C297 – OPE24

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

Zitting 2005-2006

27 juni 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jul Van Aperen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de implementatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tempering van een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op de door Vlaanderen beheerde autosnelwegen
Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verklaring van de minister betreffende de uitvoering van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee rijstroken 1
Met redenen omklede moties 14

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jul Van Aperen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de implementatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de tempering van een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op de door Vlaanderen beheerde autosnelwegen

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verklaring van de minister betreffende de uitvoering van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee rijstroken

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, toen ik op 21 juni een vraag om uitleg indiende, wist ik niet dat er 's anderendaags zoveel reactie zou zijn in de pers. Mijn vraag was dus juist getimed. Aangezien nog twee collega's een interpellatieverzoek hebben ingediend en we het genoegen hebben om beide ministers te mogen ontvangen, denk ik dat deze zaak belangrijk is.

Het huidige Belgische verkeersreglement legt aan vrachtwagens boven 7,5 ton een maximumsnelheid op van 90 kilometer per uur op autosnelwegen en wegen van tweemaal twee rijstroken. Het verkeersreglement zegt ook dat er een inhaalverbod is bij regenweer en dat er op deze wegen voor alle voertuigen een minimumsnelheid is van 70 kilometer per uur, als de weg het toelaat. Als men bijvoorbeeld bergop geen 70 kilometer per uur kan halen, kan men die regel natuurlijk ook niet volgen, dat is logisch.

Op 7 juni is een federale afspraak gemaakt tussen de regeringpartijen, waarmee ze voor alle voertuigen boven 7,5 ton een algemeen inhaalverbod instellen op autosnelwegen en snelwegen van tweemaal twee rijstroken. Het doel van deze maatregel is het bevorderen van de verkeersveiligheid. Dat zou in ieder geval de achterliggende gedachte moeten zijn.

Om de verkeersveiligheid te bevorderen, moeten we in de eerste plaats een duidelijke wetgeving hebben. Als we een duidelijke wetgeving hebben, moet − en dat is de taak van de wegbeheerders − een duidelijke signalisatie worden aangebracht, onder andere met verkeersborden. Ik geef een voorbeeld. Wie vanuit Calais of Duinkerke richting Gent rijdt, moet eens proberen een verkeersbord te vinden waarop staat dat je in België bij regenweer niet mag voorbijsteken. Dat bord is nergens te vinden. Hoe kunnen we bepaalde maatregelen afdwingen, als de weggebruikers niet geïnformeerd zijn?

Op 22 juni verschenen een aantal artikels in de pers. Mijnheer de minister, u stelde dat er op dit ogenblik voor een aantal wegen al inhaalverboden zijn, ofwel beperkt in de tijd, ofwel voor de hele dag. Bijvoorbeeld op de E19 vanaf Brecht richting Antwerpen geldt een inhaalverbod voor de hele dag en op de E34 en de E313 richting Antwerpen is het inhaalverbod beperkt in de tijd: 's morgens van 6 tot 9 uur en 's avonds van 16 tot 19 uur. Persoonlijk vind ik dat geen slechte maatregel.

Mevrouw de minister, u had daar problemen mee. Een aantal maanden geleden wou u de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur voor het hele Vlaamse grondgebied institutionaliseren. De maximumsnelheid is er niet gekomen en u hebt gezegd dat u vrij ongelukkig was omdat er enkel een inhaalverbod op de autosnelwegen en de wegen van tweemaal twee rijstroken is gekomen. U voelt nog de hete adem van minister Peeters in de nek, die in de tegenaanval ging en zei dat we nu al een vrij intelligent inhaalverbod hebben, waarvan hij niet wenst af te stappen. Mevrouw de minister, u zei dat minister Peeters zijn bevoegdheid te buiten ging. *(Opmerkingen van minister Kris Peeters)*

Er zijn in Vlaanderen al meer schijnhuwelijken geweest. Ik bedoel dat er een beetje onenigheid is. Volgens het protocol van 26 oktober 2004 tussen beide ministers voert minister Van Brempt het overleg met de federale regering en bereidt zij het advies voor dat de Vlaamse Regering aan de federale rege-

ring overmaakt. De Vlaamse Regering moet een advies formuleren; dat wil zeggen dat er eensgezindheid moet zijn. Ik zou de Vlaamse Regering hieromtrent een paar aanbevelingen willen doen. Ik wil een praktijkvoorbeeld aanhalen. Af en toe rijd ik met de vrachtwagen. Gisteren ben ik vanuit Antwerpen naar Zeebrugge gereden en tussen 14 en 15 uur reed ik op de N49. Ik haalde 75 kilometer per uur en tijdens dat uur ben ik drie personenwagens voorbijgereden die maar 70 kilometer per uur reden. Als het inhaalverbod wordt geïnstitutionaliseerd, dan betekent dit dat iedereen achter die auto's 70 kilometer per uur moet rijden.

Ik heb een voorstel voor de Vlaamse Regering. Als het algemeen inhaalverbod er komt, dan is het een conditio sine qua non dat de minimumsnelheid op de snelwegen en de wegen met tweemaal twee rijstroken wordt opgetrokken tot minimaal 80 kilometer per uur. Ik wil nog een tweede voorstel doen. Bepaalde wegen in de richting van de Antwerpse haven, met name de E313, de E34 de E19 en de A12, leveren elke dag een hoop problemen op. Zou het dan ook niet wijs zijn om te onderzoeken of het niet beter is om deze wegen uit te breiden naar driemaal drie rijstroken? Dan is meteen ook het probleem van het inhaalverbod opgelost.

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, hoe zal de Vlaamse Regering de federale wetgeving in de praktijk omzetten? Zijn er al zones waar van de algemene regel kan worden afgeweken? Het is blijkbaar mogelijk dat de wegbeheerder zelf beslist om in een aantal zones het inhaalverbod niet in te voeren. Dat is een beetje de wereld op zijn kop. Er wordt een wet goedgekeurd waarvan kan worden afgeweken. Op welke criteria zal men zich baseren om van de algemene regel te mogen afwijken? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Mevrouw de minister, hebt u al een advies klaar voor de Vlaamse Regering?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, de heer Van Aperen heeft op een interessante en omstandige manier dit verhaal ingeleid. Ik zal proberen om niet in herhaling te vallen en me beperken tot de politieke vraag. Tegelijkertijd zal ik ook aangeven in welke richting mijn fractie denkt dat dit dossier moet evolueren.

De federale regering heeft op 7 juni beslist om een algemeen inhaalverbod in te voeren voor vrachtwagens op alle snelwegen en grote gewestwegen met tweemaal twee rijstroken. Die maatregel is niet genomen in overleg met de sector en is ook niet onderzocht op transporteconomisch vlak. Professor Blauwens van de Universiteit Antwerpen heeft daar trouwens zeer duidelijk op gealludeerd. Minister Peeters liet kort na het bekendmaken van deze maatregel via de pers weten dat hij in Vlaanderen de bestaande situatie die wordt gedefinieerd als een verstandig inhaalverbod, wil behouden. Hij kan dat omdat hij als grondwettelijk erkend wegbeheerder gemachtigd is om afwijkingen toe te staan op het algemeen verbod.

Tegen dat duidelijke standpunt rees verzet van de minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt die daar wellicht ook eerbare argumenten voor heeft. Ik stel als lid van de oppositie vast dat deze meerderheid niet meer eenduidig spreekt in dit belangrijke dossier. Er luiden minstens twee klokken en ik zou wel eens willen weten welke nu de officiële klok is. Wat is het officiële regeringsstandpunt? Zullen we het algemeen inhaalverbod zoals goedgekeurd door de federale overheid integraal toepassen in Vlaanderen? Zal de Vlaamse wegbeheerder op een verstandige manier uitzonderingen toestaan? Ik zou voor dat laatste willen pleiten.

