

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



Zitting 2001-2002

30 april 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in het Vlaams, Brussels en Waals Gewest

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 machtigingen voor gemeenschappelijk vervoer met autocars naar het werk

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 politiecontrole bij wegenwerken

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 plotse wegvertragingen op gewestwegen

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de levensgevaarlijke verkeerssituatie in Stekene aan de fietstunnels die de parallelwegen langs de expresweg verbinden en de gevolgen die daaraan moeten gegeven worden of al gegeven zijn

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 het sluiten van de parallelweg naast de N49

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 30 april 2002

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Walter Vandenbossche tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in het Vlaams, Brussels en Waals Gewest

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vandenbossche tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in het Vlaams, Brussels en Waals Gewest.

De heer Vandenbossche heeft het woord.

De heer Walter Vandenbossche : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, alle partijen zitten op dezelfde lijn wat de principes van het gratis openbaar vervoer betreft, maar er heerst bij de gebruikers verwarring over de administratieve regeling ervan. In Brussel zou gedurende zes maanden de identiteitskaart als controlesysteem worden gebruikt, in Vlaanderen is er de Lijnkaart, en TEC, de Waalse openbaarvervoermaatschappij, weet nog niet goed wat ze zal doen. Zullen de regelingen op elkaar worden afgestemd ? Zullen de gewestelijke overheden hierover beraadslagen ? Wat kan er op korte termijn uit de bus komen ? Al die verschillende systemen zorgen immers voor heel wat onduidelijkheid.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik word ook regelmatig aangesproken door gebruikers die met vragen zitten. Zeker als mensen over

verschillende gewesten reizen, is de situatie verwarrend. Er is duidelijke communicatie nodig.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, collega's, we hebben over dit soort zaken duidelijke afspraken gemaakt. Het is waar dat we die wellicht meer en beter kenbaar hadden moeten maken. In een ideale wereld zouden alle tarieven geïntegreerd zijn. De reiziger heeft er geen boodschap aan met welke maatschappij hij rijdt. We werken daaraan. De mogelijkheden van de informatica zijn groot. Nog veel ingewikkelder is een integratie met het spoorwegaanbod. In andere landen lukt dat soms wel, soms niet.

Door de autonomie van de gewesten en de openbaarvervoerbedrijven is de maatregel van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers per gewest afzonderlijk en op een verschillend tijdstip ingevoerd.

In het Vlaams regeerakkoord werd overeengekomen bepaalde doelgroepen, waaronder de 65-plussers, gratis openbaar vervoer op het net van De Lijn aan te bieden. Vanaf 1 januari 2000 werd deze maatregel ingevoerd voor de Vlaamse 65-plussers. Deze doelgroep krijgt automatisch de 65-pluskaart thuis bezorgd. Momenteel zijn al 1.138.000 van deze kaarten verstuurd.

Sinds 1 oktober 2000 kunnen de Brusselse 65-plussers ook gratis reizen met de bussen en trams van De Lijn. Om de 65-pluskaart van De Lijn te bekomen moet een Brusselse 65-plusser een aanvraag indienen bij de VZW Seniorencentrum Brussel. Momenteel maken reeds 20.166 Brusselse 65-plussers gebruik van de 65-pluskaart van De Lijn.

Het gratis vervoer voor de Waalse 65-plussers werd in Wallonië ingevoerd vanaf 1 maart 2001. Hoewel De Lijn hierom vroeg, koos de TEC niet voor een

Stevaert

magneetkaart als vervoerbewijs, maar voor een abonnement met foto. De Waalse 65-plusser moet hiervoor een aanvraag doen bij de TEC. In september 2000 keurden de Vlaamse en Waalse regeringen het principe goed van de wederzijdse erkenning van de 65-pluskaarten van De Lijn en de TEC. Beide vervoermaatschappijen waren het principeel eens om een ontwaardingsstelsel te gebruiken voor de praktische uitwerking van deze maatregel. De TEC beschikt immers over hetzelfde elektronische ontwaardingsstelsel als De Lijn. Wel moest de software nog worden aangepast.

Registratie via ontwaarding levert belangrijke beheersinformatie op en zorgt ervoor dat alle 65-plussers, zowel Waalse als Vlaamse, gelijk worden behandeld. Dit project had een mooi voorbeeld van de integratie van tariefstelsels kunnen zijn, maar de TEC koos uiteindelijk eenzijdig voor een andere optie, zonder enig overleg met De Lijn. De Lijn wilde niet afstappen van een ontwaardingsstelsel. Begin maart 2001 werd op het overleg tussen de kabinetten van de bevoegde Vlaamse en Waalse ministers, de TEC en De Lijn, beslist dat De Lijn automatisch een gepersonaliseerde 65-pluskaart zal versturen aan de Waalse 65-plussers die bij de TEC een 65-plusabonnement aanvragen. De TEC maakt hiervoor maandelijks de nodige persoonsgegevens over.

