijden. Dat is trouwens de essentie van het systeemdenken dat in Nederland en Zweden wordt gehanteerd. In het rapport werd dit punt heel concreet uitgewerkt. Het is immers belangrijk om cijfers op de voorstellen te plakken zodat we kunnen zien of ze realistisch zijn en budgettair haalbaar. De bijkomende kost voor de herinrichting van reeds gecategoriseerde wegen volgens het principe van de streefbeelden, wordt per jaar geschat op 186 miljoen euro. Het doortochtenprogramma wil men optrekken van 25 tot 75 herinrichtingen van doortochten per jaar, om klaar te zijn tegen 2010. Het was immers de opdracht van de Sint-Christoffelcommissie om de doelstellingen tegen 2010 te halen en om ons daartoe concrete initiatieven voor te leggen. Het gaat dus over een toename met een factor drie van de herinrichting van doortochten. Dat vergt een extra uitgave van 110 miljoen euro per jaar. Daarnaast stelt het forum voor om in plaats van 25 gevaarlijke punten, 100 van die punten per jaar te verbeteren om het aantal zware risico's tegen 2010 drastisch te verminderen. Het gaat dus over een toename met factor vier. Er wordt gedacht aan de herinrichting van rotondes of plateaus. De kostprijs hiervoor bedraagt 70 miljoen euro extra per jaar. Mijnheer de minister, aanvaardt u deze verscherping van de bestaande doelstellingen ? Zijn ze haalbaar met de bestaande middelen ? Zo niet, wordt dan in extra middelen voorzien ?

Mijnheer de minister, ik wil toch nog even stilstaan bij de mededeling die u vorige week deed over de versnelde aanpak van de achthonderd zwarte punten. Ik neem aan dat die aanpak in het verlengde ligt van de aanbevelingen van het forum. Het is positief dat u onmiddellijk de daad bij het woord wilt voegen, maar de vraag over de reële financieringsmogelijkheden blijft overeind staan. Het gaat daarbij zowel over de financiering voor de versnelde aanpak van de zwarte punten als over die voor het geheel van de voorstellen van het forum voor een veiliger infrastructuur. Ik heb de vele maatregelen opgesomd die nodig zijn voor het halen van de doelstellingen tegen 2010. De aanpak van de zwarte punten is slechts één voorstel. Is alles wel betaalbaar ? We hebben het immers over een veelvoud van het bedrag van 20 miljoen euro dat u vorige week hebt genoemd.

De volgende vraag werd al concreet gesteld tijdens de begrotingsbesprekingen : hoe zeker kunt u zijn van een recurrente inkomst uit het Fonds voor de Financiering van Eenmalige Uitgaven (FFEU) ? Dat is de basisvraag. Daarnaast duikt de vraag over de lineaire verdeling van de extra middelen voor de verkeersveiligheid over de provincies, blijkbaar los van de objectieve behoefteanalyse, opnieuw en met nog meer kracht op. Als de noden het hoogst zijn in Oost-Vlaanderen en Antwerpen, dan moet dat toch ook blijken uit de toewijzing van middelen om de onveiligheid weg te saneren en het liefst zo snel mogelijk.

Het is een goede zaak dat de provinciegouverneurs een coördinerende opdracht krijgen, niet alleen op het vlak van mobiliteit, maar vooral ook op het vlak van de verkeersveiligheid. Het is daarbij de vraag wat de repercussies zijn op het organisatorische gedeelte of het aspect management van de verkeersveiligheid waarover ik het al had. Welk zwartepuntenlijstje zal voorrang krijgen ? Wordt het dat van de gouverneur ? Of wordt het dat van AWV, gemaakt op basis van een objectieve behoefteanalyse ? Of wordt het misschien dat van de gemeentebesturen ? Hoe zal de inbreng van bezorgde burgers worden georganiseerd ? Ik denk aan de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen.

De aanbevelingen van het forum zijn heel waardevol, maar stellen de Vlaamse overheid voor een serieuze opgave. U hebt er nu al een klein stukje uitgelicht met uw belofte om versneld in te spelen op de aanpak van de 800 zwarte punten. In plaats van in 14 jaar, wilt u de aanpak realiseren in 5 jaar. Over dit kleine onderdeel zijn er al vragen over de haalbaarheid en over de financiering ervan. Ik stel enkel vast dat de maatregelen die door de Sint-Christoffelcommissie worden voorgesteld heel wat inhouden. Op het vlak van het infrastructuurbeleid zijn serieuze inspanningen nodig. We hebben ook al duidelijk gesteld dat de verkeersveiligheid prioritair is, maar extra inspanningen zullen nodig zijn. We zullen de nodige, nieuwe middelen moeten zien te vinden als daar de noodzakelijke politieke wil

Malcorps

voor aanwezig is. In mijn fractie is dat alvast het geval. Ik hoop dat u zult antwoorden dat u het gros van de maatregelen onverkort wilt realiseren.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Malcorps, het rapport 'Naar een verkeersveilig Vlaanderen' dat de eindconclusies van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid weergeeft, werd mij inderdaad officieel overgemaakt op 25 maart. Ik wil er u aan herinneren dat dit overlegforum, dat ook de Sint-Christoffelcommissie wordt genoemd, op mijn vraag werd opgericht. Op 27 oktober 2000 werd het opstarten van het overlegforum trouwens als mededeling op de agenda van de Vlaamse regering geplaatst. Het is inderdaad zo dat het forum gedurende ruim één jaar het aspect van de verkeersveiligheid in Vlaanderen zeer grondig onder de loep heeft genomen.

Het rapport geeft diverse aanbevelingen om tot meer verkeersveiligheid in Vlaanderen te komen. Deze aanbevelingen hebben echter betrekking op verschillende domeinen, zoals mobiliteit, onderwijs en ruimtelijke ordening, en op verschillende niveaus. Dan heb ik het over het federale, het gewestelijke, het provinciale en het gemeentelijke vlak. Het is mijn bedoeling dit rapport op korte termijn over te maken aan de Vlaamse regering, gezien het feit dat de aanbevelingen zich niet enkel richten op mijn bevoegdheidsdomein. Daarna kan verder worden bekeken op welke wijze deze aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid concreet gestalte kunnen krijgen. Dat is mijn aanpak. Ik wil dit nu goed doornemen en er concrete dingen uithalen die ressorteren onder mijn bevoegdheid. Mijnheer Malcorps, u bent een van de mensen die ik daar heb ontmoet. Dit document is van een zeer hoog niveau. Ik wil iedereen die eraan heeft meegewerkt bedanken.

Wat uw specifieke vragen betreft kan ik meedelen dat op korte termijn reeds aan een aantal aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid kan worden tegemoetgekomen. Zo is het een concrete aanbeveling om de zwarte punten sneller weg te werken. Zoals ik zeer recent heb aangekondigd, zal ik de komende vijf jaar jaarlijks ongeveer 100 miljoen euro, of 4 miljard frank, besteden aan het in een versneld tempo wegwerken van de zwarte punten. Zo zal aan een van de grote aanbevelingen van het Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid concreet gestalte worden gegeven. Een andere aanbeveling, namelijk het opstellen en verspreiden van een vademecum van fietsvoorzieningen tegen 2003, werd ook al verwezenlijkt. Met betrekking tot het invoeren van een aparte groenfase voor fietsers kan ik u meedelen dat er in Hasselt op de R70 een negental kruispunten zo zijn ingericht. In het Vlaams Gewest is op verschillende wegvakken langs een aantal autosnelwegen met tweemaal twee rijstroken een inhaalverbod voor vrachtwagens ingevoerd. Diverse zaken die reeds tegemoetkomen aan deze aanbevelingen zijn dus al in uitvoering. Ik moet echter ook eerlijk zeggen dat een aantal aanbevelingen totaal nieuw zijn en erg origineel en creatief zijn. We moeten die verwerken. Dat vloeit voort uit de goede werkwijze van die commissie.

Bij een aantal andere aanbevelingen zal specifiek moeten worden bestudeerd in welke mate ze verder kunnen worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Een aantal ervan noodzaken immers een concrete samenwerking tussen het gewest, de provincies en de gemeenten. Dan denk ik bijvoorbeeld aan het komen tot veralgemeende snelheidsverlagingen in verblijfsgebieden tegen 2010, de versterkte samenwerking tussen gemeenten en gewesten in het kader van de mobiliteitsconvenants en het uitwerken van bewegwijzering in het kader van de provinciale fietsroutes.

U stelde ook een vraag over de financiering en over de tegenstelling inzake het al dan niet uitnodigend zijn van de weg. Dat laatste is volgens mij slechts een ogenschijnlijke tegenstelling. Wat de financiering betreft gingen we er tot nu toe van uit dat er in deze zittingsperiode een middelenaangroei zou zijn van 70 miljard frank of 1,7 miljard euro. We gaan er nu echter van uit dat het ongeveer 80 miljard frank of 2 miljard euro zal zijn. Dit is haalbaar en betaalbaar. We doen nu een inhaaloperatie voor de waterwegen, zodat dit op hetzelfde niveau komt met de wegen en het openbaar vervoer. Het gaat hierbij over een som van telkens ongeveer 21 miljard frank of 520 miljoen euro. Het gewone beleid blijven we gewoon verder voeren, of dat nu gaat over waterwegen, wegen of de VVM, maar daar bovenop doen we een bijkomende inspanning. Een eerste extra inspanning, die in de gewone middelen zit, was die met betrekking tot de subsidie voor 80 en 100 percent voor de fietspaden. Daarvan gaan we de komende tijd ook nog heel veel werk maken. Dat wordt een succesverhaal.