Ik wil me in deze aangelegenheid zonder complexen de standpunten eigen maken van de beroepsfederatie FEBETRA. 97 percent van de leden is voorstander van een verstandig inhaalverbod. FEBETRA betreurt dat het overleg met de federale regering niet optimaal is verlopen en stelt vast dat in geen enkel ander Europees land dergelijk algemeen inhaalverbod bestaat. FEBETRA verwijst ook naar een aantal studies die de these van de minister verdedigen. Ze tonen immers aan dat een verstandig inhaalverbod transporteconomisch en verkeerstechnisch geen slechte maatregel hoeft te zijn. Integendeel, een standpunt van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, een studie uitgevoerd door Transport and Mobility, een 'working paper' van 2003, een advies van 6 februari van het Nederlandse ministerie van Verkeer- en Waterstaat en een recente studie van van Doorn-Klein bevestigen dit allemaal. Ook professor Blauwens deed aanvoelen dat de bestaande studies eerder aantonen dat een verstandig inhaalverbod een nuttige maatregel is, niet een algemeen inhaalverbod.

Het Vlaams Belang zal pleiten voor het standpunt dat door minister Peeters werd ingenomen en rekent

erop dat de Vlaamse Regering als lokaal wegbeheerder op een verstandige manier uitzonderingen toestaat op een door de federale regering opgelegd algemeen inhaalverbod.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heet Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw de minister, collega's, mijn interpellatie gaat weliswaar over hetzelfde thema, maar u zult ongetwijfeld begrijpen dat de inhoud ervan een totaal andere richting uitgaat.

Op 7 juni maakte federaal verkeersminister Landuyt een zwak en uitgehold compromis inzake verkeersveiligheidbevorderende maatregelen bekend. Van de invoering van een snelheidsbeperking voor vrachtwagens tot 80 kilometer per uur, die eerder door de sp.a als een ballonnetje werd opgelaten, was niets meer terug te vinden in de beslissing van de federale regering. Mijn fractie betreurt dat ten zeerste. Blijkbaar wegen de lobbyisten van de transportsector en van de just-in-time-economie voor de paarse federale regering zwaarder door dan de belangenverdedigers van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op tweemaal twee wegen was uiteindelijk een van de weinige wezenlijke maatregelen die overbleef van het federale maatregelenpakket.

Dat dachten we althans, maar dat was buiten Vlaams minister Peeters gerekend. Terwijl sp.a en de VLD op federaal vlak op de knieën gingen voor de transportsector, gaat CD&V er op Vlaams niveau plat voor op de buik. Minister Peeters kondigt onomwonden aan dat bij ervoor zal zorgen dat men in Vlaanderen niets zal merken van dit algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens. Hij wil enkel een beperkt inhaalverbod op enkele plaatsen en tijdens bepaalde tijdstippen, bijvoorbeeld tijdens de spits.

Uit de krantenartikels heb ik opgemaakt dat een van de argumenten van minister Peeters luidt dat een algemeen inhaalverbod te moeilijk controleerbaar is. Volgens mij is een gefragmenteerd inhaalverbod op sommige plaatsen of tijdstippen nog veel moeilijker te controleren.

Mijnheer de minister, u vraagt of een vrachtwagen om twee uur 's nachts dan geen caravan mag inhalen. Om twee uur 's nachts moet een wagen op een verlaten kruispunt ook stoppen voor een rood licht. Dat is logisch, al klinkt dat volgens sommigen heel absurd. Het is noodzakelijk om de veiligheid te garanderen.

Het is merkwaardig, maar we stellen vast dat 62 percent van alle letselongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, buiten de spitsuren gebeuren. Dat is dus net op het tijdstip waarop u het niet nodig vindt om een inhaalverbod in te voeren. We merken ook dat 's nachts tussen 22 uur en 6 uur ongeveer één vijfde van alle ongevallen gebeurt. Het is dus onverantwoord om het inhaalverbod te beperken tot de spitsuren. Dat blijkt uit deze cijfers.

Mijnheer de minister, op welke manier verantwoordt u uw weigering om de federale beslissing over de invoering van een veralgemeend inhaalverbod voor vachtwagens uit te voeren?

Hoe past die weigering in de visie op verkeersveiligheid van de Vlaamse Regering?

In welke mate zult u afwijkingen op het veralgemeende verbod toestaan?

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, wat is nu feitelijk het standpunt van de Vlaamse Regering? Sprak minister Peeters in eigen naam, namens zijn partij of namens de hele Vlaamse Regering? Ik zou graag hebben dat beide ministers zich hierover in duidelijke bewoordingen uitlaten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de interpellanten. Ze hadden het reeds over diverse aspecten van deze mogelijke maatregelen. Zo werd de kwestie bekeken vanuit transporteconomisch standpunt en vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid. Ik moet de heer Glorieux bijtreden: cijfers tonen overduidelijk aan dat er een positief effect te verwachten valt van een veralgemeend inhaalverbod en dat er geen reden is om vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid te argumenteren voor een uitzondering buiten de spitsuren.

Ik zou nog een derde aspect aan de discussie willen toevoegen. Een bevoegdheid van minister Peeters waar we hem veel minder over hebben gehoord is Leefmilieu. Om het Kyotoprotocol te respecteren, is een vermindering van de CO2-uitstoot door het wegverkeer een van de allerbelangrijkste maatregelen. De inspanningen van de industrie en de landbouw totnogtoe worden immers zo goed als tenietgedaan door de stijging van het wegverkeer.

Een jaar geleden hebben de ministers Peeters en Van Brempt een mediagenieke test gedaan om het verschil aan te geven tussen het verbruik en de CO2-uitstoot bij een sportief rijgedrag enerzijds en een defensief rijgedrag anderzijds. Welnu, een inhaalverbod leidt tot een homogenere verkeersstroom, een iets lagere gemiddelde snelheid bij vrachtwagens en minder rem- en optrekmanoeuvres van auto's. Het kan dus een belangrijk positief milieueffect hebben. Minister Peeters, hoe ziet u dat aspect van het inhaalverbod? Of is dat niet van belang?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik doe dezelfde vaststelling als de heer Penris. Minister X zegt inderdaad iets anders dan minister Y. Op zich is dat echter niet dramatisch, en ook binnen de fracties zullen we die verschillen in visie zien.

De heer Van Aperen heeft een goede analyse gegeven van de stand van zaken, net zoals de heer Penris. Mevrouw de minister, het moet ons echter van het hart dat deze federale beslissing – waar het in eerste instantie toch om gaat – genomen is achter de rug van de gemeenschappen. De problemen worden hiermee afgewenteld op de gemeenschappen, die op het punt van de snelheidsvermindering inderdaad bakzeil hebben gehaald.

De Vlaamse Regering moet een advies voorbereiden. Volgens het protocol moet minister Van Brempt voor de regering een advies voorbereiden op het KB. Minister Van Brempt, u hebt minister Peeters verweten voor zijn beurt te praten. Echter, zolang er geen advies is, is er ook geen standpunt van de regering. Bijgevolg praatte ook u voor uw beurt toen u zei dat u niet akkoord ging. We hoeven dus van niemand lessen te leren. Nu moeten we tot een coherent standpunt en dito advies komen.

In Wallonië is negatief gereageerd. De Walen zijn het absoluut niet eens met wat de federale bepalingen, en ze hebben een negatief advies gegeven, op grond van een bepaalde motivatie.

Ik kom even terug op het totale inhaalverbod. We hebben hier, zoals gezegd, niet zo'n hellende vlakken als in Wallonië. Toch zijn er stukken vals plat waar de vrachtwagens snelheid minderen. Bij een inhaalverbod moeten de andere daar dan achter blijven rijden, zodat alles vertraagt. De traagste houdt heel de keten op.

Een ander belangrijk element dat meespeelt, is de wettelijke afstand van 50 meter. Als iedereen achter elkaar moet blijven, dan wordt het des te belangrijker van die afstand te controleren, vooral op autostrades met twee vakken. Bovendien zijn er in Vlaanderen en in iets mindere mate in Wallonië om de zoveel kilometer op- en afritten. Voor de personenwagens moet het veilig inschuiven worden gegarandeerd. Dat is een belangrijke bron van verkeersonveiligheid voor de zwakste schakel op de autosnelwegen, de gewone personenwagens.