De wederkerigheid van de 65-pluskaart tussen De Lijn en de TEC ging in op 1 juni 2001. Momenteel rijden er 301.811 Waalse senioren gratis op het net van de TEC en De Lijn. Tot op heden zijn er weinig klachten van Waalse en Vlaamse 65-plussers over de 65-pluskaarten. Een recente enquête wees uit dat het gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers een succes is.

De Brusselse regering heeft beslist om het gratis openbaar vervoer voor de 65-plussers in te voeren vanaf 1 juli 2002. In een eerste fase zou de controle gebeuren via de identiteitskaart. De praktische regeling voor de wederkerigheid wordt momenteel uitgewerkt door de drie openbaarvervoermaatschappijen. Ik wil elk redelijk voorstel overwegen, zolang het De Lijn toelaat de reizigersstromen in kaart te brengen.

De heer Walter Vandenbossche : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik hoop dat er vanaf 1 juli een wederkerigheidsovereenkomst van kracht zal zijn.

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 machtigingen voor gemeenschappelijk vervoer met autocars naar het werk

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 machtigingen voor gemeenschappelijk vervoer met autocars naar het werk.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, veel grote bedrijven organiseren gemeenschappelijk bedrijfsvervoer. De maatschappijen die zo'n vervoer verzorgen, moeten daarvoor een machtiging hebben van de Vlaamse overheid.

Hoe meer er over woon-werkverkeer wordt gepraat, hoe creatiever mensen worden en zelf initiatieven proberen te nemen. Soms nemen werknemers het heft in eigen handen om een vorm van gezamenlijk transport te organiseren. Ze doen dat ofwel omdat ze niet tevreden zijn met het bestaande aanbod, ofwel omdat er niets anders bestaat. Als ze niet tevreden zijn met het bestaande aanbod, kunnen ze een andere maatschappij aanspreken. Soms beroept de eerste maatschappij zich echter op haar machtiging waarover de nieuwe maatschappij mogelijk niet beschikt.

Mijnheer de minister, kunnen vervoermaatschappijen een machtiging bekomen voor het woon-werkverkeer dat wordt georganiseerd door personeel? Bedrijfsvervoer is enkel gemeenschappelijk vervoer dat door de werkgever wordt georganiseerd en niet door een groep werknemers. Bent u van mening dat ook groepen werknemers van een bedrijf de mogelijkheid moeten krijgen om gemeenschappelijk vervoer te organiseren? Wat zijn de voorwaarden om een machtiging te bekomen? Krijgt elke aanvrager die? Wat is het nut van machtigingen? Kunnen die niet beter worden afgeschaft?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, elke vervoermaatschappij kan een machtiging bekomen voor het woon-werkverkeer van zijn personeel krachtens de huidige vigerende wetgeving.

Met betrekking tot de tweede vraag kan ik toelichten dat ook een groep van werknemers een contract kan afsluiten met een vervoermaatschappij en dat die vervolgens een machtiging kan aanvragen voor dat vervoer. De voorwaarden voor het bekomen van een machtiging liggen vervat in de wetgeving van 30 december 1946. Deze wetgeving werd echter volledig herzien ingevolge de goedkeuring van het decreet basismobiliteit.

Het uitvoeringsbesluit dat de nieuwe regeling inzake machtigingen en vergunningen moet regelen, is momenteel voor advies bij de Raad van State. Het ontwerp van besluit voorziet in de afschaffing van de machtigingen en vergunningen voor alle gevallen waar er een contract bestaat tussen de opdrachtgever en -nemer. Dit is een drastische administratieve vereenvoudiging, zowel voor de vervoermaatschappijen als voor de Vlaamse administraties. Op deze wijze zal de drempel om schoolvervoer en vervoer van werknemers te organiseren, sterk worden verlaagd.

Er blijft evenwel nog een meldingsplicht van toepassing zodat de gewesten aan hun verplichtingen inzake het leveren van statistieken ten aanzien van Europa kunnen voldoen. Deze nieuwe regelgeving is volledig in overeenstemming met de Europese verordening 11/98 van 11 december 1997. Ik kan misschien de vergelijking maken met de Vlarem-wetgeving, waar een Klasse I en II-vergunning bestaan. Daarnaast is er een soort Klasse III, meer bepaald de meldingsplicht. Dat is goed voor de statistische gegevens in Vlaanderen en Europa.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had graag nog geweten wanneer dit van toepassing wordt. Wanneer verwacht u het advies van de Raad van State ?

Minister Steve Stevaert : We zijn in blijde verwachting.

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 politiecontrole bij wegenwerken

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 politiecontrole bij wegenwerken.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, over dit onderwerp werd al vroeger een vraag gesteld door de heer De Meyer. Mijn vraag heeft echter ook betrekking op een complementaire problematiek.