Een tweede inspanning betreft de zwarte punten. We geven nu een screeningsopdracht. Daarvoor is men de lastenboeken aan het voorbereiden. Voor die zwarte punten baseren we ons op cijfers die we van de federale overheid krijgen. Over die cijfers is

Stevaert

een hele discussie bezig in het kader van de bevoegdheidsafbakening. We willen dat die punten goed worden gescreend. Die screening moet gebeuren in samenwerking met de organisatie van de ouders van verongelukte kinderen, omdat die organisatie daar een speciale visie op heeft, die een bijkomende invalshoek oplevert bovenop de wetenschappelijke analyse. De gouverneurs, die sinds het Lambermontakkoord Vlaamse ambtenaren zijn, krijgen terzake een bijzondere opdracht. Ze krijgen een enveloppe ter beschikking waaruit ze kunnen putten om die zwarte punten aan te pakken.

Uiteraard gebeurt dat in overleg met de provinciale diensten van de AWV en moet dit via de auditcommissie gaan. Maar de gouverneurs kunnen een beroep doen op de privé-markt bij het inhuren van bureaus om hen te ondersteunen bij het aanpakken van die zwarte punten. We gaan dit kunnen betalen, namelijk via het financieringsfonds. Elk jaar is er immers een overschot. De heer Van Rompuy betwijfelt of dat fonds de komende tijd nog zal worden gespijsd. Ik dank hem voor het vertrouwen dat hij daarmee stelt in de regering. Hij gaat er immers van uit dat de regering haar begroting voor 100 percent gaat uitputten. Gebeurt dat, dan zullen er inderdaad geen middelen naar het fonds gaan. Ik ga ervan uit dat niet alle collega-ministers al hun geld zullen uitgeven en dat er dus nog middelen naar het financieringsfonds zullen vloeien. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

Het zal inderdaad misschien krapper worden. Daarom is het goed dat er voor topprioriteiten een voorafname van 100 miljoen euro of 4 miljard frank gebeurt. Dat is dan dat meerjarenplan van 500 miljoen euro of 20 miljard frank. We zijn ervan overtuigd dat er elk jaar minimaal nog wel 100 miljoen euro of 4 miljard frank in het financieringsfonds zal zitten.

Wat de verdeling per provincie betreft gaat het over 800 miljoen frank, of 20 miljoen euro. Niemand zegt dat dit niet kan worden bijgestuurd, wanneer mocht blijken dat de dynamiek groter is in de ene provincie dan in een andere. Ik wil dit verdelen op basis van het enthousiasme en de werkkracht, veeleer dan op basis van de noden. We moeten hier immers zorgen voor competitie. Overal zijn er grote noden. De gouverneurs en de provincies die snel en efficiënt werken zullen hun middelen kunnen besteden. Waar de noden het grootst zijn, zou men in principe ook het snelst moeten werken. Als blijkt dat het dynamisme en de noden in een bepaald provincie bijzonder groot zijn, dan heb ik er geen enkel probleem mee om het budget daar nog op te trekken. Er zijn misschien ook gouverneurs die er niet in slagen het geld uit te geven.

Een van de problemen bij zwarte punten is dat een zwart punt kan bestaan uit een gewestweg die wordt gekruist door een gemeente- of een stadsweg. Het is dus mogelijk dat het op sommige plaatsen in Vlaanderen langer duurt dan op andere om die consensus te krijgen. Dus wil ik werken met een stimulans : wie snel werkt en de druk op de ketel houdt, die kan veel geld krijgen.

Ik denk aan de provincie Antwerpen. Antwerpen moet niet steeds als slecht voorbeeld worden aangehaald. De directeur van de afdeling Wegen Antwerpen is erin geslaagd als eerste langs de kassa te gaan wat fietspaden betreft. De lokale besturen daar hadden zich immers goed georganiseerd. Ik hoop dat er een competitie ontstaat tussen de gouverneurs. Ik wil geen apothekersweegschaal hanteren. Dit zou moeten kunnen leiden tot succes. Zoals ik zei op de eindactiviteit van de Sint-Christoffelcommissie, het is niet zo dat we dit als een catalogus beschouwen waaruit we zomaar kunnen putten. We beschouwen het als een totaaldocument, dat we in zijn geheel willen verdedigen. Dat geldt uiteraard niet voor elk onderdeel, maar in grote lijnen willen we dit document volgen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, over de aanpak van de zwarte punten zullen we de volgende weken zeker nog discussiëren. Wat u voorstelt, is de aanpak die voor de gemeenten is toegepast en waarin een competitie-element is ingebouwd. U doet nu dus hetzelfde voor de provincies. Dat heeft zeker voordelen. Op gemeentelijk vlak is echter al gevraagd hoe het dan zit met een objectieve behoeftenanalyse. Zwarte punten hebben immers ook te maken met het aantal verkeersdoden en -slachtoffers. In dat opzicht zijn er op bepaalde plaatsen ernstiger noden dan op andere plaatsen. Er mag dus geen scheeftrekking komen. De rangorde moet worden gevolgd.

Competitie kan een sprong voorwaarts betekenen. Dat ontken ik niet. Wat op gemeentelijk niveau kan, kan zeker ook op provinciaal niveau. Toch mag er niet met verschillende lijstjes van zwarte punten worden gewerkt. We moeten bepalen waar de noden het hoogst zijn en op die plaatsen moet eerst worden geïnvesteerd. Dat lijkt me belangrijk. De gouverneurs kunnen dan voor een deel coördineren. Er moet worden bepaald waar de noden het hoogst zijn, onafhankelijk van het type weg.

Minister Steve Stevaert : De AWV bepaalt haar prioriteiten op basis van haar objectieve behoeften. De AWV doet gewoon haar werk. Dit komt er nu bij.

We gaan de zwarte punten die zich bevinden op stads- of gemeentewegen, niet wegwerken. Er zijn heel wat zwarte punten die zich bevinden op de kruising tussen een stads- en een gewestweg. Daar ligt de opdracht.

De auditcommissie wordt nu voorgezeten door de directeur van AWV-provinciaal. Voor de projecten die een gouverneur genereert, moet die gouverneur mee de auditcommissie kunnen voorzitten. De prioriteitenlijst wordt daardoor niet achterwege gelaten. Alle zwarte punten zijn immers even prioritair.

Bepaalde zeer zwarte punten kunnen soms niet worden verbeterd omwille van bepaalde omstandigheden in verband met onteigening of in verband met ruimtelijke ordening, die de zaak vertragen. Ook ecologische discussies kunnen voor vertraging zorgen.

Ik vind het goed dat ouders van verongelukte kinderen bij de hele zaak worden betrokken. Die hebben vaak een heel andere kijk op de kwestie dan technici. Ouders zeggen dat elk zwart punt dat kan worden weggewerkt, een zwart punt minder is. Het maakt voor die ouders niet uit dat het om een matig of een heel zwart punt gaat dat wordt weggewerkt.

Ik vind dat de overheid geen enkel excuus heeft als haar infrastructuur niet in orde is. De burger mag dat feit echter niet aangrijpen om te zeggen dat hij niet fout is. In de Wegcode staat zeer duidelijk dat de autobestuurder zich moet aanpassen aan de omstandigheden. Daar bestaat nogal wat discussie over. Er wordt steeds getracht het geweer van schouder te veranderen. Er wordt altijd gezegd dat ongevallen de schuld van de overheid zijn. Ik ben daar niet mee akkoord. Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid.

De discussie over zwarte punten is een heel moeilijke discussie. De medewerking van de vereniging van ouders van verongelukte kinderen kan een meerwaarde zijn in die discussie.

Ik ga nu over tot een voorbeeld. Stel dat er een weg met een scherpe bocht in slechte staat is. De technische benadering van dat probleem is zorgen dat die bocht en die kuilen verdwijnen. Dergelijke verbeteringen nodigen natuurlijk uit tot snel rijden. Soms wordt een zwart punt technisch weggewerkt, maar ontstaat er door onaangepast rijgedrag een nieuw zwart punt. Er zijn heel wat zwarte punten die geen zwart punt zijn omwille van de infrastructuur, maar wel omwille van onaangepast rijgedrag. Dat weet ik uit cijfers van het NIS. We zullen dus samen met de experten en alle andere betrokkenen moeten bepalen hoe we die situatie moeten aanpakken. Zo eenduidig is alles niet, zeker niet op lokaal niveau.

De heer Johan Malcorps : Ik heb al het voorbeeld gegeven van een gewestweg met in elke richting drie rijvakken. Dat is een type van weg dat aanzet tot te snel rijden. Als de Sint-Christoffelcommissie het heeft over de streefbeelden die moeten worden opgesteld voor reeds gecategoriseerde wegen, en als ze zegt dat ze daarvoor in 186 miljoen euro voorziet, bedoelt ze daarmee dat het wel degelijk om een gewestbevoegdheid gaat.

Ik denk dat zowel de weg als de wagen en de chauffeur een stuk verantwoordelijkheid dragen. Het geheel moet dus worden aangepakt. Op Vlaams niveau kunnen we de infrastructuur aanpakken en het verkeersmanagement. Daarom doet de Sint-Christoffelcommissie concrete aanbevelingen. Ik heb snel alles nog eens opgeteld en voor infrastructuur kom ik uit op 370 miljoen euro, signalisatie voor fietspaden en dergelijke niet meegerekend. U voorziet nu reeds in 100 miljoen euro om de zwarte punten aan te pakken. Dat is 20 miljoen euro per provincie. Dat is niet voldoende. De Sint-Christoffelcommissie heeft duidelijk gezegd dat het geheel moet worden aangepakt in een vorm van supplementair beleid. Voor infrastructuurinvesteringen zal dus nog meer geld nodig zijn.

Dan is er nog de hele organisatie. Ik vind het tamelijk belangrijk dat de Sint-Christoffelcommissie zegt dat het mobiliteitsconvenant niet slecht is, maar wel onvoldoende. Heel ons verkeersmanagement moet worden gereorganiseerd. De verkeersveiligheid moet de sturende factor worden.

Minister Steve Stevaert : U breidt uw interpellatie uit naar aanleiding van wat ik zeg. Ik wil zorgen voor een versnelling.

U gaf een voorbeeld, maar het is niet de taak van de gouverneur om een driebaansweg om te vormen. Dat blijft de taak van de AWV. Het normale beleid van de AWV gaat immers gewoon door. Ik heb altijd zo'n schroom om iets te zeggen over het federale niveau. We hebben hier maar één slaagkans en dat is als er ook een handhavingsbeleid wordt gevoerd.