De CD&V-fractie heeft ook de argumenten van FEBETRA gelezen. We kunnen ons daar in hoge mate in vinden. Dat wil niet zeggen dat we er plat voor op de buik gaan, zoals de oppositie beweert. Wel vinden we dat er een aantal objectieve elementen in zitten.

Ons land is een uitgesproken transitland. Als dit doorgaat, dan zijn we het enige land in de Europese Unie dat dit realiseert. De vraag is of we het voldoende diets kunnen maken aan de internationale vrachtwagenchauffeurs. Het voorbeeld van het inhalen bij regenweer is al gegeven. Ik heb zo'n borden nog niet gezien, en als ze er al staan, hoe weet een buitenlandse vrachtwagenchauffeur dan wat ze exact betekenen? Hoe gaan we daarmee om? In de congresteksten van alle politieke partijen wordt ervoor gepleit om dit meer op Europees niveau te regelen. Als wij nu de voorloper gaan spelen, dan creëren we misschien onveiligheid.

Mijnheer Glorieux, ik noteer het inderdaad simplistische voorbeeld van de caravan of de vrachtwagen die 's nachts niet mag inhalen. Het reglement is inderdaad het reglement. We hebben dit ook meegemaakt met de schoolomgevingen, waarvoor we zone 30 hebben opgelegd.

De heer Eloi Glorieux: Het simplistische voorbeeld komt van de minister.

De heer Carl Decaluwe: Ja, maar het is ook een terecht voorbeeld, hoe simplistisch ook. Binnen de kortste keren krijgen we immers de reactie dat het toch niet de bedoeling kan zijn dat dit 's nachts ook geldt enzovoort, net zoals over de schoolomgevingen gezegd wordt dat die 30 per uur opnieuw 50 of 70 per uur moet worden na het sluiten van de scholen of tijdens de schoolvakanties. Dat zal hier dezelfde discussie zijn. U spreekt uzelf tegen wat dit betreft.

De heer Eloi Glorieux: Wij zijn voor een algemene zone-30-regel, zonder die uitzonderingen. Dan rijst dit probleem niet.

De heer Carl Decaluwe: Wij zijn daar helemaal niet voor gewonnen. Dat is het verschil met Groen! Hetzelfde geldt voor de vrachtwagens.

Ik heb gisterenavond de analyse nog eens bekeken die het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft gemaakt van de ongevallencijfers voor de periode 1991-2002. Uit die gegevens blijkt inderdaad dat 62 percent van de letselongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn buiten de spitsuren plaatsvindt. Ik kan echter nergens uit die cijfers opmaken dat er een verband zou zijn met de problematiek van het inhalen. Wie beweert dat dit verband er is, moet dat dan maar eens zwart op wit komen bewijzen, aan de hand van deze studie. Hier wordt op een goedkope, populistische wijze iets uit die studie gehaald dat er niet uit te halen valt, althans niet op een wetenschappelijke wijze. Met statistieken kan natuurlijk alles worden bewezen. Er wordt hier lichtzinnig omgegaan met die cijfers. Dit moet hard worden gemaakt.

Iedere fractie in dit parlement pleit voor meer verkeersveiligheid, maar hier gaat men op de populistische toer en is er sprake van amateurisme, ook vanwege de federale minister van Mobiliteit. Wie in België is er vandaag, onder paars, nog op de hoogte van het verkeersreglement? Niemand kan bijhouden hoe vaak het verkeersreglement al is aangepast, en misschien nog zal worden aangepast. Een van de eerste voorwaarden om verkeersveiligheid te scheppen, is dat het verkeersreglement gekend is, zodat het kan worden toegepast. Ik durf hier echter te beweren dat vrijwel geen elke Vlaming dat reglement nog precies kent. Elke dag staat er immers een nieuw ideetje in de krant, zelfs al is er geen beslissing.

Ik heb nog enkele aanvullende vragen. Welke timing stelt de regering voorop met betrekking tot het formuleren van een advies over het KB? Dat lijkt me een vrij neutrale vraag. Ik heb het dan nog niet over de inhoud.

Mevrouw de minister, u hebt al enkele dingen verklaard met betrekking tot die cijfers. Op welke wijze interpreteert u ze om te staven dat dankzij het inhaalverbod het aantal letselongevallen buiten de spitsuren is afgenomen? Dat hebt u immers vrijdag in de krant beweerd.

De regels met betrekking tot die 50 meter afstand zijn cruciaal. Hoe denkt u die te zullen laten controleren en toepassen?

Mijnheer de minister, we staan volledig achter uw stelling. Hoe het advies ook zal luiden, ik hoop niet dat de politieke wereld hier zal zorgen voor een compromis van de compromissen. Dat zou slecht zijn voor de verkeersveiligheid van de mensen die gebruik maken van onze wegen.

De heer Flor Koninckx: Ik wil even reageren. Ik acht de heer Decaluwe doorgaans vrij hoog, maar ik vind zijn uitspraak dat paars op federaal vlak amateuristisch bezig is met de verkeerswet en de verkeersveiligheid toch nogal brutaal. Ik ben het daar helemaal niet mee eens. Uit de verkeersveiligheidsstatistieken van de jongste vijf jaar blijkt het tegendeel.

In de uitspraak dat er veel te veel nieuwe regels bij zijn gekomen, kan ik me wel vinden, maar ik wil erop wijzen dat de federale overheid op dit ogenblik ernstig werk maakt is van een vereenvoudiging en een algemene herziening van de verkeerswet. Er zijn al tweemaal werkgroepen bijeengekomen om te bekijken hoe we die zaken kunnen vereenvoudigen. De heer Decaluwe heeft immers gelijk: indien we willen dat het verkeersreglement wordt nageleefd, moet het gekend zijn. Opdat iedereen het kan kennen, moet het eenvoudiger worden.

Die tussenafstand van 50 meter is inderdaad nu ook al de wettelijke norm. Die wordt steeds meer gecontroleerd door de federale politie die daar ook nieuwe apparatuur voor heeft gekregen. Bij een algemeen inhaalverbod is dat immers een voorwaarde om het verkeer veilig te laten verlopen en de gewone weggebruikers in staat te stellen nog in te voegen en de autosnelweg af of op te rijden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik blijf zeggen dat de toename van de verkeersveiligheid vooral de verdienste is geweest van de lokale politie. Het zwaartepunt van de verkeersonveiligheid situeert zich immers op de gewestwegen, en niet op de autosnelwegen. Indien er ongevallen gebeuren op autosnelwegen, zijn dat natuurlijk inderdaad zware ongevallen, maar uit een analyse van de cijfers blijkt dat het vooral te danken is aan de lokale politie en eigenlijk heel weinig te maken heeft met de inzet van de federale overheid.

De heer Decaluwe heeft een punt: zoals minister Landuyt de invoering interpreteert, kunt u alleen maar toegeven dat dit je reinste improvisatie is. Eerst wordt de 30-kilometerzone ingevoerd. Tussen haakjes, het Steunpunt Verkeersveiligheid acht het niet bewezen dat dit de meest effectieve maatregel

is voor een veilige schoolomgeving. Ik verwijs naar de studie van dit steunpunt, waarin ik trouwens nog zeer veel vertrouwen heb. Op een bepaald ogenblik verspreidde de minister dan een persbericht waarin hij maatregelen aankondigde met betrekking tot de vaste signalisatie. Zo zou de 30 kilometer per uur alleen nog geldig zijn tijdens de schooltijden, er zou een onderbord komen enzovoort. Het resultaat was totale verwarring op het terrein. De ene week wordt er gezegd dat er variabele signalisatie komt. De week erop wordt gezegd dat het een vaste signalisatie blijft. Wie over eenzelfde gewestweg rijdt, zou dan eerst variabele signalisatie ontmoeten, dan vaste, dan misschien weer variabele en dan opnieuw vaste. Voor de eenduidigheid en de leesbaarheid op de weg lijkt dit me geen goede zaak.