Via de pers hebben we vernomen dat de werkzaamheden op de E17 ondertussen zijn afgerond. Tijdens de werken zijn er drie doden gevallen en heel wat ongevallen gebeurd. Er is op allerlei manieren geprobeerd om de schade te beperken. We moeten uit die ongevallen de nodige lessen trekken voor de toekomst.

Mijnheer de minister, ik heb over de problematiek diverse gesprekken gevoerd met ambtenaren van uw administratie. Die bevestigen dat er bij wegenwerken aan gewest- of autosnelwegen tijdelijke maatregelen kunnen worden genomen om de doorstroom van het verkeer te begeleiden, bijvoorbeeld via wegversmallingen of snelheidsbeperkingen. Die worden kenbaar gemaakt via aangepaste signalisatie. Onlangs is er nog een nieuw verkeersbord geïnstalleerd op de ring rond Gent.

Als er wegwerkzaamheden starten, wordt er meestal contact opgenomen met de betrokken politiediensten om de verkeerssituatie op voorhand te bespreken. Indien wordt gemerkt dat de snelheidsbeperkingen systematisch met de voeten worden getreden, vraagt de afdeling Wegen en Verkeer de politiediensten om controles uit te voeren. Die kunnen dan autonoom beslissen of er effectief wordt gecontroleerd of niet.

Mijnheer de minister, hoe verloopt de samenwerking tussen de politiediensten en de AWW inzake de inschatting van de noodzaak aan snelheidscontroles tijdens wegwerkzaamheden ? Politiediensten kunnen autonoom beslissen effectief in te gaan op een vraag naar controles. Als de vraag van de ad-

Decaluwe

ministratie wordt genegeerd, hoe garandeert de AWV de veiligheid van de weggebruiker en het werfpersoneel ? Kan worden overwogen een protocol af te sluiten tussen de verkeerspolitie en het Vlaams Gewest ? Hoe kan dit dan worden aangepakt ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, vóór de effectieve uitvoering van werkzaamheden op autosnelwegen vindt er steeds overleg plaats tussen de Afdeling Wegen en Verkeer die de werken plant en de federale verkeerspolitie. Hierbij worden zowel de verkeersgeleiding als de in te stellen maatregelen afgesproken. Parallel wordt ook contact opgenomen met het Verkeerscentrum Vlaanderen, met het oog op de inzet van mobiele en/of dynamisch aanstuurbare verkeerssignalisatieborden. Ik ken geen gevallen waarbij de federale verkeerspolitie geen gevolg wilde geven aan het verzoek van de AWV voor het uitvoeren van veiligheidsverhogende verkeerscontroles. Bij deze werken voert de verkeerspolitie regelmatig snelheidscontroles in de zone stroomopwaarts van de werf. Ook wordt door de verkeerspolitie bijkomend gepatrouilleerd om na te gaan of de vrachtwagens de tussenafstand en het inhaalverbod respecteren.

Gelet op de vlotte samenwerking met de federale verkeerspolitie lijkt een bijzonder samenwerkingsprotocol niet nodig. Het lijkt ook onwaarschijnlijk dat de federale verkeerspolitie akkoord zou kunnen gaan met zo'n protocol, vermits een afdwingbaar protocol onverenigbaar is met het principe dat de federale verkeerspolitie niet door de gewesten kan worden aangestuurd. Indien er een protocol zou worden afgesloten, dient dit in eerste instantie te gebeuren tussen de federale ministers van Verkeer en Binnenlandse Zaken. Hierin zou bijvoorbeeld kunnen worden afgesproken met welke politietaken de verkeerspolitie al dan niet wordt belast.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, dit antwoord voldoet wel enigszins. De minister stelt dat hij tot nu toe nog niet werd geconfronteerd met zo'n geval. Ik heb daar begrip voor. Ik volg op een afstand de hervorming van de politiediensten, en de problematiek van de controles op de autosnelwegen. Vroeg of laat zal de politie die controles misschien wel willen, maar dan zal er een

personeelsgebrek zijn. Wat gebeurt er dan ? Wie is dan verantwoordelijk ?

Mijnheer de minister, u bent zeer creatief. Ik wil er toch op aandringen dat u zou onderzoeken hoe u van minister tot minister of van regering tot regering ter zake een initiatief kan nemen. Hetzelfde geldt voor de gemeentewegen. Dat behoort natuurlijk niet tot uw onmiddellijke bevoegdheid. Maar als we het dan toch hebben over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen, dan kan er een combinatie worden gemaakt. Preventief optreden draagt mijn voorkeur weg, veeleer dan op een bepaald ogenblik geconfronteerd te worden met een dodelijk ongeval omdat er weinig of geen controle is.