Stevaert

In Amerika nodigt een driebaansweg niet uit tot te snel rijden. Dat is duidelijk. Hier wordt echter van mij verlangd dat ik die driebaansweg omvorm tot een tweebaansweg. Is dat wel goed, vanuit het standpunt van de mobiliteitsdoorstroming bekeken ?

De heer Johan Malcorps : Het is niet het ene of het andere. Ik heb een week in Nederland verbleven en rondgereden. Daar leidt alles samen tot een beter resultaat. De wegen zijn heringericht, maar er is tevens voor zwaar toezicht gezorgd. Beide aanpakken zijn daar dus geïntegreerd. Dat is toch niet zo moeilijk.

Minister Steve Stevaert : Infrastructuur moet zijn wat het is. Als oprecht ecologist kunt u toch niet zeggen dat het normaal is dat er verkeersdrempels moeten worden aangelegd om mensen de regels te laten respecteren. Voor rotondes en verkeersdrempels zullen we 20 miljard frank of 500 miljoen euro uittrekken. Ik heb een beetje een wrang gevoel bij die aanpak. Bij het binnengaan van een gebouw staat er een asbak omdat in het gebouw niet mag worden gerookt. Als ik de filosofie dan doortrek, zou daar ook een politieagent moeten staan om te zien of iedereen zijn sigaret in de asbak gooit. Mensen moeten zich houden aan de regels. Het stoort me dat progressieve, moderne mensen zeggen dat de weg uitnodigt tot snel rijden. Het is de mens zelf die daar verantwoordelijk voor is.

De heer Johan Malcorps : Het zijn verschillende dingen samen : de weg, de auto en de chauffeur.

Minister Steve Stevaert : Ik heb een snelheidsbegrenzer in mijn wagen, maar ik vind niet dat politici dat moeten hebben. Iedereen moet zich aan de regels houden. Recidivisten moeten zo'n begrenzer verplicht opgelegd krijgen. Wat voor een samenleving zullen we anders krijgen ?

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, uw eigen commissie zegt iets anders. Ze doet concrete voorstellen in verband met infrastructuuraanpassingen. Ze heeft echter ook een heel luik over handhaving en verkeerseducatie.

Minister Steve Stevaert : Vlaanderen kan veel doen inzake infrastructuur, maar zonder een handhavingsbeleid krijgen we problemen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik deel uw mening inzake het handhavingsbeleid voor 100 percent. Mijnheer Malcorps, u moet eens een maand in de Verenigde Staten verblijven. Daar houden de mensen zich strikt aan de snelheidsbeperkingen. Wie te snel rijdt, betaalt namelijk direct 1.000 dollar. Dat is een enorm bedrag. Op drie dagen ben je aangepast, ook diegenen die een zware voet hebben. Een handhavingsbeleid is de eerste voorwaarde om resultaat te bereiken.

De heer Johan Malcorps : Dan neem ik aan dat de heer Ansoms zijn verzet tegen een verhoging van de boetes zal opgeven ?

De voorzitter : De heer Ansoms heeft altijd gepleit voor bijvoorbeeld de invoering van een puntensysteem. De overheid heeft echter nog nooit de moed gehad om de genomen beslissingen door te voeren. Er moet een handhavingsbeleid worden gevoerd en daar pleit de heer Ansoms ook voor.

De heer Jan Verfaillie : Ik heb tijdens het debat over het mobiliteitsplan Vlaanderen begrepen dat minister Stevaert tegen hogere verkeersboetes is en dat in tegenstelling tot de federale minister van Mobiliteit.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik wil het nog even hebben over de reactie van de heer Van Rompuy omtrent het Financieringsfonds. De eerste keer zat er geen 4 miljard frank of 100 miljoen euro in het Financieringsfonds, maar slechts 3,5 miljard frank of 87 miljoen euro.

Minister Steve Stevaert : Ik heb toen toch 3 miljard frank of 74 miljoen euro gekregen.

De voorzitter : U zegt dat het slecht zou gaan als er elk jaar niet minstens 4 miljard frank of 100 miljoen euro in het fonds zou zitten. Het eerste jaar was dat niet het geval.

Minister Steve Stevaert : De uitvoeringsgraad van de begroting, zelfs bij ongewijzigd beleid, zal verscherpen omwille van fiscale maatregelen. Ik denk bijvoorbeeld aan de afschaffing van het kijk- en luistergeld.

De voorzitter : Alle ministers hebben tijdens de begrotingscontrole 1 percent moeten inleveren. Normaal gesproken is er dus al niet veel meer over. De heer van Rompuy heeft dus niet helemaal ongelijk.

Het incident is gesloten.

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

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de afwerking en aanpassing van de N41

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de werken aan de N41, en van de heer Bogaert tot minister Stevaert, over de afwerking en aanpassing van de N41.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, door de toenemende verkeersdrukte en door de slechte staat van het wegdek, besliste de Vlaamse regering in 2000 om de N41 ter hoogte van de gemeente Temse opnieuw aan te leggen. Om de doorgang van het verkeer naar de deelgemeente Elversele te vrijwaren, werd eveneens beslist om ter hoogte van het kruispunt Legen Heirweg-Dorpstraat een tunnel aan te leggen.

Bij de start van de aanbesteding voor de wegen- en tunnelwerken in december 2001 werd de volgende planning vooropgesteld : einde 2001 aanvang van de werken voor nutsvoorzieningen en begin 2002 aanvang van de wegen- en tunnelwerken.

Er moesten eerst een aantal woningen worden onteigend. Begin 2001 werd een onteigeningsdossier overgemaakt aan het onteigeningscomité. Uit verschillende contacten kan worden afgeleid dat de werken niet kunnen worden uitgevoerd omdat de onteigeningsdossiers na meer dan een jaar nog steeds niet klaar zijn. Tot op heden zijn de werken dan ook nog steeds niet begonnen.

Mijnheer de minister, daarom wil ik u enkele vragen stellen. Kunt u er bij de onteigeningscommissie op aandringen het dossier in kwestie zo snel mogelijk af te handelen, zodat de geplande werken kunnen starten ? Welke timing wordt nu door de AWV vooropgesteld voor de uitvoering van de werken ? Wat is de nieuwe start- en einddatum ?

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het regeerakkoord is er sprake van het afwerken van missing links. Over de regio Aalst werd in het verleden altijd gemakkelijksheidshalve gesteld dat ze tussen Gent en Brussel ligt. De ontsluiting naar Antwerpen is altijd een probleem geweest. Nochtans komen er bijvoorbeeld in het bedrijf Amylum dagelijks 128 vrachtwagens, waarvan meer dan de helft naar Antwerpen moet. Die moeten nu via Gent of Brussel rijden. Dat oud zeer zou nu worden opgelost. In de begroting 2002 en het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 voorziet de minister in 40 miljoen euro voor de verdere afwerking van de N41. Dit moet Aalst met Sint-Niklaas verbinden waardoor Aalst naar Antwerpen wordt ontsloten.

In 2002 wordt de N41 afgewerkt vanuit Dendermonde richting Aalst met de Denderbrug in Denderbelle. In 2003 is de bouw van de bruggen gepland die de Hoge Brug en de Driesstraat in Denderbelle overspannen. Eens hiermee klaar, begint de aanleg van de N41 van het huidige einde in Lebbeke tot aan de N406, de oude baan naar Aalst. De N41 zal iets ten noorden van Mespelare de N406 vervoegen, hetgeen de ontsluiting van het bedrijvenpark VPK en de ontlasting van het dorpscentrum van Oudegem betekent. Pas na 2004 wordt in 5 miljoen euro voorzien voor de omleiding van de N41 in Gijzegem.

Dit is echter de achillespees van het hele project. Immers, het tracé loopt langs de lokale industriezones, maar hierbij wordt in geen enkele oplossing voor het huidige knelpunt van de Boudewijnlaan voorzien. Deze flessenhals kan het hele project waardeloos maken en de missing link qua mobiliteit laten bestaan. Aalst heeft eigenlijk geen ring in de echte zin van het woord, maar wel een soort banaan waarvan de twee uiteinden in het bestaande autowegennet lopen. De ring is dus niet gesloten en loopt langs twee kanten dood op prioritaire wegen. Bij de afwerking van de N41 moet dus beleidsmatig vooraf of minstens tegelijkertijd een oplossing voor de aansluiting van de N41 op het Aalsterse ringnet worden gevonden en uitgewerkt.

Mijnheer de minister, ik wil u in dit verband de volgende concrete vragen stellen.

Worden in de huidige omstandigheden de begrotingscijfers en deze van het indicatief driejarenprogramma 2002-2004 gehaald voor wat de afwerking van de N41 betreft ?

Bogaert

Wordt de afwerking van dit traject aanzien als een erkende missing link ter ontsluiting van de betrokken regio naar het Waasland en Antwerpen ?

Hoe denkt u het knelpunt van de aansluiting N41 op de Aalsterse ring in het algemeen en op de Boudewijnlaan in het bijzonder te kunnen oplossen ?

Kunt u, gelet op de dringendheid van deze ontsluiting voor de betrokken regio's, een duidelijker tijdpad voor de integrale afwerking geven ?

Ter afronding van mijn vraag wens ik nog even te verwijzen naar de uitgave die twee jaar geleden werd gedaan aan het kruispunt van de Gentsesteenweg met de Siesegemlaan. Iedereen sprak toen van een nutteloze investering, van kosten op een sterfhuis. Vandaag stellen we vast dat het fileprobleem er enkel toegenomen is. Graag had ik dan ook vernomen of de vooropgezette doelstellingen met betrekking tot de missing links wel haalbaar zijn.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik onderschrijf de bezorgdheid van de heer Cordeel dat lang aangekondigde werken uiteraard de nodige vooruitgang kunnen boeken. Het is echter bijzonder moeilijk om aan burgers uit te leggen dat deze werken jaren vertraging kunnen oplopen omdat onteigeningen niet tijdig doorgevoerd worden.