Een tijd geleden is er een zeer groot artikel verschenen in een Vlaamse krant over de vijftien werken van Landuyt. Ik zal één voorbeeld geven. Minister Peeters kent het onderwerp ongetwijfeld ook. Het gaat over de te zwaar geladen vrachtwagens. Mijnheer de minister, het wegenonderhoud is zeer belangrijk. Af en toe worden er steekproeven gedaan om na te gaan of de vrachtwagens te zwaar geladen zijn. U kunt er gif op innemen dat er dan een hele hoop pv's worden uitgeschreven.

Door wie moet die controle gebeuren? Door de lokale politie. Mijnheer de voorzitter, u weet ook dat daar de autonomie van de lokale politie speelt. Zij bepaalt of er overbelasting is.

Minister Landuyt verspreidt allerlei verhalen. Iedereen neemt die als waarheid aan. De realiteit is, spijtig genoeg, dat de controle dikwijls niet wordt uitgevoerd.

De snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur is een soort fetisj geworden terwijl minister Landuyt in interviews zegt dat men zich daar niet druk om moet maken omdat de gemiddelde snelheid van een vrachtwagen toch niet hoger ligt. Mevrouw de minister, ik kan u die krantenin terviews bezorgen.

We moeten ooit eens een punt kunnen zetten achter die voortdurende wijziging van de verkeersreglementering. Ik kan dat niet meer volgen. Er moeten dringend cursussen worden ingericht voor een hele hoop mensen.

Mijnheer de voorzitter, in deze commissie is er één keer een wetenschappelijk onderbouwde discussie gevoerd, waarbij zowel de vertegenwoordigers van het VITO als van het steunpunt aanwezig waren. U herinnert zich het debat over de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur. Waarom gaan we ook niet eens naar de buitenlandse voorbeelden kijken? Ik verwijs naar Nederland. Minister Peijs heeft voor bepaalde autosnelwegen een aantal maatregelen getroffen. Nu gaat ze er daar weer een aantal van terugschroeven omdat er een probleem is met de handhaving en – vooral – omdat het systeem toch niet werkt.

De ene keer zeggen we dat we het systeem wel willen invoeren en ook zullen zorgen voor de nodige handhaving. Stellen we andere dingen voor, dan wordt ons geantwoord dat we die niet in de hand hebben omdat we de handhaving niet kunnen garanderen. Het steunpunt levert toch goed werk! Laat die mensen op basis van buitenlandse voorbeelden bepaalde elementen onderzoeken. Op basis daarvan kunnen dan uitspraken worden gedaan.

Ik heb de indruk dat er nu maatregelen worden getroffen zonder dat men weet wat het effect ervan zal zijn. Op dat vlak kunnen we nog veel leren van de Nederlanders. In dit land werken we nog te vaak op een geïmproviseerde manier.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik laat alle uithalen naar de federale minister voor rekening van de respectieve sprekers. Ik zal daar niet op reageren. Misschien zijn hier vertegenwoordigers met een dubbel mandaat. Ik nodig hen uit daarover in het federale parlement te interpelleren.

U kent mijn standpunt over de regionalisering en de federalisering van de verkeerswetgeving. Tot nader order is de federale regering daarvoor bevoegd. Wij hebben ons daar naar te schikken. Wel zijn er afspraken en zelfs een aantal bepalingen in de bijzondere wet die aangeven hoe de adviesverlening en de betrokkenheid van de gewestregeringen wordt georganiseerd. Ik ben volop bezig een advies voor te bereiden voor de Vlaamse Regering. Mijnheer Decaluwe, we zouden daar op 20 juli as mee klaar willen zijn. Op basis daarvan zal de discussie in de Vlaamse Regering worden gevoerd.

U kent het voorstel dat de federale regering op tafel heeft gelegd. Er zou een inhaalverbod worden inge-

steld op wegen buiten de bebouwde kom met twee rijstroken, en dit in de gevolgde rijrichting voor bestuurders van voertuigen en slepen met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton. Deze bepaling is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen. Van dat inhaalverbod kan in specifieke gevallen worden afgeweken. Hiervoor werd in het ontwerp van ministerieel besluit een heel nieuw verkeersbord uitgevaardigd.

Zoals ik daarnet al zei, valt deze nieuwe federale regel onder de algemene verkeersreglementering. Dat wil zeggen dat ze zal gelden voor alle Belgische wegen, inclusief de Vlaamse. In specifieke gevallen kan er van die regel worden afgeweken door middel van een dynamische rijstrooksignalisatie of door permanente signalisatie.

Een beetje vooruitlopend op discussies die nog moeten worden gevoerd in de Vlaamse Regering wil ik toch antwoorden op bepaalde vragen die hier werden gesteld. Het voorstel van de federale regering maakt dat we overgaan van signalisatie op de wegen gebaseerd op aanvullende reglementering naar een algemene regel. Onder meer mijnheer Van Aperen heeft gezegd dat er vandaag een onduidelijke situatie bestaat. Ik moet dat beamen. Niet iedereen weet goed waar en in welke omstandigheden hij zich aan de bepalingen moet houden. Het is ook steeds beter een algemene regel te hebben dat uitzonderingen.

We werken in Vlaanderen veelal op een andere manier. In het verleden was daar ook reden toe. Misschien zal dat in de toekomst ook het geval zijn. Daarom ben ik niet zo onder de indruk van het argument dat Wallonië een ander standpunt inneemt. Het is het zelden met ons eens tijdens debatten over verkeersveiligheid. Toen de Vlaamse Regering en de Vlaamse overheid in het verleden op de gewestwegen de snelheid van 90 naar 70 kilometer per uur wensten te verlagen, heeft de Waalse Regering zich daartegen verzet. De federale regering heeft die algemene regel dan ook niet ingevoerd, met alle gevolgen van dien. In Vlaanderen hebben we dat terecht doorgevoerd. De effecten op de verkeersveiligheid zijn kenbaar, maar er staan nu ontzettend veel borden langs de kant van de weg om aan te duiden dat maar 70 in plaats van 90 kilometer per uur mag worden gereden. Ik denk dat de 70 kilometer per uur, als regel, ook door de publieke opinie wordt aanvaard, al is vandaag de algemene regel dat op gewestwegen 90 kilometer per uur mag worden gereden.

Vlaanderen is altijd vragende partij geweest voor een algemene reglementering die goed is voor de verkeersveiligheid. In het advies dat wordt voorbereid, zal ik ook rekening houden met het feit dat een algemeen reglement wordt voorgesteld. Bij de evaluatie zal mijn uitgangspunt in eerste instantie de verkeersveiligheid zijn. Het is belangrijk om een goed evenwicht te vinden. Bij een inhaalverbod kan colonnevorming ontstaan. Het zal heel belangrijk zijn om de verplichte afstand tussen vrachtwagens sterk te handhaven. Dat moeten we zeker en vast meegeven aan de federale regering.

Een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid bereiken we door te werken met homogene verkeersstromen. Die zijn vooral te danken aan het feit dat vrachtwagens geen rijstrookveranderingen meer doen en er heel wat minder manoeuvres zullen zijn op de weg. Een inhaalverbod heeft effect op de doorstroming op onze wegen en kan een effect hebben op het leefmilieu.

Wat moet nu verder gebeuren? Het advies moet worden geschreven en binnen de Vlaamse Regering moet de discussie worden gevoerd. Als u mijn persoonlijk standpunt vraagt: ik ben voor een pragmatische invoering. De mogelijkheid om in inhaalzones te voorzien, moet zeker worden benut om ervoor te zorgen dat het inhaalverbod toepasbaar is op de Vlaamse wegen.