Mijnheer de minister, u zou moeten nagaan of u van uw federale collega's niet de waterdichte garantie kunt krijgen dat er effectief controles worden uitgevoerd als er aanzienlijke wegwerkzaamheden zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

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 plotse wegvertragingen op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over plotse wegvertragingen op gewestwegen.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, mijn vraag vloeit voort uit persoonlijke ervaringen en ervaringen van derden met betrekking tot plotse wegvertragingen op gewestwegen. Ik weet dat het zeer moeilijk is om terzake een evenwicht te vinden tussen wat moet en wat kan.

Dat verkeersveiligheid een grote prioriteit, krijgt is geen probleem. Die prioriteit is het gevolg van het gevoerde beleid : ook daar heb ik geen probleem mee. Het mag echter geen heilige koe worden, waarbij het doel alle middelen heiligt. Dit mag niet

Bogaert

op een voetstuk worden gezet, waarbij er geen enkele kritische noot meer te horen mag zijn. Niet alle ingrepen van overheidswege dienen de veiligheid. De meeste wel, maar sommige niet.

De jongste tijd worden weggebruikers op de autosnelwegen – vooral dan op de E40, maar inmiddels ook op andere snelwegen – geconfronteerd met uit het niets opduikende borden die verplichten tot een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur, ongeacht de weersomstandigheden. Van 120 kilometer per uur – waarbij er een tolerantiegrens is van 130 kilometer per uur – moet men dus plots afremmen tot 70 kilometer per uur. Deze verplichting moet met de grootste omzichtigheid worden ingesteld. Men moet geen verkeerstechnicus zijn om te beseffen dat dit, zeker gelet op de weersomstandigheden, heel wat gevolgen kan hebben. De verkeersveiligheid kan er zowel door worden bevorderd als verkleind.

De federale overheid heeft plannen om een maand rijdverbod op te leggen aan iedereen die 50 procent te snel rijdt. Die grens zal zeer vlug worden overschreden. Zeker met grote wegvertragingen, waarbij men plots minder vlug moet rijden, zal men zeer vlug een overdreven snelheid hebben. Dit plan lijkt op zich dus redelijk, maar in de praktijk staan er in België honderden borden met snelheidsbeperkingen die er op een blauwe maandag werden ingeplant – doorgaans als gevolg van werken – waarbij niemand zich afvraagt of deze signalisatie nog noodzakelijk, realistisch of aangewezen is. Mijnheer de minister, dit is niet alleen uw verantwoordelijkheid, want ook de vele werken die werden gedaan door de lokale besturen dragen tot dit gebrek aan logica bij. Daar schort dus iets.

Als morgen de snelheidscontroles nog worden opgedreven, dan zullen de verbalisanten per definitie vooral postvatten op plaatsen waar het te verwachten aantal overtreders het grootst is, namelijk daar waar er plotse wegvertragingen zijn. Dat werd reeds gezegd in deze commissie. De weggebruiker komt dus in een vicieuze cirkel terecht. Het uiteindelijke effect op de verkeersveiligheid is belangrijk. Dat telt voor mij.

U weet dat er recent een aantal pieken zijn geweest van zeer zware ongevallen op de autosnelwegen. Dat is eigenlijk een noodzakelijk kwaad : een noodzakelijk gevolg van wegvertragingen. Hier past dus de grootste omzichtigheid. De economische en sociale gevolgen van een dergelijk beleid zijn veel groter dan de beoogde gevolgen voor ver-

keersveiligheid. Ik heb niets tegen het politiek correcte verkeersopbod, maar het moet mogelijk zijn hierbij pragmatische kanttekeningen te maken.

De basisreglementering inzake het signaleren van wegenwerken op gewestwegen behoort eigenlijk tot de federale bevoegdheden. Het ministerieel besluit van mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg, bepaalt echter dat de Vlaamse minister van Openbare Werken – dat bent u zelf dus – beschikt over belangrijke aanvullende bevoegdheden om, in functie van de plaatselijke omstandigheden, aanvullende signalisatie aan te brengen. Dergelijke aanvullende signalisatieverplichtingen worden onder meer aan de uitvoerende aannemers van openbare werken opgelegd in de individuele bestekken. Toezicht op de plaatsing van de wettelijke en contractueel verplichte signalisatie wordt uitgeoefend door de ambtenaren van de Vlaamse wegenadministratie, in het kader van het toezicht op de correcte uitvoering van het bestek. A fortiori geldt dit ook voor de werken die vallen onder bevoegdheid van de lokale besturen, namelijk provincie en steden en gemeenten.