Wat de bezorgdheid van de heer Bogaert betreft, wil ik benadrukken dat ik bekommerd ben om de naleving van de afspraken die destijds rond het Structuurplan Vlaanderen werden gemaakt met uw voorganger, de heer Baldewijns.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer De Meyer, ik sluit me aan bij uw bekommernis. Gemaakte afspraken moeten inderdaad worden gehonoreerd.

In antwoord op de vraag van de heer Cordeel kan ik mededelen dat er intens overleg is tussen de Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en het tweede aankoopcomité van de federale overheid om te trachten de resterende onteigeningen zo vlug mogelijk te verwezenlijken. Er dienen nog een tiental percelen verworven te worden, de onteigeningsprocedure is dus bijna afgerond. Het aankoopcomité verwacht dat alle percelen verworven zullen zijn tegen eind april 2002.

Na afwerking van de onteigeningen moeten de nutsmaatschappijen de nodige verplaatsingen uitvoeren. Het vroeger verplaatsen van de leidingen is niet mogelijk omdat de nieuwe leidingen in de te onteigenen strook moeten worden gelegd.

De uitvoeringsduur van de verplaatsingswerken wordt geschat op ongeveer vier maanden. Dit betekent dat de start van de werken voor de bouw van de tunnel kan worden voorzien rond september 2002. Rekening houdende met de uitvoeringstermijn zullen deze werken afgerond zijn rond eind 2003.

In antwoord op de vraag van de heer Bogaert kan ik mededelen dat er op het indicatief meerjarenprogramma ook reeds in de middelen voorzien is voor de aanleg van de omleiding van de N41 op het vak Lebbeke-Oudegem. Vooraleer over te gaan tot de aanleg van dit vak dient de keuze voor een nieuw omleidingstracé bevestigd te worden door het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan voor de provincie Oost-Vlaanderen. Het traject is immers niet ingedeeld bij de primaire wegen in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen en het behoort tot de taakstellingen van de provinciebesturen om de categorisering van de secundaire wegen vast te leggen. De provincie moet dit vak dus selecteren als nieuw aan te leggen secundaire weg indien men dit wegvak wil aanleggen. De voorgestelde timing heeft dus een indicatief karakter en is ook afhankelijk van de vordering van de opmaak van het mobiliteitsplan door de stad Dendermonde.

Op uw vraag inzake missing links moet ik antwoorden dat het begrip missing link niet gedefinieerd is en dus door iedereen kan ingevuld worden zoals hij dat zelf wenst. Missing links zijn voor mij ontbrekende wegvakken die in de ruimtelijke structuurplannen geselecteerd werden als nog aan te leggen wegvakken. Het mobiliteitsplan Vlaanderen is op zijn beurt het geschikte instrument om aan te geven welke ontbrekende wegvakken in aanmerking komen om opgenomen te worden in het RSV bij een actualisatie.

De aansluiting van de gewestweg N41 op de ring rond Aalst, dit is de R41, en de problematiek van de Boudewijnlaan in Aalst worden met het stadsbestuur besproken in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en van het mobiliteitsplan voor de stad Aalst. Die besprekingen zijn nog niet afgerond zodat ik hierover nu geen uitspraken kan doen.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de minister, ik ben verheugd dit te vernemen. Ik moet u wel verzoeken om, zodra de tunnelwerkzaamheden voltooid zijn, de tweede fase dringend aan te pakken. De weg bevindt zich momenteel immers in een bijzonder slechte staat.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, als ik hoor waarvan alles zal afhangen, durf ik geen beterschap verwachten voor 2012-2016.

Minister Steve Stevaert : U mag uw regio niet onderschatten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het groot onderhoud en belangrijke herstellingen in de RYCO-jachtclub te Oostende

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het groot onderhoud en belangrijke herstellingen in de RYCO-jachtclub te Oostende.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de Vlaamse Gemeenschap leverde op 15 maart 1999 aan de RYCO, dit is de koninklijke jachtclub van Oostende, een doorlopende vergunning af voor het ter beschikking stellen van wateroppervlakte en terreinen van het Vlaams Gewest voor het uitbaten van een jachthaven, en dit vanaf 1 januari 1997. In deze vergunning, meer bepaald in het derde lid van paragraaf 2, staat vermeld dat met betrekking tot het onderhoud van de ter beschikking gestelde steigers de volgende regeling geldt : de afdeling Waterwegen Kust staat in voor het periodiek groot onderhoud en voor de belangrijke herstellingen of renovatie aan de steigers en de loopbruggen.

Herhaaldelijk werd aan de afdeling Waterwegen Kust gemeld dat de steigers in een erbarmelijke toestand verkeren en dringend aan vervanging toe zijn. Er gebeurde echter niets, wat toeristisch bijzonder nadelig is voor de jachtclub. Men laat immers een onveilige jachthaven links liggen en dat is uiteraard nadelig voor iedereen die en voor alles wat met toerisme te maken heeft. Er kwam zelfs een gerechtsdeurwaarder aan te pas die op 2 maart 2000 een proces-verbaal van vaststelling opgemaakt heeft.

Tot op heden weigert de afdeling Waterwegen Kust de gevraagde renovatie en herstelling door te voeren, zich beroepend op het investeringsmoratorium dat op 8 oktober 1996 door de Vlaamse regering opgelegd zou zijn. Er zouden geen investeringen in de kustjachthavens worden uitgevoerd zolang de achterstallige ligplaatsvergoedingen niet betaald zijn. RYCO moest drie achterstallige jaren betalen, namelijk 1994, 1995 en 1996. De jaren 1995 en 1996 werden betaald in het jaar 2000. Voor het jaar 1994 roep RYCO de verjaring in. Het Bloso moet voor het jaar 1994 een tegeneis instellen. Dit is een juridische betwisting die de verplichting van één der partijen niet opschort. Een belangrijk aspect in deze zaak en in de houding van de afdeling Waterwegen Kust is de verantwoordelijkheid bij de ongevallen. Dat staat in paragraaf 2.a.11 van de vergunning. Volgens dit artikel is RYCO geheel en alleen verantwoordelijk, zowel ten opzichte van het Vlaams Gewest als ten opzichte van derden voor ongevallen. Wat moet er gedaan worden als er ongevallen gebeuren, veroorzaakt door het gebrek aan groot onderhoud en renovatie, wat ten laste valt van de administratie ?

Voorst hebt u zeer onlangs bijkomende werken aangekondigd ten belope van 2,7 miljoen euro voor de verbinding Kennedy-De Bolle. Een nieuwe brug wordt langszij de bestaande brug gebouwd, een traject dat door de kusttram zal worden gebruikt. Op zich is dit een goed denkkader, maar wat zal dan gebeuren met de RYCO, met de steigers, met de ponton ? Komt alles nu in een stroomversnelling ?

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de slechte toestand in de RYCO-jachthaven te Oostende ? Is het investeringsmoratorium nog altijd geldig, en waarom ? Vreest u niet dat bij een eventueel ongeval de afdeling Waterwegen Kust verantwoordelijk kan worden gesteld omdat de noodzakelijke werken niet werden uitgevoerd ? Hoe is de nieuwe situatie, nu de bijkomende brug wordt verlegd, voor het RYCO, voor de steigers, voor de ponton ? In welke werken wordt voorzien en wanneer worden ze uitgevoerd ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Vooreerst wens ik te verduidelijken dat de op 15 maart 1999 aan RYCO verleende vergunning jaarlijks verlengd wordt en niet doorlopend is, wat de indruk van een engagement van onbeperkte duur zou kunnen wekken.

Uit de stellingname van de afdeling Waterwegen Kust van de bevoegde administratie blijkt dat zij deze problematiek van nabij opvolgt.

In het verleden werd een investeringsmoratorium ingesteld in de jachthavens waar de clubs hun achterstallige bijdrage aan Bloso niet betaalden. Wat betreft de kustjachthavens, hebben de clubs in Zeebrugge, Blankenberge en één club in Oostende relatief snel hun financiële relatie met Bloso geregulariseerd. De Oostendse club waar u naar verwijst en de clubs in Nieuwpoort hebben dit pas recent gedaan.

Ongevallen kunnen nooit volledig uitgesloten worden, maar indien de aansprakelijkheid voor mogelijke ongevallen onverantwoord hoog zou worden, kan de afdeling Waterwegen Kust van de Administratie Waterwegen en Zeewezen overgaan tot het buiten dienst stellen van bepaalde installaties. Ik wil in dit verband ook wijzen op de verantwoordelijkheid van de club, die als vergunninghouder over de veiligheid bij de exploitatie van de jachthaven moet blijven waken.

Ik meen dat het afschuiven van verantwoordelijkheden in deze aangelegenheid een verkeerde houding is die de club en haar leden kan schaden. Uw bewering dat de bevoegde administratie weigert herstellingen uit te voeren op basis van het voornoemde investeringsmoratorium moet ik tegenspreken. Recent nog werd een aanbesteding gehouden ter vervanging van een steiger in de RYCO-jachthaven die door stormschade onbruikbaar geworden was.

Gezien de impact van de investeringen en onderhoudswerken in de jachthavens werd de Administratie Waterwegen en Zeewezen gevraagd een strategische visie te ontwikkelen voor het jachthavenbeleid in Vlaanderen. Investeringen die qua impact in het jachthavenlandschap determinerend zijn in de komende jaren en de beleidsmarges dusdanig hypothekeren dat de strategische visie in ontwerp in de feiten onuitvoerbaar zijn, worden momenteel geweerd.

De bevoegde administratie werd verzocht in de strategische visie ook rekening te houden met een indicatief meerjareninvesteringsprogramma voor de recreatievaart in Vlaanderen. Noodzakelijke herstellings- en onderhoudswerken zullen uiteraard blijvend uitgevoerd worden, zonder de verantwoordelijkheden van de vergunninghoudende clubs te miskennen.