Ik merk dat gepleit wordt om het inhaalverbod niet in te voeren, met als argument dat het uniek zou zijn in Europa en we dan een voorloper zouden zijn. Ik ben voorstander om voor een aantal zaken, zeker als het over verkeersveiligheid gaat, voorloper te zijn. Maar ik heb dat argument niet gehoord in de discussie over de 80 kilometer per uur. Dat was een niet onbelangrijke harmonisering voor Europa. Ik heb toen drie argumenten aangehaald: verkeersveiligheid, leefmilieu en harmonisering. Op dat moment was dat geen argument. Ik ben democraat en er is geen meerderheid − wat ik betreur − dus ik heb me daarbij neergelegd. De discussie komt nog wel eens terug. Men kan een argument niet de ene keer wel en de andere niet bovenhalen. Ofwel is men voor harmonisering en gaat men resoluut voor de harmonisering van de snelheid, ofwel vindt men harmonisering niet belangrijk en kiest men voor aparte maatregelen.

De heer Carl Decaluwe: In de helft van de Europese landen is er een maximumsnelheid van 80 kilometer, in de andere helft niet. Als we een inhaalverbod invoeren, zouden we de enige zijn.

Minister Kathleen Van Brempt: Dat klopt niet. Het gaat over de meeste van de ons omringende landen. In Nederland rijden vrachtwagens niet sneller dan 80 kilometer per uur en is men met drastischer maatregelen bezig.

Ik wil het debat over de 80 kilometer per uur niet voeren. Die discussie is gepasseerd. Ik zeg alleen dat argumenten blijkbaar de ene keer wel en de andere keer niet gelden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, kan ik daar iets aan toevoegen?

Het is juist dat de Vlaamse Regering een advies gaat geven. Dat advies is er nog niet. Daarover zal binnen de Vlaamse Regering worden gesproken. Alle voorzetten die hier zijn gegeven, zullen zeker in het debat worden opgenomen.

Ik wil een aantal dingen nog eens extra onderstrepen. Ik heb een plannetje van de huidige situatie. In Vlaanderen hebben we een aantal wegen met een vast inhaalverbod en een aantal wegen met een inhaalverbod gedurende de spits. De invoering gebeurt op basis van een aantal criteria: de totale hoeveelheid verkeer in één richting per uur en het percentage zwaar verkeer. Dat wordt zeer goed bekeken en toegepast op de wegen.

Het inhaalverbod bij regenweer is een algemeen geldend inhaalverbod. Bij mijn weten zijn er geen borden geplaatst, het is simpel: als het regent, mag men niet inhalen. De handhaving van die regel geeft problemen. Ik verwijs hiervoor naar de discussie op het federale niveau. Waarom wordt dat reglement niet nageleefd? Bij de invoering van deze regel, zou men ook moeten zorgen voor handhaving. Een vrachtwagenchauffeur moet het verkeersreglement kennen, hij moet weten dat bij regenweer niet wordt ingehaald. Vanuit die invalshoek is een bord niet nodig. Ook in de nieuwe regeling zal dat zo zijn, want er is een algemeen inhaalverbod op de wegen met tweemaal twee rijstroken.

In Nederland geldt voor de drukke wegen met tweemaal twee rijstroken een inhaalverbod op werkdagen tijdens de zogenaamde venstertijden. Dat is een systeem zoals wij dat kennen. In Vlaanderen is dat tussen 6 en 10 uur en tussen 16 en 19 uur. In Nederland is dat van 6 tot 10 uur en van 15 tot 19 uur. Op bepaalde plaatsen geldt het inhaalverbod van 6 tot 19 uur.

In Nederland heeft een aantal proefprojecten met dynamische inhaalverboden voor vrachtwagens proefgedraaid, ook op snelwegen met tweemaal drie rijstroken. De evaluatie zal midden dit jaar worden afgerond. Binnenkort zal mijn collega Peijs in de Tweede Kamer daarover tekst en uitleg geven. Mijnheer Peumans, het is heel goed om ook in België een aantal nieuwe elementen te laten proefdraaien en te evalueren.

In Frankrijk en Duitsland bestaat een gelijkaardige situatie. Frankrijk heeft op een aantal snelwegen een systeem, waarbij op bepaalde delen de twee rijstroken vier rijstroken worden en trage voertuigen verplicht zijn om de uiterst rechtse rijstrook te gebruiken.

Op basis van de informatie die ik heb, kunnen we stellen dat er in Europa geen algemeen inhaalverbod is. Dat wil niet zeggen dat we in de spits moeten lopen en het in België moeten invoeren. In andere landen bestaat op dit moment, op bepaalde stukken en op bepaalde tijdstippen, een inhaalverbod, zoals we dat ook in Vlaanderen hebben ingevoerd.

Dit is een dossier waar zoveel mogelijk op basis van cijfermateriaal en ervaringen in het buitenland moet worden geoordeeld. Het gaat hier ook over mensenlevens, we moeten dit goed en duidelijk organiseren. Men moet zo weinig mogelijk met emoties, maar zo veel mogelijk met facts and figures werken.

Ik beschik over enkele cijfers in verband met het aantal ongevallen. De heer Decaluwe heeft er ook naar verwezen. De meest recente cijfers dateren van 2001: het aantal letselongevallen waarbij vrachtwagens waren betrokken, bedroeg 2.793; het aantal letselongevallen waarbij minstens één vrachtwagen was betrokken, bedroeg 653 of 23 percent. Het aantal ongevallen als gevolg van het inhalen of uitwijken, bedraagt één vijfde van het aantal incidenten waarbij vrachtwagens waren betrokken. Ik heb geen cijfers die duidelijk maken wat het aantal letselongevallen is waarbij vrachtwagens zijn betrokken en die gebeuren buiten de spits naar aanleiding van een inhaal- of uitwijkmanoeuvre. Die cijfers bestaan bij mijn weten niet. Er moeten maatregelen worden genomen om ongevallen met vrachtwagens die meestal zeer ernstig

zijn, te verminderen. Het federale niveau heeft daar ernstig over nagedacht en we moeten er alles aan doen om het aantal ongevallen met vrachtwagens te doen dalen.

Mijnheer Penris, er is nog geen standpunt ingenomen door de Vlaamse Regering. Dat zal er zijn voor 20 juli. Ik heb een aantal bedenkingen geformuleerd bij het KB dat door het federale niveau is goedgekeurd. Die heb ik ook geformuleerd tijdens de Interministeriële Comités voor de Verkeersveiligheid op 24 februari en 24 maart. Ik heb als wegbeheerder een aantal technische vragen gesteld omtrent het bord. Momenteel zijn er twee borden: de C39 en C41. Die zijn niet meer nuttig als het algemeen inhaalverbod wordt ingevoerd. Ze zullen moeten worden verwijderd en vervangen door een nieuw bord. Is er bijvoorbeeld een bord van toepassing uit de Conventie van Genève over de verkeerstekens? Hoe zal het bord er dan uitzien? Dat zijn voor mij pertinente vragen.

Een tweede reeks vragen ging over de situatie van de opritten. Vormt de afstand van 50 meter geen probleem? Als voertuigen trager rijden, ontstaat er een colonne op de snelweg waarin moet worden ingeschoven. Is het dan niet noodzakelijk om de afstand van 50 meter te verlengen? Dat zou ervoor kunnen zorgen dat er bijkomende borden nodig zijn. In Duitsland en Engeland zijn er voorbeelden van colonnes vrachtwagens en er zijn ook verschillende studies over gemaakt. Er zijn pro's en contra's die het voor mij noodzakelijk maken dat een en ander beter wordt geduid met facts and figures.

Er is me gevraagd in welke mate ik afwijkingen op het algemeen verbod zal toestaan. We zullen daar ook advies over uitbrengen. Minister Landuyt heeft wat dat betreft ook verschillende standpunten ingenomen. Ik wil daar verduidelijking over. Op een bepaald moment had hij het over zeer strikte afwijkingen. Daarna zijn die afwijkingen wat verbreed. Het zou niet gaan over hele stroken, maar over bepaalde zones. Mijn vraag is hoe lang die zones zijn. Denkt hij ook aan afwijkingen in de tijd, zoals dat nu het geval is?