Ik kom tot mijn vragen. Welk beleid wordt, rekening houdend met het voornoemde besluit van 1999 en de bevoegdheden waarover u beschikt, gevoerd, en welke richtlijnen worden gegeven bij het dagelijks op een groot aantal gewestwegen aanbrengen van snelheidsbeperkingen als gevolg van ondergeschikte of onrechtstreekse wegen- of onderhoudswerken ? Wordt hierbij niet alleen rekening gehouden met de verkeersveiligheid, maar ook met de realiteit van de verkeersstromen, de specificiteit van de plaats en het rijgedrag en comfort van de weggebruikers ? Welk beleid wordt er gevoerd ten aanzien van vergeten verkeersborden en zwerfborden ? U kunt plaatsen aanduiden waar er sprake is van dit soort borden. Meestal is dat een gevolg van menselijk falen : men laat ergens een bord staan, dat er dan blijft staan. Welke controle wordt uitgeoefend op de aannemers van wegenwerken die beperkende signalisatie plaatsen op de openbare weg ? Hebt u reeds verplichtingen opgelegd in individuele bestekken ? Zo ja, hoe worden die verplichtingen nageleefd door de uitvoerende aannemers ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mevrouw de voorzitter, daarnet zag ik in de recente editie van het weekblad Knack nog een tabel over de remafstanden in vergelijking met de snelheden. Bij 120 kilometer per uur heeft men op een droog wegdek een rem-

Glorieux

afstand van zo'n 110 meter nodig. Bij een nat wegdek is dat 140 meter. Het is absoluut aangewezen in heel wat omstandigheden beperkende maatregelen te nemen. Snelheidsverminderingen als gevolg van werken of om andere redenen worden ook vaak geleidelijk aangegeven : dus niet van 120 kilometer per uur plots naar 70 kilometer per uur, maar wel een geleidelijke vermindering tot 90 kilometer per uur, en vervolgens wat verder tot 70 kilometer per uur. De problemen die daar rijzen zijn er niet voor automobilisten die zich aan de beperking van 120 kilometer per uur houden, maar wel voor chauffeurs die bijvoorbeeld 160 kilometer per uur rijden. Als zij plots een bord zien dat ze maar 90 kilometer per uur en enkele honderden meters verder maar 70 kilometer per uur mogen rijden, dan hebben ze inderdaad een probleem. Dat ligt dan echter veeleer aan hun rijgedrag dan aan de regels die in voege zijn. In de gemeente Mortsel is er een initiatief genomen waarbij men chauffeurs ertoe wil aanzetten om een zelfklever op hun bumper te plaatsen, met daarop de afkorting ROB. Dat staat voor 'Rustig Op de Baan'. Zo wil men voorkomen dat chauffeurs die daadwerkelijk de snelheidsbeperkingen respecteren net daarom zouden worden opgejaagd met getoeter of geflikker van lichten door de wagens die achter hen rijden. Als er een probleem is wanneer men omwille van werkzaamheden of wat dan ook het verkeer moet afremmen, dan is dat niet omdat mensen die 120 kilometer per uur rijden het moeilijk hebben om, via 90 kilometer per uur, te vertragen tot 70 kilometer per uur, maar wel omdat heel veel mensen veel sneller rijden dan 120 kilometer per uur. Zij zijn dan nog eens verbaasd over het feit dat die snelheidsbeperkingen worden opgelegd, omwille van logische zaken als wegwerkzaamheden of een nat wegdek. Men moet zich veeleer concentreren op het overtuigen van die chauffeurs die veel sneller rijden dan ze mogen, dan toelaten dat iedereen zo snel rijdt als hij wil om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren mochten ze moeten vertragen.

De voorzitter : De heer Geraerts heeft het woord.

De heer Jean Geraerts : Ik moet de heer Bogaert bijtreden. De afstand tussen verschillende auto's achter elkaar die remmen, verandert exponentieel. Wanneer iemand gedurende vijf kilometer gaat afremmen, zullen de volgende auto's steeds meer remmen en na enkele kilometers is er reeds een stilstand. De snelheid van 120 naar 0 brengen blijft even gevaarlijk als van 160 naar 80. Daarom vraag ik me af of men de signalisatie niet kan aanpassen met een politiewagen die in de tegenovergestelde