De ontwikkelingen in Kennedy-De Bolle is een positieve afwikkeling. Wat in detail de weerslag is voor de RYCO kan ik u niet zeggen, maar er is een doorbraak. Ook de haven is bereid gronden ter beschikking te stellen. Zo zou het openbaar vervoer zich vlotter kunnen afwikkelen. Het meest recente denkspoor omtrent Kennedy-De Bolle is erg hoopvol.

De voorzitter : De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mijnheer de minister, ik ga niet akkoord met uw antwoord. U zegt dat er een aanbesteding zal gebeuren, maar de nota van de gerechtsdeurwaarder dateert reeds van 2 maart 2000. Alle achterstallige betalingen van 1995 en 1996 zijn vereffend. Er werden werken uitgevoerd in Nieuwpoort en Blankenberge, maar niet in Oostende. Kennedy-De Bolle is een zeer positieve ontwikkeling, maar dat betekent eigenlijk dat de RYCO volledig moet verhuizen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitbreiden van de bediening van sluizen en bruggen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het uitbreiden van de bediening van sluizen en bruggen.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, toerisme is belangrijk voor de economie, en alle vormen van toerisme moeten we aanmoedigen. Het belangrijkste aspect van toerisme is dat men zich moet verplaatsen, en daarmee is het een wezenlijk onderdeel van de mo-

Maes

biliteit. We hebben er alle belang bij dat toerisme en mobiliteit hand in hand kunnen gaan.

Een van de toeristische vormen met een steeds aantrekkelijker aanbod is het rivier- en kanaaltoerisme. De waterlopen vormen een belangrijke schakel in de diversificatie van het toeristisch en recreatief aanbod van Vlaanderen. Door een uitbouw van jachthavens via kleinschalige aanlegplaatsen kan een netwerk van bevaarbare waterlopen doorheen Vlaanderen worden gecreëerd.

Als we dit rivier- en kanaaltoerisme kunnen verbeteren, betekent dit dat minder toeristen gebruik maken van een wagen. Iedereen vaart daar wel bij. In Vlaanderen zitten de boekingsaanvragen voor rivier- en kanaaltoerisme in de lift. Steeds meer mensen willen een boot huren voor een volledige week. Dit systeem van weekverhuur kent men reeds in de ons omringende landen, met Frankrijk en Nederland als koplopers, maar ook in Wallonië heeft het systeem van weekverhuur succes.

Ook in Vlaanderen zou zo'n formule aanslaan, op voorwaarde dat het huidige reglement voor de bediening van sluizen en bruggen wordt aangepast en dezelfde reglementering zou gelden als in Wallonië en Frankrijk. Daar gaat de bediening van sluizen en bruggen op zon- en feestdagen mee met de invoering van de zomertijd. Dit jaar is dat van zondag 31 maart tot en met 20 oktober. Wij volgen deze regeling niet, maar beperken de bediening van sluizen en bruggen op zon- en feestdagen tot de maanden mei, juni, juli, augustus en september. In de maanden april en oktober wordt er hier dan ook veel minder gevaren dan bij onze buren. Ook de weekendtrips worden door een aantal beperkingen bemoeilijkt.

Het toerisme beperkt zich niet meer tot het hoogseizoen, want vakantiespreiding wint steeds meer terrein. In onze streek willen veel pleziervaartuigen naar Brugge varen op zondag, maar daarvoor is er bediening nodig op de kunstwerken op het kanaal Nieuwpoort-Plassendale en de Nieuwegebrug op het kanaal Oostende-Brugge. Het uitbreiden van de bediening van de sluizen en bruggen voor de hele pleziervaart op de binnenwateren zou een meerwaarde betekenen voor het rivier- en kanaaltoerisme in Vlaanderen.

Mijnheer de minister, wat is uw oordeel over de uitbreiding van de bruggen en sluizen als stimulans voor het riviertoerisme in Vlaanderen ? Welke stappen wilt u ondernemen om de uitbreiding te realiseren ? Wat is de timing ? Wordt hierover overleg gepleegd met de Vlaamse minister van Toerisme ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, de uitbreiding van de bediening van de sluizen en bruggen in het bijzonder op de zon- en feestdagen van de zomerperiode kan inderdaad een belangrijke meerwaarde betekenen voor het riviertoerisme. Daarbij komen vooral ook de kleinere waterwegen in aanmerking. Tijdens de overige dagen kan de pleziervaart gebruikmaken van het reeds zeer uitgebreide aanbod van bedieningsuren.

Op plaatsen waar het varen op de waterwegen tijdens de zon- en feestdagen voor de beroepsgoederenvaart verboden is, werd reeds enkele jaren geleden het initiatief genomen om de voor de pleziervaart interessante waterwegen in Vlaanderen open te stellen. Jaarlijks wordt daarover door de waterwegbeheerders informatie bezorgd via een kaartje waarop de waterwegen vermeld staan die van 1 mei tot en met 29 september op zon- en feestdagen volledig openstaan voor het riviertoerisme. Nagenoeg het hele Vlaamse waterwegennet staat op deze zon- en feestdagen in de zomer open voor de pleziervaart.

Voor toekomstige uitbreidingen kan het volgende worden vermeld. In het kader van de optie 2003 werd afgesproken dat de kunstwerken ook op zon- en feestdagen volgens een zeer uitgebreid urenaanbod voor alle waterweggebruikers zullen worden opengesteld. Voor de meeste waterwegen betekent dit gedurende het hele jaar van maandag tot zaterdag van 6 uur tot 20 uur en op zondag van 9 uur tot 18 uur. Dit laatste past in het plan om deze waterwegen optimaal te kunnen benutten voor zowel beroepsvaart als recreatieve vaarten, waaronder toeristische boottochten.

De Dienst voor de Scheepvaart overlegt momenteel over de mogelijkheden om vanaf 2003 een verdere uitbreiding te doen van de bediening op zondag van de kunstwerken, met name op het Albertkanaal, zowel voor de beroepsvaart als voor de pleziervaart.

In verband met de regeling in Wallonië heeft de aangehaalde regeling wellicht betrekking op de scheepvaarturen en niet op de bedieningsuren van de kunstwerken, zoals blijkt uit de scheepvaartberichten van het Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports. Zo is er op de Leie, de Bovenschelde en de Dender voor de pleziervaart voor-

Stevaert

zien in een bedieningsaanbod op de zon- en feestdagen van 1 mei tot 31 oktober van 9 uur tot 16 uur.

Samen met de verantwoordelijken voor Toerisme wordt thans gewerkt aan een beleidsplan met betrekking tot de waterrecreatie. Daarbij komen ook de bedieningsuren aan bod. Een gepaste afstemming op de bedieningsuren in de aangrenzende gewesten en landen zal daar zeker een onderdeel van uitmaken.

Ik deel uw bekommernis, en ik heb de indruk dat we op de goede weg zijn. Hier is een belangrijk syndicaal aspect aan verbonden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Laurys tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over Kleurrijk Vlaanderen : enquête van de Fietsersbond

De voorzitter : Aan de orde is vraag om uitleg van de heer Laurys tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over Kleurrijk Vlaanderen : enquête van de Fietsersbond.

De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag was blijkbaar goed getimed, want de resultaten van de enquête waarover mijn vraag gaat, werden gisteren bekendgemaakt in de pers. Ik las dat er ongeveer 2000 enquêteformulieren zijn binnenkomen, wat mijn vraag eigenlijk gedeeltelijk ondersteunt.

De enquête past in de actie 'Kleurrijk Vlaanderen', waarbij de Vlaamse regering een informatie- en inspraakcampagne organiseert. Het is de bedoeling een vrij ruim debat op gang te brengen bij de bevolking en bij het brede Vlaamse middenveld. Het eerste thema dat aan bod komt, is 'Mobiliteit in 2020'. Hiervoor werd een brochure ontwikkeld die vrij ruim werd verspreid en ook te consulteren was via internet. De brochure had de bedoeling de burgers een aantal informatiegegevens ter beschikking te stellen, zodat die mee over het thema zouden kunnen discussiëren. Bovendien zit in die brochure ook een enquêteformulier, waarbij de lezer een aantal vragen kan beantwoorden over vier thema's.

Het verwonderde mij dat ik als lid van de Fietsersbond vorige maand een brief kreeg van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement LIN, waarin men mij vraagt om die enquête in te vullen. De brief werd ondertekend door de heer D'haese, algemeen directeur van de Fietsersbond VZW, en dat verwondert mij een beetje. Ofwel komt de vraag van een overheidsdepartement, en dan zou ze moeten worden ondertekend door een ambtenaar. Dan vraag ik mij af hoe men aan het ledenbestand van de Fietsersbond komt. Ofwel is die brief verstuurd door mensen van de Fietsersbond VZW, maar dan kan dat moeilijk gebeuren op papier van de overheid en zeker niet op documenten van het departement LIN.

Ik heb vernomen dat de Fietsersbond 4000 tot 5000 leden heeft. Als er 2000 ingevulde formulieren terugkomen, kan men toch moeilijk spreken van een representatieve enquête. Ik lees trouwens vandaag in De Standaard dat u zelf zegt dat de enquête eigenlijk niet echt een wetenschappelijk karakter heeft of representatief is. Toch vind ik het een beetje een scheeftrekking van de situatie. Hoewel ik me kan aansluiten bij de resultaten, heb ik intellectueel toch wel een aantal problemen bij deze manier van handelen.

Ik stel me bijvoorbeeld de volgende vragen. Welke organisaties krijgen die mogelijkheden ? Op welke manier is dat georganiseerd ? Heeft de Fietsersbond alle gegevens gekregen ? Heeft de overheid de kosten voor omslagen en verzending helemaal op zich genomen ? Hebben ook andere organisaties, zoals bijvoorbeeld Febiac, die mogelijkheden gekregen ? Als er een debat komt over het sociale middenveld, zullen dan morgen alle leden van de vakbond worden aangeschreven op papier van het departement Economie en Werkgelegenheid, ondertekend door de heer Cortebeeck of mevrouw De Vits ?