Mijnheer Glorieux, u haalde het voorbeeld aan van caravans. De heer Decaluwe verwees terecht naar de 30-kilometerzone. Het is erg belangrijk om van in het begin duidelijk te zijn om achteraf niet geconfronteerd te worden met bepaalde uitspraken. Als ik als wegbeheerder een bord plaats, dan wil ik dat het wordt nageleefd. Ik wil achteraf niet geconfronteerd worden met bepaalde situaties. Ik geef een voorbeeld. Als een vrachtwagenchauffeur 's nachts alleen op de weg rijdt en een caravan met noorderburen tegenkomt die aan een bepaalde snelheid rijdt, dan zal hij die niet mogen voorbijsteken. Nu mag dat nog wel. De vraag is of dit de verkeersveiligheid in het gedrang brengt.

Dit zijn allemaal pertinente vragen waarover we van gedachten moeten wisselen. Ik heb begrepen dat het Federaal Comité voor de Verkeersveiligheid gisteren bij elkaar is gekomen en dat een aantal van deze punten er zijn besproken.

Er is me gevraagd of ik in eigen naam sprak, in naam van mijn partij of in naam van de Vlaamse Regering. Ik sprak niet namens de regering want die moet nog een advies formuleren. Ik heb ook niet gesproken namens mijn partij. Ik ben minister en partijstandpunten worden door anderen gegeven. Als wegbeheerder heb ik pertinente vragen gesteld. Ik hoop dat we antwoorden krijgen op die vragen vooraleer de Vlaamse Regering een advies geeft. Dit zou ons toelaten een goed en gefundeerd advies uit te brengen. Als dat advies er is, zult u daarvan in kennis worden gesteld.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, er is eigenlijk niet op mijn vragen geantwoord omdat er nog geen standpunt is ingenomen en omdat er nog geen duidelijkheid is.

Ik vind het hypocriet dat sommige collega's de ongevallen bijna allemaal toeschrijven aan de vrachtwagensector. De sector wordt gedemoniseerd. Dat wordt zeer duidelijk gesteld door Groen! en er is ook wel wat rood bij. Ik vind het erg dat we discussiëren over ongevallen zonder dat er een goede analyse is. Als er een ongeval gebeurt, wordt bijgehouden hoeveel gewonden en doden er zijn. Hoe het ongeval is gebeurd en wie er schuld aan heeft, is nooit bestudeerd. Om met kennis van zaken te discussiëren over verkeersveiligheid, moeten we over een grondige ongevallenanalyse beschikken.

Mevrouw de minister, u had het over harmonisering. Ik vraag me af welke richting die uitgaat. In Nederland en Duitsland geldt er een beperking van 80 kilometer per uur. In Frankrijk, België en Luxemburg geldt 90 kilometer per uur, en in Engeland en Ierland is dat 60 miles.

Mevrouw de minister, ik heb gelezen dat u eens bent meegereden naar Zeebrugge met een vrachtwagen via

de fameuze N49. Ik nodig u uit om tijdens het verlof eens 1, 2, 3 of 4 weken met mij mee te rijden naar Duitsland en naar Frankrijk. U zult dan merken hoe 'plezant' het is om tijdens de zomerperiode achter de caravans te hangen. Als het inhaalverbod een algemene regel wordt, rijden we straks allemaal even snel als de traagste. Ik heb er daarom voor gepleit om in uw advies op te nemen dat de minimumsnelheid wordt verhoogd tot 80 kilometer per uur. U stelt dat wij dat maar moeten gaan uitleggen in het federaal parlement. Dat is gemakkelijk. Uiteindelijk formuleert u een advies. Indien hierover een akkoord kan ontstaan binnen de Vlaamse Regering, dan kunt u dat toch in het advies opnemen?

Op de N49 richting Zeebrugge mogen, voorbij het kruispunt van Zelzate, vanaf de lichten van Assenede ook landbouwvoertuigen op de mooie tweemaal twee weg rijden.

Minister Kathleen Van Brempt: Het KB voorziet in een uitzondering voor landbouwvoertuigen.

De heer Jul Van Aperen: Waarschijnlijk moet daarvoor nog een bord worden gemaakt.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is een algemene regel.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de minister, mevrouw de minister, u spreekt beide over inhaalzones. Ik stel me daar wat vragen bij. Enerzijds is er sprake van een harmonisering omdat het gemakkelijk is dat alles overal hetzelfde is, maar anderzijds wordt gezegd dat in inhaalzones zal worden voorzien. Die inhaalzones zullen dan een uitzondering vormen op de algemene regel.

Op dit moment is de toestand niet zo slecht. We hebben een vrij duidelijk en aangepast inhaalverbod op bepaalde wegen. Nu wordt de situatie gedeeltelijk omgedraaid en wordt toelating gegeven om in te halen. We moeten eens goed nadenken over het uitbreiden van bepaalde wegen. Het is immers voor de weggebruiker niet duidelijk indien er een algemeen inhaalverbod is en er plots een bord staat – dat men moet zien natuurlijk – dat aangeeft dat wel mag worden ingehaald. Duidelijkheid is in deze aangelegenheid nochtans heel belangrijk.

Ik hoop in elk geval dat de Vlaamse Regering eens goed nadenkt over het advies. Ik vind het heel spijtig dat de adviezen niet kunnen worden vastgelegd na een volwaardige discussie in het Vlaams Parlement. *(Opmerkingen)*

We beschikken over te weinig basismateriaal en cijfermateriaal om op een duidelijke manier verder te discussiëren.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik heb in dit debat drie aspecten opgemerkt: een politiek, een transporteconomisch en verkeerstechnisch, en een juridisch.

Het politieke aspect is bijzonder duidelijk geworden. In dit parlement is een splitsing merkbaar. De voorstanders van een algemeen inhaalverbod bevinden zich ter linkerzijde. De tegenstanders van een algemeen inhaalverbod bevinden zich in het centrum en ter rechterzijde. Ik merk dat de deling die zich aftekent tussen de fracties, ook bestaat binnen de regering zelf. Ik heb immers zowel mevrouw de minister als mijnheer de minister gehoord en ik stel vast dat hun visies nog altijd niet overeenstemmen.

De Vlaamse Regering belooft ons om uiterlijk op 20 juli duidelijkheid te verschaffen. Op dat moment is het parlement in reces. Ik wil daarvoor wel terugkomen, want ik zal niet erg ver weg zijn. Ik denk echter dat het voor ons allemaal nuttig is om eerder duidelijkheid te bekomen. Daarom kondig ik nu al aan dat ik een met redenen omklede motie zal indienen die die duidelijkheid moet verschaffen en die het hele parlement zal uitnodigen om een uitspraak te doen in deze of gene richting.

Het tweede aspect is het transporteconomische en verkeerstechnische. Ik stel vast dat de sector, op basis van argumenten, tegenstander is van een door de federale regering opgelegd algemeen inhaalverbod. Ik stel ook vast dat de technici, de verkeersdeskundigen, op verschillende niveaus en in diverse landen, argumenten aanreiken om een algemeen inhaalverbod af te wijzen. Ik stel vast dat zelfs minister Van Brempt op een bepaald ogenblik in een fameus compromis bij het compromis aangeeft dat ze wel in een uitzondering op de algemene regel wil voorzien door op bepaalde plaatsen inhaalzones te creëren. Dat is misschien een stap in de goede richting, maar gaat zeker niet ver genoeg en zal zowel door de sector als door de onderzoekers als onvoldoende worden beschouwd.

Ten derde is er het juridische aspect. Deze regering, en meer bepaald minister Peeters, blijft de wegbeheerder.