richting rijdt met signalisatie tot aan het einde van de file om de autobestuurders te verwittigen. Het grootst aantal dodelijke ongevallen gebeurt in kopstaartaanrijdingen. Daarom zou men een verplaatsbare signalisatie aan het einde van de file moeten plaatsen.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de ongevallen gebeuren vooral met vrachtwagens. Omdat vrachtwagenchauffeurs uren achter het stuur zitten, vertonen ze een gewoontegedrag. Men zou voor de files duidelijke signalisatie moeten plaatsen, gelijktijdig met een geluidsinstallatie, zodat de chauffeurs als het ware uit hun slaap worden gehaald. Dit heeft volgens mij het meest effect. Ik stel voor om hierover eens een studie te laten maken.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, de snelheidsbeperkingen die bij wegenwerken ingevoerd worden, hebben een dubbel doel : enerzijds het waarborgen van de verkeersveiligheid van de weggebruikers en anderzijds het waarborgen van de veiligheid van de wegenwerkers. Daarom houdt de in te stellen snelheidsbeperking ook rekening met beide factoren. Een snelheidsbeperking dient echter steeds geleidelijk aan ingevoerd te worden. Bij autosnelwegen met een algemene snelheidsbeperking van 120 kilometer per uur wordt eerst 90 kilometer per uur vooraangekondigd, dan effectief opgelegd, en tot slot verminderd tot 70 kilometer per uur bij de werken zelf. Op wegen met een algemene snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur wordt eerst 50 kilometer per uur vooraangekondigd, en daarna ook effectief opgelegd. Telkens is er voldoende afstand tussen de vooraankondiging en de effectieve snelheidsbeperking om een geleidelijke aanpassing van de rijsnelheid mogelijk te maken.

Er wordt steeds naar gestreefd om de veiligheid van de weggebruikers, de veiligheid van de uitvoerders en de doorstroming optimaal te combineren. Om de doorstroming te bevorderen wordt getracht zoveel mogelijk het aantal rijstroken, eventueel op beperkte breedte, te behouden en maximaal te werken buiten de spitsuren. Waar echter veiligheid en doorstroming met elkaar in conflict komen, wordt de voorkeur gegeven aan de veiligheid.

Het Vlaams Gewest voorziet, zoals ik vroeger reeds heb medegedeeld, bij de werfsignalisatie in heel wat meer dan strikt is opgelegd door de fede-

Stevaert

rale regelgeving. Voor werken die worden uitgevoerd in opdracht van het gewest is de aanvullende werfsignalisatie die het gewest oplegt, vastgelegd in het algemeen standaardbestek 250 en in het bijzonder bestek van de aanneming. Voor werken die worden uitgevoerd door vergunninghouders, zijn deze bepalingen opgenomen in de vergunning. In beide gevallen wordt toegezien op de naleving ervan. Ten behoeve van de aannemers zijn voor een paar honderd vaak voorkomende werfsituaties, schematische voorbeeldplannen voor werfsignalisatie opgesteld door de administratie Wegen en Verkeer. Deze plannen werden op grote schaal verspreid op cd-rom. Hierdoor is de werfsignalisatie bij wegenwerken op het terrein verbeterd.

Wanneer de verkeersregeling wordt gewijzigd, hetzij 's nachts, hetzij overdag, hetzij tijdens de week-ends of tijdens een onderbreking of schorsing van de werken, dient de signalisatie hieraan aangepast te worden. Wanneer er tijdelijk minder of geen verkeershinder meer is, moet de overeenkomstige werfsignalisatie die niet meer nuttig is, weggenomen of aan het zicht onttrokken worden.

In deze commissie moeten we ons ervan bewust zijn dat signalisatie een ingenieus plan is van mensen die terzake ervaring hebben. Het plan is niet gemaakt om de snelheid van 160 kilometer per uur tot 90 kilometer per uur te brengen. We gaan ervan uit dat men 120 kilometer per uur rijdt, en soms 130 kilometer per uur. Als men de signalisatie te ver van de werf plaatst, is de aandacht weer verzwakt op de plaats van de werken zelf. Dat heeft geen zin. Men kan zeggen dat we in Vlaanderen vele dingen niet goed doen maar onze wegsignalisatie is veel indrukwekkender dan in Duitsland bijvoorbeeld. Mensen denken echter dat ze zelf kunnen beslissen of ze rekening houden met signalisatie of niet. We hebben wagens die de kopstaartaanrijdingen proberen te voorkomen en we hebben ook rammelstroken als geluidssignaal.

Uit een analyse van de recente ongevallen op de E17 blijkt dat er een ongeval gebeurde waarbij iemand een dodelijke hartaanval kreeg in een vrachtwagen. Hoe kan men zo iets uitsluiten? Hoe pakt men ongevallen aan die zijn veroorzaakt door chauffeurs die op automatische piloot rijden? Dit is moeilijk met werfsignalisatie te doen. Men moet het zich veilig in het verkeer begeven in zijn geheel bekijken.

Het wordt almaar moeilijker. Wat betreft de werken op de E17, hebben we een incentive gegeven aan

de aannemer om de werken sneller te laten verlopen door in het weekend te werken en er extra voor te betalen. De extra kost is geen probleem voor de Vlaamse overheid, hoewel men ook een kostenbatenanalyse moet maken. Die valt volgens mij heel goed uit voor de overheid, maar we gaan van het werk op de weg toch geen weekendjobs maken.