Mijn vragen zijn misschien eerder principieel dan praktisch, maar ik vind ze toch wel belangrijk. Op welke manier komt het departement LIN aan de ledengegevens van de Fietsersbond ? Hoe komt het dat de voorzitter van die VZW deze brief ondertekent, hoewel hij is opgesteld op papier van het departement LIN ? Welke organisaties zijn op deze manier aangeschreven ? Op welke wijze wordt getracht een representatieve staal van de bevolking samen te stellen ? Op welke manier zal

Laurys

met de resultaten van de enquête rekening worden gehouden ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, de Fietsersbond werd, net zoals verscheidene andere organisaties in Vlaanderen, met een algemene brief die uitging van het project Kleurrijk Vlaanderen, ertoe aangemoedigd om maximaal te participeren aan het langetermijndenken over mobiliteit. De Fietsersbond heeft daarbij zelf de beslissing genomen om haar leden via een mailing over dit project te informeren en heeft hen gevraagd hieraan actief deel te nemen.

De Fietsersbond verzorgde zelf de volledige behandeling van de mailing. Het departement LIN, met name de cel communicatie, stond enkel in voor de logistieke ondersteuning door het ter beschikking stellen van een pakket enveloppen, het briefpapier en de vragenlijst. Na de behandeling door de Fietsersbond ontving het departement Leefmilieu en Infrastructuur alle per postnummer gesorteerde brieven. Ze werden vervolgens als grote zending bezorgd aan de post. Ook de andere organisaties konden van dit aanbod gebruikmaken.

Zoals reeds vermeld stond het departement LIN in voor de logistieke kosten verbonden aan de vraagstelling. Het was de voorzitter van de Fietsersbond zelf die, gezien het officiële karakter van de campagne, er de voorkeur aan gaf om hierbij gebruik te maken van het briefpapier van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Naast de Fietsersbond schreef ook de VZW Komimo een gelijkaardige brief aan zijn nieuwsbrieflezers. Hierbij werd een zelfde werkwijze gevolgd. De planning van de reguliere nieuwsbrief van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers liet toe om het vragenformulier in te voegen in haar mailing. Deze procedure was, gezien de timing van de campagne, niet mogelijk bij de Fietsersbond en Komimo. De andere organisaties die in kennis werden gesteld van het project hebben geen vraag tot ondersteuning verstuurd.

De campagne Kleurrijk Vlaanderen bestaat hoofdzakelijk uit een ruime, vrijblijvende oproep om deel te nemen aan het debat over mobiliteit en meningen te kennen te geven over een aantal items. In deze optiek kan de bevraging dan ook gezien worden als een grootschalig Delphi-onderzoek, een courant gebruikte onderzoekstechniek voor toekomstvoorspellingen. Eigen aan het opzet van een dergelijke campagne is wel het feit dat de resultaten niet noodzakelijk representatief zijn voor de hele bevolking. Hiermee zal rekening gehouden worden bij de verdere verwerking van de gegevens.

Nadat ook de niet-representatieve en kwalitatieve gegevens op de gepaste manier zijn verwerkt, zal worden nagegaan in welke mate de beleidslijnen inzake mobiliteit voor de korte termijn passen in de beleidslijnen die voor de lange termijn als wenselijk naar voren worden geschoven en in welke mate het beleid kan rekenen op een maatschappelijk draagvlak ten aanzien van specifieke beleidsmaatregelen.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toch blijf ik het een eigenaardige manier van werken vinden. De media laten uitschijnen alsof Vlamingen een bepaalde mening naar voren hebben geschoven. Ik ben het daar niet mee eens. Ik verwijs daarbij naar de manier waarop de enquête werd gevoerd en de mogelijkheid tot sturing. Ik heb theoretische en principiële bezwaren.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Laurys, de onderzoekers hebben ook gesteld dat het deelnemers aan de enquête zijn die een bepaalde mening zijn toegedaan. Als de volgende onderdelen van Kleurrijk Vlaanderen aan bod komen, kan men ook zeggen dat bijvoorbeeld de syndicale organisaties niet de hele samenleving vertegenwoordigen.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de minister, sommige ministers binnen de huidige regering zeggen dat ook. Ze stellen dat dit soort middenveld inderdaad niet alles voor het zeggen moet hebben. Dat zou wel eens het geval kunnen zijn indien men op die basis een enquête zou uitvoeren over het middenveld en alle leden op die manier zou aanschrijven.

Minister Steve Stevaert : Ik hoop dat mensen die gesyndiceerd zijn, iets anders denken dan mensen die niet gesyndiceerd zijn. Ik veronderstel dat mensen die tot het middenveld behoren, andere inzichten hebben dan mensen die niet tot het middenveld behoren. Men kan dat dus ook positief bekijken.

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 structurele onderhoudswerken op de E17 Sint-Niklaas-Kruibeke

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 structurele onderhoudswerken op de E17Sint-Niklaas-Kruibeke.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, jammer genoeg hebben de werkzaamheden op de E17 op het vak Sint-Niklaas-Kruibeke een zware tol geëist. Er zijn meerdere ernstige ongevallen gebeurd.

Het is duidelijk dat alleen een beroep doen op het verantwoordelijkheidsbesef van de autobestuurders onvoldoende is. Het bilan is u uiteraard ook bekend. Er zijn meerdere doden en verscheidene zwaargewonden. Er is een enorme ravage en er is een grote economische schade.

Volgens de administratie – en ik denk dat ze gelijk heeft – zijn deze ongevallen niet te wijten aan een ontoereikende signalisatie. Wel werden ongeveer veertien dagen voor het paasreces nog heel wat extra borden geplaatst.

Mijnheer de minister, de vraag blijft natuurlijk waarom deze werkzaamheden op zo'n drukbereden gewestweg niet 's nachts en in het weekend worden uitgevoerd. Bent u bereid omwille van veiligheidsoverwegingen te beslissen dat de volgende fase van de werkzaamheden op de E17 's nachts en in het weekend moet worden uitgevoerd ?

Mijnheer de minister, dit was eigenlijk de vraag die ik had ingediend op 25 maart. Die vraag werd toen niet aanvaard als actuele vraag. Ik heb ze dan omgezet in een vraag om uitleg. Ik heb u toen ook onmiddellijk een mail en een brief gestuurd met de vraag om maatregelen te nemen.

Daarna is heel snel de beslissing genomen om ook in de weekends te werken. We hebben vernomen dat de werken vermoedelijk zelfs vier weken sneller uitgevoerd zullen zijn dan oorspronkelijk gepland. Toch blijf ik nog met drie vragen zitten.

Het is uiteraard goed dat die uitgebreide signalisatie erbij is geplaatst. Waarom heeft men dat eigenlijk niet vanaf het begin gedaan ? Dit is toch een van de drukst bereden autosnelwegen in Vlaanderen.

Mijn tweede vraag betreft de werkzaamheden in de weekends. Dat werd ondertussen principieel beslist. Ik begrijp dat men dit niet altijd doet. Ik vind namelijk ook dat men in de mate van het mogelijke moet proberen om de weekends te respecteren. Bij werken van dergelijke omvang en met dergelijke risico's denk ik echter dat het hier toch verantwoord is om ook in de weekends te werken.

Zo kom ik bij mijn derde vraag. Waarom heeft men hier niet de beslissing genomen om 's nachts te werken ? Deskundigen zeggen me immers dat voor dergelijke werkzaamheden, als ze worden uitgevoerd in de provincie Antwerpen, er per definitie ook 's nachts wordt gewerkt. Wat geldt voor het asfalt in de provincie Antwerpen, zal vermoedelijk toch ook gelden voor het asfalt in de provincie Oost-Vlaanderen. Bij ingewijden blijven er bijgevolg nogal wat vragen. Waarom kan wat in Antwerpen kan, ook niet in Oost-Vlaanderen ?

De voorzitter : De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Ik wil me heel kort aansluiten bij deze vraag om uitleg. Vanmorgen reed ik rond halfzes op de autosnelweg richting binnenland. In West-Vlaanderen zijn er ook net grote wegwerkzaamheden gestart. Er komt een nieuwe brug in Nieuwpoort, er wordt een nieuwe bovenlaag gelegd vanaf Gistel naar Jabbeke, en er wordt ook een nieuwe bovenlaag gelegd in de richting van Oostende.

Mijnheer de minister, ik vond de signalisatie daar echt wel onvoldoende. Misschien kunt u dat doorgeven aan de administratie Wegen en Verkeer, zodat die situatie kan worden verbeterd. Op die autosnelweg is er bovendien geen verlichting, waardoor de autobestuurders plots worden geconfronteerd met een aantal borden.

Ik ben het ermee eens dat het gedrag van de bestuurders een belangrijk aspect vormt van het probleem, maar ik vind toch ook dat we die bestuurders tegen zichzelf moeten beschermen. Daarom lijkt het me wel verstandig om die signalisatie te verbeteren.

Ik zeg dit gewoon zodat er preventief kan worden opgetreden. Ik zou het mezelf immers bijzonder kwalijk nemen indien daar doden zouden vallen,

Verfaillie

terwijl ik op de hoogte was van het probleem maar niks zou hebben gedaan om het aan te kaarten.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, het is nuttig om eraan te herinneren dat het federaal ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg het resultaat is van een actualisatie van het federaal ministerieel besluit van 25 maart 1977, naar aanleiding van een reeks ongevallen met vrachtwagens bij wegenwerken. Het Vlaams Gewest gaat nog verder dan wat de federale reglementering voorschrijft door het opleggen van een aantal bijkomende voorzieningen in het standaardbestek 250 voor de wegenbouw, dat van toepassing is op alle wegenwerken uitgevoerd door het Vlaams Gewest.

Om aanrijdingen in de staart van de file te vermijden werd zelfs bijkomend een dynamisch filedetectiesysteem in werking gesteld. Dit systeem geeft aan de weggebruikers op een dynamische wijze de afstand weer tot de staart van de file en moet de weggebruikers helpen hun rijgedrag aan te passen.