Mijnheer de minister, u bezit grondwettelijk een aantal rechten. U kunt de signalisatie aanpassen zoals het u uitkomt: op een dynamische, telematisch georganiseerde, dan wel op een constante manier zoals nu het geval is. Ik nodig u uit om dat effectief ook te doen en dus om het inhaalverbod op een verstandige manier te moduleren.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Collega's, ik stel vast dat de nog niet zolang geleden door CD&V verguisde opendebatcultuur meer dan terug is. We hebben er hier vandaag een staaltje van gezien, net zoals de afgelopen dagen ook in de pers het geval was. Het gaat eraan toe zoals tijdens de hoogdagen van de vorige legislatuur. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

De heer Ludwig Caluwé: Het is altijd een gevolg van federale beslissingen.

De heer Eloi Glorieux: Ik stel vast dat tegen 20 juli een advies zal worden voorbereid en worden voorgelegd aan de regering. Op basis van dat advies moet het debat in de Vlaamse Regering worden gevoerd.

Het debat wordt nu echter al gevoerd, zowel in de media als in het parlement, en gelukkig maar dat het ook hier gebeurt. Ik stel daarbij vast dat ministers een totaal tegengesteld standpunt verkondigen. Ik ben het er absoluut mee eens dat er in de verkeerswet onduidelijkheid ontstaat door allerhande uitzonderingen bij eenzelfde maatregel. Dat geldt voor de 30-kilometerregel waarop minister Landuyt de ene uitzondering na de andere aankondigt en waardoor niemand nog weet hoe of wat. De tegenstrijdige uitlatingen die we de afgelopen dagen in de media konden lezen en vandaag hier hebben gehoord van twee vooraanstaande ministers van de Vlaamse Regering, zorgen evenzeer voor onduidelijkheid.

Mijnheer de voorzitter, minister Peeters beaamt dat er eerst een advies moet komen vooraleer het debat door de regering wordt gevoerd. Ondertussen haalt hij hier een argumentatie aan die volledig haaks staat op de stellingen van minister Van Brempt. Het ergste is dat beide hun mening verkondigen met een pokergezicht. Als we hen wijzen op het verschil, zitten ze samen te lachen, te gniffelen en te keuvelen en doen ze alsof er niets aan de hand is.

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, u hebt natuurlijk het recht om uw stellingen te verkondigen, maar het zou beter zijn indien u eerst onderling overleg pleegt en daarna met een gezamenlijk standpunt naar buiten treedt of dat u erkent dat er een grote tweestrijd of twist bestaat binnen de regering. Wat we vandaag meemaken, is een staaltje van slecht bestuur. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik dank de ministers voor hun omstandige antwoorden. Ik heb uit het antwoord van minister Peeters begrepen dat hij in de eerste plaats duidelijkheid vraagt en dat hij extra gegevens wenst over de effecten van een mogelijk algemeen inhaalverbod. Ik heb gemerkt dat de verkeersveiligheid heel belangrijk is voor hem.

Mijnheer de minister, u stelde dat colonnevorming eventueel tot een probleem zou kunnen leiden. Ik begrijp dat niet helemaal. Op dit ogenblik is er immers ook al colonnevorming. Er bestaat een inhaalverbod gedurende grote delen van de dag op autosnelwegen met tweemaal twee rijstroken. Op de E313 Luik-Antwerpen is er momenteel colonnevorming. Op dit ogenblik geeft dat blijkbaar geen problemen. Waarom zou dit dan een probleem worden indien we het inhaalverbod veralgemenen?

U zei dat u rekening wilt houden met alles aspecten in deze discussie, om tot een genuanceerd advies te kunnen komen. Ik heb u gevraagd hoe het dan zit met de milieuaspecten. Mijnheer Decaluwe, er bestaan wel degelijk heel genuanceerde studies ter zake. Ik nodig u uit om naar de website www.tmleuven.be te surfen, de website van Transport & Mobility Leuven. Zij hebben het effect van een inhaalverbod op 2-maal-2-wegen op het verbruik en dus de CO2-uitstoot heel uitgebreid bestudeerd. Mijnheer de minister, ik vraag u dus dat u, in uw hoedanigheid van Vlaams minister van Leefmilieu, daar ook oog voor zou hebben in deze discussie.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, het lijkt me dat de soep niet zo heet wordt gegeten als ze wordt opgediend. Mevrouw de minister, als ik u zo beluister, zegt u iets nieuws in dit debat als we vergelijken met uw sterke verklaringen in de media. Zo kan er nu wel worden afgeweken.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb dat altijd gezegd.

De heer Carl Decaluwe: Dat kan wel zijn, maar ik baseer me op wat ik lees in de kranten en wat ik hier hoor. Dat afwijking mogelijk is, is een eerste, belangrijke stap.

Diverse leden, waaronder de heer Van Aperen, hebben het benadrukt: de huidige situatie, met afwijkingen, is uiteindelijk nog zo slecht niet. Ik roep op om op basis daarvan te zoeken naar een compromis dat duidelijkheid creëert voor de weggebruikers. Daar gaat het immers uiteindelijk om. Maak er alstublieft geen symbooldossier of een fetisj van. Daar wordt de weggebruiker niet beter van.

De belangrijkste conclusie van dit debat is dat er een groot gebrek aan cijfermateriaal bestaat. Minister Peeters heeft een poging gedaan om, met het materiaal waarover hij beschikte, een beleid te motiveren. We stellen tot onze eigen schade en schande vast dat bepaald cijfermateriaal voorhanden is, bijvoorbeeld indien het gaat over de relatie tussen al dan niet inhalen en de problematiek van de verkeersonveiligheid en -ongevallen. In Nederland zijn die cijfers er wel.

Ik wil dus een oproep doen tot de hele commissie, en ook tot minister Van Brempt. Samen met de heer Peumans heb ik hier – net zoals ik dat had gedaan in de vorige zittingsperiode – een voorstel van decreet ingediend met betrekking tot de ongevallenanalyse. Onze minister-president is ook verantwoordelijk voor Statistiek. Er hebben hier al zeer leerrijke hoorzittingen plaatsgevonden ter zake.

We moeten na het reces onze werkzaamheden voortzetten en, in overleg met iedereen, bekijken hoe ons voorstel van decreet kan worden geamendeerd. Zo zal er eindelijk werk worden gemaakt van goed cijfermateriaal, dat toe te passen is in alle regio's en waarop de beleidsmakers zich kunnen baseren om goede maatregelen te nemen. Nu heb ik immers het gevoel dat allerhande cijfers worden gebruikt en misbruikt om toch te proberen een overwinning te boeken in een symbooldossier en beslissingen te nemen vanuit een buikgevoel. Dan heb ik het weer over de federale overheid. Ik vind dat dit niet meer kan.

Mijnheer Peumans, na het reces zullen we vragen dat de voorzitter ons voorstel van decreet opnieuw op de agenda zet, zodat hier werk van kan worden gemaakt. Dit staat immers ook in het regeerakkoord. Dan kunnen de minister en de regering uitvoeringsbesluiten maken om dit op poten te zetten.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt gezegd dat een aantal dingen moeten worden geëvalueerd. U verwijst daarbij altijd heel graag naar Nederland. Alleen al de SWOV doet in Nederland enorm veel op het vlak van verkeersveiligheid en onderzoek ter zake. Kan er op dit ogenblik een evaluatie worden voorgelegd van de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen? Ik denk dat het antwoord negatief is. Ik ken alleszins geen studies die dit steekproefsgewijs of op een andere wijze onderzoeken. Ik ken een aantal Nederlandse studies ter zake, maar geen Belgische.

De heer Jan Penris: Er is de Leuvense studie van Transport & Mobility.

De heer Jan Peumans: Is die gebaseerd op een literatuurstudie of op de ervaring op Belgische en Vlaamse autosnelwegen?

Ik wil er net als de heer Decaluwe op wijzen dat we met betrekking tot de ongevallenanalyse een hoorzitting hebben gehouden met een aantal deskundigen. Hun conclusie luidde dat het daar heel beroerd mee gesteld is. Ik kom terug op de gewestwegen. Ik nodig u uit om contact op te nemen met een aantal politiezones en hun te vragen hoe zij een aantal van die dingen moeten doen. De hele aansturing, ook federaal, laat op zich wachten. Dat is geen verwijt aan het adres van iemand, maar de realiteit is dat we veel te weinig materiaal hebben om ons op te baseren.