Wat het nachtwerk betreft, worden we geconfronteerd met een probleem van kwaliteit. Sommige werken zullen we 's nachts of in het weekend blijven uitvoeren, andere zullen we op een creatieve manier uitvoeren met de bedoeling de periode te verkorten. 's Nachts werken is echter bijzonder gevaarlijk en de kwaliteit is niet zoals het hoort. Ik deel uw bekommernis dat we het aantal ongevallen naar beneden moeten halen maar we moeten de automobilist en de vrachtwagenchauffeur ook voor hun eigen verantwoordelijkheid plaatsen. We hebben onlangs een zeer trieste ervaring gehad op het viaduct van Vilvoorde waarbij automobilisten blikjes op de werkende arbeiders gooiden. Dit zijn geen ernstige toestanden meer. Als iemand ziet dat er wegenwerken zijn, moet hij zijn rijgedrag absoluut aanpassen. We kunnen heel veel doen zoals rammelstroken aanleggen, waarvan vele specialisten en ook ikzelf een grote voorstander zijn, of aangepaste politieactiviteiten organiseren ter plaatse. Dan gaat echter het gezeur toenemen en zullen er pv's worden uitgedeeld. Daarbij moet de politie haar werk op een veilige manier kunnen doen. Dat wordt steeds moeilijker, omdat tot nu toe te weinig wordt ingegaan tegen de agressiviteit van sommige weggebruikers.

Te vroege signalisatie zorgt enkel voor irritatie en leidt ertoe dat de aandacht van de automobilisten verslapt. Het blijft een moeilijk probleem.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik ontken niet dat de Vlaamse overheid haar best doet. Niettemin heb ik nog drie opmerkingen.

De overheid mag er niet van uitgaan dat alle burgers zich aan de regels houden. Niet iedereen vermindert zijn snelheid als hij werken nadert. De overheid moet dus rekening houden met onaangepast rijgedrag.

Er zijn werken en werken. Soms wordt er voor één onderhoudsvoertuig dat een berm reinigt signalisatie geplaatst over een afstand van maar liefst 1,5 kilometer. Dat heeft gevolgen voor het verkeer. Er

Bogaert

moet meer rekening worden gehouden met de ernst en het type van de werken.

Ten slotte doen zich heel wat ongelukken voor buiten de zones die de technici afbakenen om signalisatie te plaatsen. De kritieke zone begint vaak al daarvoor, en het is in die kritieke zone dat de meeste ongevallen gebeuren – dus nog voor de werken en de signalisatie. Een vorm van ‘presignalisatie’ is dus nodig.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Bogaert, u pleit voor meer tolerantie. Minder borden plaatsen leidt echter tot een strenger systeem, want die borden zullen dan onvermijdelijk lagere snelheden opleggen. Dat lijkt maar niet door te dringen.

Vandaag wordt een chauffeur van De Lijn begraven omwille van een jammerlijk incident. De veiligheid van de mensen die professioneel op onze wegen aanwezig zijn, komt op de eerste plaats.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans Wymeersch tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de levensgevaarlijke verkeerssituatie in Stekene aan de fiets-tunnels die de parallelwegen langs de expresweg verbinden en de gevolgen die daaraan moeten gegeven worden of al gegeven zijn

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 het sluiten van de parallelweg naast de N49

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van de heer Wymeersch tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de levensgevaarlijke verkeerssituatie in Stekene aan de fietstunnels die de parallelwegen langs de expresweg verbinden en de gevolgen die daaraan moeten gegeven worden of al gegeven zijn en van de heer Cordeel tot minister Stevaert, over het sluiten van de parallelweg naast de N49.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze vraag betreft een gevaarlijke situatie op een openbare weg. De opening van de nieuwe parallelwegen in Stekene heeft volgens de inwoners en het gemeentebestuur tot een levensgevaarlijke situatie geleid. Ik heb met eigen ogen vastgesteld dat de situatie inderdaad verre van optimaal is.

Volgens een beschrijvende nota van een directeur-ingenieur van de afdeling Wegen Oost-Vlaanderen werd er voor landbouwvoertuigen en fietsers langs de teen van de brugopritten een uitbatingswegje aangelegd met een breedte van 3 meter. Ik citeer dit om aan te tonen dat men er blijkbaar van uitging dat dit deel van de verbindingsweg enkel voor dienst- en landbouwvoertuigen toegankelijk zou zijn.

In de nota staat verder : ‘Om te voldoen aan de voorwaarden gesteld door het gemeentebestuur, namelijk dat er omwille van de veiligheid van de tunnelgebruikers steeds doorzicht moet zijn door de tunnel van op de bestaande laterale uitbatingsweg, werd het lengteprofiel van die laterale uitbatingsweg plaatselijk verlaagd ter hoogte van de tunnels. Na de werken zullen alle weggebruikers die de N49 moeten dwarsen dit ongehinderd en zonder enig gevaar kunnen doen, wat tot nu toe niet het geval is.’