De ongevallen kunnen dan ook niet toegeschreven worden aan een tekort aan signalisatie of aan een slechte signalisatie. Het probleem dat hier aan de orde is, is tweeërlei. Enerzijds is er het aan te hoge snelheid inhalen door vrachtwagens, en dit tot op zeer korte afstand voor de werfsignalisatie van de werken, en anderzijds is er het te pas en te onpas invoegen van personenwagens tussen de vrachtwagens op de rechterrijstrook.

In consensus met de federale verkeerspolitie voorziet de AWV afdeling Oost-Vlaanderen in bijkomende maatregelen ter voorkoming van incidenten. Het uitbreiden van het inhaalverbod voor vrachtwagens, reeds vanaf het complex Lokeren, in combinatie met het aanbrengen van een doorlopende oranje markering tussen de rechter- en de middenrijstrook, moet soelaas bieden aan deze problemen.

Verder heb ik mijn administratie ook de opdracht gegeven om na te gaan op welke wijze de werken versneld uitgevoerd kunnen worden, om zo ook het risico op ongevallen te beperken. Mijn administratie opteert er nu voor om ook in de weekends te werken, waardoor de uitvoeringstermijn van 70 werkdagen wordt teruggebracht naar 46 werkdagen. Het ook 's nachts laten uitvoeren van de asfaltwerkzaamheden is echter niet mogelijk zonder de kwaliteit van de uitgevoerde werken in het gedrang te brengen.

Ik hoop dat al deze maatregelen kunnen bijdragen tot een hogere verkeersveiligheid bij de wegenwerken. De belangrijkste factor is en blijft echter nog steeds het verkeersgedrag van de weggebruikers.

Mevrouw de voorzitter, collega's, ik denk dat we ongeveer allemaal op dezelfde golflengte zitten. De minimumnormen zijn in dit land al zeer streng, maar niets belet ons om als Vlaamse overheid bijkomende signalisatie te plaatsen. We moeten natuurlijk wel goed opletten dat we met die bijkomende signalisatie niet te ver signaliseren. In dat geval verzwakt de aandacht immers weer. Zelf geloof ik nogal sterk in het systeem van rammelstroken. Dat instrument schijnt zeer goed te werken.

Bovendien komt men soms tot merkwaardige vaststellingen als men de desbetreffende ongevallen analyseert. Het ene had te maken met een vorm van wangedrag en het andere had te maken met een hartstilstand.

Ik wil ook nog iets zeggen over het systeem van in de weekends en 's nachts te werken. We moeten dat instrument meer gebruiken, maar we moeten dat doen in overleg met de syndicale organisaties. Ook daar ontstaat er immers een onveiligheidsprobleem voor het personeel dat daar tewerkgesteld wordt. Daarnaast blijft er dan nog steeds het probleem dat de kwaliteit van de werken die 's nachts worden uitgevoerd, niet te vergelijken is met de kwaliteit van de werken die overdag worden uitgevoerd. Dat is en blijft een zeer groot probleem.

Tot slot was er nog de bekommernis van de heer De Meyer. Dat is een terechte bekommernis. Er moet geen verschil worden gemaakt tussen de ene provincie en de andere. Als het in de ene provincie kan, moet het ook in de andere provincie kunnen, zij het wel met dien verstande dat het om soortgelijke omstandigheden gaat. In mijn provincie denk ik dat er bijna geen nacht- of weekendwerken gebeuren, omdat de intensiteit van het verkeer daar niet te vergelijken is met de andere provincies. Het zou dus een niet-doelmatig inzetten van de middelen zijn.

Hoe dan ook, het volgende wil ik toch nog eens herhalen. We moeten zeker voor rammelstroken zorgen. Dat is een van de beste vormen van signalisatie.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer : Mijnheer de minister, ik ben het grotendeels met u eens wat betreft het gedrag van de weggebruikers en de bijkomende dynamische signalisatie. De uitvoering van de werken in de weekends, waardoor de duurtijd beperkt werd van 70 tot 46 dagen, was een heel goede beslissing. Ik heb echter een probleem met uw verschillende interpretatie wat betreft kwaliteit en veiligheid van nachtelijk werk in de provincie Antwerpen ten opzichte van de provincie Oost-Vlaanderen.

In principe ben ik niet voor nachtwerk. In dergelijke situaties, waar er economisch en qua menselijke veiligheid zoveel op het spel staat, is het echter meer dan verantwoord. Als er werken worden uitgevoerd aan de E3-E17 in de provincie Antwerpen gebeurt dit bijna uitsluitend 's nachts. In de provincie Oost-Vlaanderen gebeurt dit per definitie bijna niet. Wat is hiervoor het motief ?

Minister Steve Stevaert : Ik denk dat u zich vergist. In Antwerpen is men aan het terugkomen op nachtwerk. Ik ben als minister natuurlijk vragende partij om het systeem van nachtwerk in alle redelijkheid verder te zetten. Wegenwerken moeten geen nachtberoep worden. Er zijn echter plaatsen waar nachtwerk te verantwoorden is. Men is echter niet tevreden over de kwaliteit van het nachtwerk in Antwerpen. Zelfs met een flankerend beleid en tal van initiatieven zou de gewenste kwaliteit niet worden bereikt. Hier knelt het schoentje.

Ik zou liever hebben dat we 's nachts en in de weekends kunnen werken, vermits de economische schade dan ontzettend veel kleiner is. Het werk mag meer kosten als er daardoor minder hinder is. Het probleem betreft echter de gebrekkige kwaliteit. Niet het Bestuur der Wegen Brussel is verantwoordelijk voor de verschillende aanpak van wegenwerken maar wel de twee provincies, die elk een andere visie hebben.

De heer Jos De Meyer : Er is op zijn minst de belangrijke beslissing genomen om in de weekends te werken waardoor heel veel tijd kan worden bespaard.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jacky Maes tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het toekennen van het tarief 'openbare besturen' aan gemeenschapsscholen voor hun elektriciteitsverbruik

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Maes tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het toekennen van het tarief 'openbare besturen' aan gemeenschapsscholen voor hun elektriciteitsverbruik.

De heer Maes heeft het woord.

De heer Jacky Maes : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, via artikel 3 van het bijzonder decreet betreffende het gemeenschapsonderwijs werden de scholengroepen opgericht. Dit artikel stipuleert letterlijk dat onder de benaming gemeenschapsonderwijs een openbare instelling met rechtspersoonlijkheid wordt opgericht. De scholengroep Westhoek heeft als openbare instelling een vraag gericht aan Electrabel om het tarief van openbare besturen te bekomen voor haar elektriciteitsverbruik. Electrabel antwoordde per brief van 8 januari 2001 dat dit tarief slechts wordt toegekend aan gemeenten en openbare instanties. Volgens Electrabel behoort de gemeenschapsschool daar niet toe.

Dit is verwonderlijk aangezien de centrale diensten van het ministerie van Financiën de scholengroepen wel beschouwen als openbare instellingen. Ze verlenen de scholengroepen vrijstelling voor de verkeerstaks. De scholengroepen hebben ook een vrijstelling van roerende voorheffing op de specifieke beleggingsvormen volgens het KB van 14 oktober 1991. Ook hier worden ze dus aanzien als een openbare instelling. Het kan volgens mij niet dat Electrabel de scholengroepen niet erkent als openbare instelling. De scholengroep Westhoek wordt benadeeld.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over deze problematiek en welke oplossingen ziet u ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Destijds kwamen de Belgische staat en de Beroepsfederatie van Producen-

Stevaert

ten en Verdelers van Elektriciteit in België, kortweg BFE, overeen dat de staat een voorkeurtarief zou genieten. Hoewel de afdeling Elektriciteit en Mechanica van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap hiervoor heeft geijverd, heeft de Vlaamse overheid nooit een dergelijke overeenkomst kunnen afsluiten. Tijdens de besprekingen werd wel een compromis bereikt. De naar het Vlaams Gewest overgehevelde gebouwen, die destijds van de gunsttarieven konden genieten, konden hierdoor de verlaagde tarieven behouden. Gebouwen die de Vlaamse overheid nieuw heeft verworven of nieuw in huur heeft genomen, vallen evenwel niet onder dit regime.

De tarifering voor deze gebouwen is gebaseerd op twee teksten. Enerzijds is er de aanbeveling CC(e) 1106, die het Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas op 4 januari 1974 uitvaardigde. Deze tekst werd verduidelijkt door een gecoördineerde nota van het Secretariaat op 13 november 1987. Anderzijds is er het document 'Tarifering van elektrische energie aan de staatsdiensten', dat het toenmalige federale ministerie van Openbare Werken samen met de BFE opstelde. Dit dateert van 1 april 1978.

Deze documenten bevatten een lijst van de ministeries en de staatssecretariaten met buitendiensten die in aanmerking komen voor de staatstarieven. De staatsscholen maken geen deel uit van deze lijst en de latere gemeenschapsscholen dus evenmin.

De elektriciteitstarieven zijn een federale bevoegdheid. In de praktijk laat de federale overheid de tarieven vaststellen door het hierboven vermelde Controlecomité voor de Elektriciteit en het Gas. Dit Comité is samengesteld uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de vakbonden. Het comité geeft aanbevelingen aan de sector onder andere inzake de elektriciteitsprijzen. De aanbevelingen zijn echter geen wettelijke beschikkingen. De intercommunales kunnen dus zelf bepalen of ze de aanbevolen tarieven al dan niet toepassen.