Ik wil er eveneens op wijzen dat de adviezen van de Vlaamse Regering de federale regering niet binden. Ik verheug me erop, mevrouw de minister, dat u steeds zegt dat de regionalisering van alles wat met verkeersveiligheid te maken heeft, voor u niet snel genoeg kan gebeuren, zodat we niet steeds afhankelijk zijn van de federale overheid. We hebben allemaal wellicht een profileringsdrang, en mannen misschien wat meer dan vrouwen, maar bij minister Landuyt is die af en toe wel erg groot. We zouden eens een student moeten vragen een analyse te maken van alle uitspraken die minister Landuyt heeft gedaan over verkeersveiligheid, en van wat er naderhand van is terechtgekomen. Heel wat mensen denken dat het inhaalverbod voor vrachtwagens nu al ingevoerd is. De minister heeft het gezegd, zo denken ze, dus wordt het toegepast. Dat vind ik geen goede ontwikkeling.

De heer Flor Koninckx: Het gebeurt niet altijd, maar ik wil de heren Peumans en Decaluwe bijtreden als het gaat over de ongevallenanalyse. We moeten daar

inderdaad dringend werk van maken. Tijdens een hoorzitting werd me bevestigd dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de eerste schuchtere stappen zou zetten naar een ongevallenanalyse. Ik heb daar echter sinds zes maanden niets meer van gehoord. Indien daar niets van in huis komt, of dit onvoldoende resultaat heeft opgeleverd, of er geen mogelijkheid tot uitbreiding is, dan moeten we het heft in eigen handen nemen. Dan moeten we eens grondig nadenken over de vraag of we dat niet beter zelf kunnen doen. Het is niet altijd zo dat we, wat we zelf doen, beter doen, maar hier zou dit wel eens kunnen. Op het ene of op het andere niveau moet er dus dringend werk worden gemaakt van die ongevallenanalyse.

Verder wil ik vragen dat wat de heer Van Aperen zegt over het optrekken van de minimumsnelheid op autosnelwegen, mee in overweging zou worden genomen bij het opstellen van het advies. Autosnelwegen zijn immers ontworpen opdat er een zekere snelheid zou kunnen worden ontwikkeld. Wie 70 kilometer per uur rijdt, hoort eigenlijk niet thuis op een autosnelweg, maar op een gewestweg.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb er geen probleem mee dat de bestaande studies eens grondig zouden worden geïnventariseerd. We zullen dat zeker mee in overweging nemen bij het ontwikkelen van het voorstel van advies. Dan gaat het over de studie van Transport & Mobility en de cijfers die minister Peeters heeft geciteerd, maar ook in de studies over de 80 kilometer per uur is het inhaalverbod meegerekend in de verkeersveiligheidsanalyse. We moeten dit zeker doen, in de aanloop naar het advies.

Wat de ongevallenanalyse betreft, ben ik zeker bereid mee te werken aan een parlementair initiatief. Op dit ogenblik is er wel een specifiek onderzoek gaande naar de ongevallenanalyse bij motorongevallen. Dat valt zeker en vast uit te breiden.

Ook de diverse opmerkingen over de duidelijkheid moeten we in het advies opnemen. Bij de invoering van een algemene regel is het heel belangrijk aan de federale overheid ook duidelijk te maken dat iedereen moet weten wat die algemene regel inhoudt. Voor de rest gaan we nu hard werken aan een goed voorstel van advies van de Vlaamse Regering.

Minister Kris Peeters: Als mijn informatie juist is, is er in november 2005 een vraag gesteld aan minister Landuyt over de handhaving van het inhaalverbod. Het waren nogal vage elementen, maar dat kunt u beter zelf even opsnorren.

U wijst op het aspect leefmilieu. Ik probeer de situatie te visualiseren. Stel dat er overal in Vlaanderen een algemeen inhaalverbod is. Op een bepaald moment staat er een bord, waaruit de vrachtwagenchauffeur afleidt dat hij mag inhalen. Dus schakelt hij in een hogere versnelling om in te halen. Ook dat heeft een effect op het leefmilieu.

Verder is de vraag welke afwijkingen er zullen zijn. Ook verwijs ik naar de studie die gemaakt is naar aanleiding van het voorstel van een beperking tot 80 kilometer per uur. Ik wil daar nu niet op terugkomen, maar er moet toch met veel dingen rekening worden gehouden. In eerste instantie moet wel duidelijk zijn om welke afwijkingen het gaat en hoe ze georganiseerd worden.

Mijnheer Glorieux, ik meen dat u niet geluisterd hebt. Dat is jammer. *(Opmerkingen van de heer Eloi Glorieux)*

We hebben bijkomende vragen gesteld, en we zullen er antwoorden op krijgen. Zoals minister Van Brempt zei, zullen we het advies formuleren met veel kennis van zaken.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik stel voor dat u, in afwachting van dat advies, zich onthoudt van tegenstrijdige verklaringen in de berichtgeving. *(Gelach/Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Wilt u duidelijkheid in het verkeersreglement of niet? Als u die wilt, dan is het evident dat twee ministers van dezelfde regering een eenduidige boodschap brengen, en niet voortdurend tegengestelde interpretaties geven. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Dat hebt u vijf jaar gedaan, collega, en nu is het aan mij om dat te doen. *(Gelach)*

Eerlijk gezegd, ik wist niet dat het zo gemakkelijk was.

We zullen in onze met redenen omklede motie die ik aankondig steun vragen voor de zienswijze van minister Van Brempt en we hopen dat onze progressieve vrienden van sp.a-spirit ze mee zullen ondertekenen.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Ik wil nog even terugkomen op het milieueffect. De grootste invloed op het milieu komt van de stilstand. Zonet werd gesuggereerd dat we al de afstand van 50 meter hebben en er toch geen colonneprobleem is. Ik nodig u uit om 's morgens eens te gaan kijken op de E19. Daar staat er dagelijks van Brecht tot Antwerpen 15 tot 20 kilometer file. Zo ook van Zoersel tot Antwerpen: 20 kilometer file, en van Herentals West tot Antwerpen: 15 tot 20 kilometer file.

De heer Flor Koninckx: Dat heeft niets te maken met het inhaalverbod. Dat komt omdat er te veel camions zijn. *(Gelach/Rumoer)*

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer Koninckx, ik begrijp niet dat u zo wereldvreemd kunt zijn. Ga eens elke morgen kijken naar de autostrade in Sint-Job. De vrachtwagens en personenwagens staan er stil op de oprit omdat ze gewoonweg niet kunnen invoegen. Pas drie of vier kilometer verder begint het weer te lopen. Welnu, op die plaats bestaat er al een inhaalverbod, en aan elke oprit en elke afrit ontstaat een harmonicasysteem. Alles schuift in, alles moet afremmen en alles staat stil. Daar ontstaat de grote vervuiling. Daarom moet een aantal autostrades voorzien worden van een derde rijvak om het verkeer veel vlotter te laten verlopen. *(Opmerkingen van de heer Flor Koninckx)*

Mijnheer Koninckx, laat me eens uitspreken. U hoeft er niet zo in te vliegen: u bent geen rijkswachter meer, maar parlementslid. *(Gelach)*

De heer Flor Koninckx: Toch heeft het niets te maken met het inhaalverbod.

De heer Jul Van Aperen: Neen, maar het heeft wel een groot effect op het milieu. U zei dat er met die vijftig meter geen problemen zijn en dat er geen colonnes zijn. Welnu, er zijn niets anders dan colonnes en stilstand omdat het niet mogelijk is die regel te blijven respecteren.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux, door de heer Penris en door de heer Decaluwe werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vlaams Parlement – 1011 Brussel – Tel. 02/552 11 11 – Fax 02/552 11 22