Deze nota dateert van 1998. Voor fietsers is de situatie nog altijd niet verbeterd. Na de openstelling van de zuidelijke parallelweg naast de N49 werd pas duidelijk hoe gevaarlijk de situatie in de omgeving van beide tunnels is. Het gemeentebestuur heeft de verbindingsweg voorlopig gesloten en een brief aan het kabinet geschreven. Er is daarop overleg gevolgd. De administratie was naar het schijnt zeer ontstemd door het optreden van het gemeentebestuur en laat het gebruik van de parallelweg uitsluitend toe voor dienst- en landbouwvoertuigen.

Mijnheer de minister, deze situatie is onhoudbaar. Ze is ontoereikend wat veiligheid en mobiliteit betreft. Waarom werden de huidige verbindingen op deze manier aangelegd ? Hebben de plannenmakers de situatie verkeerd ingeschat ? Wat is er fout gegaan ? Wat zal er nu gebeuren ? Hoe hebt u gereageerd op de brief van het gemeentebestuur ? Komt er verder overleg ? Wanneer zullen de werken aan en rond de N49 te Stekene worden beëindigd ? Wanneer en hoe krijgen de noordelijke

Wymeersch

dorpsgemeenschappen een veilige en degelijke verbinding met het centrum van Stekene ?

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal me beperken tot het stellen van enkele vragen omdat de heer Wymeersch de inleiding al heeft gegeven. Mijnheer de minister, zullen uw diensten opnieuw aan tafel gaan zitten met het gemeentebestuur teneinde deze situatie uit te klaren ? Is hiervoor een tijdpad uitgetekend ? Hebt u nu reeds zicht op een eventuele heringebruikname van de weg ? Op welke manier kan men de veiligheid aan de fietstunnels verhogen zodat een ingebruikname van de parallelweg in de meest veilige omstandigheden kan gebeuren ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de keuze voor één centrale brug voor voertuigen en twee tunnels voor fietsers werd gemaakt in het kader van de MER-studie in 1995. Deze keuze beantwoordde destijds het best aan de verzuchtingen van de gemeente en de lokale bevolking. De plannen voor de fietstunnels werden opgesteld in nauw overleg met het gemeentebestuur. De oorspronkelijke plannen voorzagen in tunnels die via een toegangshelling bereikbaar waren. De gemeente weigerde die oplossing omdat gevreesd werd voor de veiligheid van de vrouwelijke fietsers. Een alternatief voorstel om fietsbruggen te bouwen, werd door de gemeente niet aanvaard. Daarom werd er tenslotte voor gekozen om de uitbatingsweg te verlagen tot op het niveau van de tunnels om zo de doorkijkbaarheid en veiligheid te garanderen.

Omwille van werken door de NV Aquafin heeft de gemeente er sterk op aangedrongen om de uitbatingsweg als omleidingsroute in gebruik te nemen. Maar in feite is die uitbatingsweg niet ontworpen als doorgaande weg of als omleidingsweg voor de gemeente. Hij is ontworpen als een uitbatingsweg voor aangelanden. Om die reden werd daartoe ook de beperkende signalisatie aangebracht. De veilig-

heidsproblemen zijn in feite dan ook gekoppeld aan het oneigenlijk gebruik van een lokale uitbatingsweg als doorgangsweg.

Niettemin wenst het Vlaams Gewest zijn verantwoordelijkheid te nemen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen, werd daarom beslist tot het aanbrengen van fietssluisen aan de uitmonding van de tunnels en tot het instellen van een snelheidsbeperking van vijftig kilometer per uur op de uitbatingswegen die in gebruik blijven. In overleg met de gemeente werd beslist om de snelheidsbeperking op deze uitbatingswegen via verkeersdrempels af te dwingen. Deze worden begin mei geplaatst, waarna de werken als volledig beëindigd worden beschouwd.

De noord-zuidverbinding in Stekene is reeds een aantal weken verwezenlijkt via de nieuwe centrale brug. In afwachting van de aanleg van de verkeersdrempels blijft het beurtelings verkeer van kracht. Tot slot kan ik u nog mededelen dat het gemeentelijk mobiliteitsplan van Stekene nog in opmaak is. Indien er nog bijstellingen noodzakelijk zouden blijken, kan dit worden besproken door de gemeentelijke begeleidingscommissie die de opmaak van het mobiliteitsplan begeleidt.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Als ik het goed begrijp, is het gemeentebestuur in de fout gegaan door een verkeerde bestemming te geven aan de weg ?

Minister Steve Stevaert : Het is niet belangrijk om over fouten te spreken, maar wel over oplossingen.

De heer Frans Wymeersch : Ik hoop dat de oplossing afdoend zal zijn. Samen met u zijn we bijzonder bezorgd over de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Ik hoop dat er in de toekomst geen verdere ingrepen nodig zullen zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15 uur.*