Door een beslissing van de Vlaamse regering zijn vanaf 1 januari 2003 in het Vlaams Gewest alle klanten met een aansluiting van meer dan 56 kilowatt vrij om hun leverancier te kiezen en bijgevolg ook om hun aankoopprijzen te bedingen. De middelgrote scholen ressorteren hieronder. Vanaf 1 juli 2003 zal zelfs iedereen, en dus ook de huishoudelijke klant, zijn leverancier vrij kunnen kiezen. Er zijn waarschijnlijk in Vlaanderen intercommunales waar er afspraken bestaan over een bepaalde infrastructuur. In bepaalde regio's hebben die betrekking op sportinfrastructuren. Dit leidt dikwijls tot de discussie of de infrastructuur nu van de gemeente is of van de sportclub zelf. Gemeenten krijgen bij sommige intercommunales een voordeeltarief. Voor een club is het moeilijk uit te leggen of zij eigenaar zijn van de infrastructuur of niet. Natuurlijk hebben alle kortingen, die toegestaan worden in het kader van de intercommunales, ook hun weerslag op de gemeentelijke ontvangsten vanuit die intercommunales. Dit heeft vaak geleid tot moeilijke discussies. We mogen hier eigenlijk aannemen dat het probleem vanaf 2003 van de baan zal zijn. Ik heb als Vlaams minister geen machtsmiddelen om tussen te komen in die tarifaire maatregelen.

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 onbemande camera's in Vlaanderen

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 onbemande camera's in Vlaanderen.

De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie : Mijnheer de minister, u hebt zelf aangekondigd dat u 100 onbemande camera's wilt leveren om een 200-tal gevaarlijke kruispunten in Vlaanderen te beveiligen. De overheid levert de flitspalen, de camera's en een scantoestel om de geflitste nummerplaten op de ontwikkelde foto's te kunnen lezen. Het overige moet de lokale politie afhandelen. Dit betreft het kopen van filmrolletjes en hun plaatsing in de camera, het afstellen van de camera's en hun geregelde verhuizing naar een andere flitspaal, de ontwikkeling van de filmrolletjes, controleren of de nummerplaat bij het voertuig hoort en wie de eigenaar is alsook het invoeren van deze gegevens in de computer, zodat een proces-verbaal kan worden opgemaakt.

Dit alles is een zeer arbeidsintensief werk. Een raming leert ons dat drie mensen full-time nodig zijn om één camera 70 uur per week te laten werken. Die 70 uur zouden nodig zijn om een optimaal af-

Verfaillie

schrikeffect van de camera te bekomen. Deze gegevens werden ter beschikking gesteld van de VVSG. Ik heb contact opgenomen met de zonechef in Oostende. Dit blijkt ook effectief te kloppen.

Een andere optie is de aankoop van het geautomatiseerd computersysteem dat in Nederland wordt gebruikt. De computer leest de nummerplaat, controleert die in de databank van de politie, maakt een proces-verbaal op, en print dat uit. Zo kan één agent 1.000 PV's per dag verwerken.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het bestaan van dat geautomatiseerd systeem in Nederland ? Hoe staat u tegenover de toepassing ervan ? Waarom wordt het niet bij ons ter beschikking gesteld ?

Voor de veiligheid op de weg mag geen inspanning ons te veel zijn. Zowel op federaal als op lokaal vlak moeten we allemaal onze verantwoordelijkheid opnemen. Er blijft echter een groot hiaat. De vraag is namelijk waar de boetes naartoe gaan. Laten we ervan uit gaan dat de boetes op hetzelfde niveau blijven, en niet verhogen.

Minister Steve Stevaert : Soms moeten we boetes hercategoriseren. Ze hoeven dan nog niet verhoogd te worden, maar er moet dan wel meer worden betaald.

De heer Jan Verfaille : Uw partij was voor hogere boetes, maar u blijkbaar niet.

De boetes zijn een federale materie. De lokale besturen moeten de boetes uitschrijven, maar het geld verdwijnt in de put van de federale overheid. Nochtans zouden de lokale besturen die middelen kunnen gebruiken. U wilt veel doen om de zwarte punten aan te pakken. Met het boetefonds en de middelen die u ter beschikking stelt, kunnen we samen de handen aan de ploeg slaan om de verkeersveiligheid te verbeteren op plaatsen waar gewestwegen gemeentewegen kruisen. Mijnheer de minister, bent u bereid om het systeem dat in Nederland van toepassing is, ook in Vlaanderen te gebruiken ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, mijn administratie is in Nederland op werkbezoek geweest om van dichtbij kennis te maken met de Nederlandse manier van werken. De Nederlandse werkwijze is ons dan ook goed bekend. Bij een vergelijking tussen Nederland en Vlaanderen blijken er gelijkenissen en verschillen te zijn.

Op het vlak van de technische uitrusting zal er in de nabije toekomst nog maar weinig verschil zijn tussen Nederland en Vlaanderen. Vanaf nu tot het einde van het jaar zullen mijn diensten immers een vijftigtal nieuwe apparaten en de bijbehorende software ter beschikking stellen van de politie-eenheden voor het verwerken van de PV's. Hiermee zullen alle politiezones waar dit jaar camera's geplaatst worden, gedekt zijn. Deze apparatuur is op het vlak van technische performativiteit van hetzelfde niveau als die waarmee in Nederland wordt gewerkt.

De verschillen situeren zich voornamelijk op het vlak van het administratieve verwerkingsproces van een overtreding. De eerste fase is nog gelijklopend. Zowel in Nederland als in België worden de onbemande en bemande camera geëxploiteerd door de politiediensten. Alle overtredingen worden in een elektronisch gegevensbestand opgenomen via uitneembare geheugenkaarten die in de onbemande camera's zijn geplaatst en die alle gegevens over rijstrook, snelheid, enzovoort in verband met de overtreding registreren.

Dat gegevensbestand wordt verder door de politiediensten aangevuld met de nummerplaat van de overtreder die af te lezen is op de foto. Hiervoor zijn er technisch twee opties mogelijk, namelijk een volledige digitalisering van de fotofilm met automatische nummerplaatherkenning, en geautomatiseerde pan- en zoomfaciliteiten voor een vlotte aflezing van de nummerplaat. Beide technieken zijn commercieel beschikbaar.

Blijkens de Nederlandse ervaring is het aantal PV's dat één persoon kan opmaken, in beide werkwijzen van dezelfde grootteorde, althans als de tijd nodig voor het digitaliseren van de film in rekening wordt gebracht. Daarbij moet het ook gezegd dat de Nederlandse nummerplaten zich beter lenen tot automatische nummerplaatherkenning dan de Belgische. In Vlaanderen werd dan ook gekozen voor het systeem met geautomatiseerde pan- en zoomfaciliteiten.

In een verder stadium verloopt het proces tussen Nederland en België wel verschillend. In Nederland wordt gewerkt met een systeem van administratieve boetes. Een centraal inningsbureau zorgt voor het opzoeken van de identiteit van de overtreder op basis van de nummerplaat, voor de opmaak en het verzenden van de PV's, en voor het

Stevaert

ontvangen van de boetes. De eerste controle van de bezwaarschriften wordt eveneens administratief behandeld en pas nadien aan het parket overgemaakt. In België voert de politie zelf een aantal taken uit, zoals het raadplegen van de databank waarin de identiteit van de houder van de nummerplaat is opgenomen, het opstellen en verzenden van de PV's, enzovoort.

De stelling dat de Nederlandse politie veel meer PV's kan verwerken, moet dan ook worden genuanceerd. Dat kan immers alleen omdat een aantal taken door anderen worden gedaan. Indien men spreekt in termen van het aantal PV's per politieman, dient eigenlijk ook het personeel van het centraal inningsbureau in rekening te worden gebracht. Zo niet vergelijkt men appelen met peren. De hamvraag is dus eigenlijk wie wat doet. Dit blijft echter een federale materie.

Ik deel uw bekommernis. Laten we de bureaucratie zo eenvoudig mogelijk maken. Door de boetes komen er middelen binnen. Als er geen overtredingen zijn, komt er niets binnen, maar dan is er ook geen werk. Dat zou de ideale wereld zijn. Als er wel werk is, dan ben ik ervan overtuigd dat de opbrengst van de boetes hoger is dan de kosten van het werk dat eraan wordt besteed. Het is dus voor de overheid een rendabele operatie.

Dan is de vraag wie over welke middelen mag beschikken. We zouden tot een systeem moeten kunnen komen waarbij de gevallen waarin het niet tot een procedure komt, in de regio worden afgehandeld en de overeenkomstige middelen ter beschikking van de regio komen. Dat is op dit moment echter niet aan de orde.

Daarom pleit ik voor een zeer pragmatische aanpak, ook al om de burgers niet in verwarring te brengen. De federale overheid kan een deel van de inkomsten ristorneren in een boetefonds. Dat zou ertoe moeten leiden dat er niet minder maar meer politiemensen beschikbaar zijn voor ander werk. Anders zijn we fout bezig.

De discussie daarover is nog aan de gang. Ik heb begrepen dat de federale overheid die logica wil volgen, maar de vraag is hoever ze daarin wil gaan.

De voorzitter : De heer Verfaille heeft het woord.

De heer Jan Verfaille : Mijnheer de minister, uw partij zit ook in de federale regering. Ik stel voor dat u daar de nodige druk uitoefent om dit te bereiken. Als dat niet lukt, kan ik alleen hopen dat u deel uitmaakt van de volgende federale regering, zodat u er uw schouders onder kunt zetten en het tot een goede afloop komt.

Ik heb me weliswaar gebaseerd op krantenartikels, maar het is voor iedereen duidelijk dat de administratieve afhandeling in Nederland eenvoudiger is. Wij kunnen in onze eigen politiezone niet eens een administratief lid van de politie vragen de filmrolletjes te bekijken. Daar zouden maar problemen van komen omdat zo iemand niet gemandateerd is om dat te doen. Dat kan er dan weer toe leiden dat mensen naar de rechtbank stappen en hun boetes niet betalen. Het zou allemaal perfect door een administratieve kracht kunnen worden afgehandeld, maar dat mag niet. Er is dus nog werk aan de winkel.

Mijnheer de minister, ik hoor van heel wat collega's-burgemeesters, vooral uit West-Vlaanderen, dat ze blij zullen zijn met het cadeau van de onbemande camera's. Ze zien het immers niet zitten om de administratieve verwerking tot een goed einde te brengen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 17.30 uur.*