**C200** – OPE18

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2006-2007

29 mei 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de reductie van de emissies van fijn stof in de scheepvaart 1

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het parkeren van (vracht)wagens langs wegen 4

**Waarnemend voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de reductie van de emissies van fijn stof in de scheepvaart**

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

**De heer Bart Martens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dezer dagen hebben we er weinig last van, maar het is alom geweten dat de vervuiling met fijn stof abnormale proporties aanneemt en dat de Europese normen al in een vroeg stadium van het jaar worden overtreden. De Europese daggrenswaarde op jaarbasis voor fijn stof mag maximaal 35 keer worden overschreden. Dit jaar is die norm nu al op verscheidene plaatsen overschreden.

Deze fijnstofemissies brengen heel wat gezondheidsrisico's met zich mee. In 2005 vaardigde de Vlaamse Regering een 'Saneringsplan fijn stof' uit. Dit plan richt zich in hoofdzaak tot de fijnstofuitstoot van het verkeer. Terecht, het verkeer is in ons land immers verantwoordelijk voor één derde van de fijnstofuitstoot. De aandacht gaat hierbij voornamelijk naar het wegverkeer.

De scheepvaart draagt echter ook een grote verantwoordelijkheid. Scheepvaartemissies zijn in Vlaanderen sinds 1995 toegenomen met ongeveer 20 percent door het toenemende transport via binnen- en zeeschepen. Europese prognoses verwachten dat vanaf het jaar 2015 de uitstoot van $SO_2$ door zeeschepen groter zal zijn dan van alle auto- en vrachtwagenverkeer in de 25 Europese lidstaten samen.

– *De heer Marc van den Abeelen treedt als voorzitter op.*

De aandacht voor fijnstofreductie in de scheepvaart gaat momenteel voornamelijk naar normering van scheepsmotoren. Er kunnen op het niveau van de havens echter ook nog andere maatregelen worden genomen om de fijnstofuitstoot van de scheepvaart en de havenactiviteiten aanzienlijk te beperken. Zo is er een aanzienlijke luchtverontreiniging en fijnstofuitstoot van aangemeerde schepen die hun dieselmotoren laten draaien om elektriciteit op te wekken voor gebruik op het schip, bijvoorbeeld voor vries- en koelcellen. Heel wat containerschepen laten hun zeemotor draaien op het moment dat ze aanmeren, en schakelen niet om naar de dieselgeneratoren die ze aan boord hebben en normaal in werking stellen als ze de haven bereiken.

Door het aanbieden van walstroom kunnen schepen die aanleggen in de haven, elektriciteit gemakkelijk van het vasteland halen en hoeven de dieselmotoren van boten niet continu te blijven draaien. De Stichting Natuur en Milieu van Nederland heeft becijferd dat walstroom voor zeeschepen de emissie van de zeescheepvaart met circa 10 percent zou kunnen verminderen. Ook Amerikaanse havens hebben al wat ervaring opgedaan in het aanbieden van de zogenaamde walstroom. In de haven van Seattle kan door het aanbieden van walstroom de uitstoot van schepen gedurende één seizoen worden gereduceerd met niet minder dan 30 percent.

De Europese Commissie vaardigde begin vorig jaar een aanbeveling uit waarin ze de lidstaten oproept om het gebruik van walstroom door schepen te bevorderen. De havens van Rotterdam en Göteborg leveren reeds walstroom. Vlaanderen blijft hier blijkbaar achter.

Het gaat niet enkel over de uitstoot van fijne stofdeeltjes en andere vervuilende stoffen door de scheepsgeneratoren. Ook de op- en overslag van droge bulkgoederen in de havens veroorzaakt heel wat fijn stof. Voorbeelden van preventieve en/of organisatorische maatregelen om deze emissies tegen te gaan zijn de bevochtiging van opslaghopen, het beperken van de valhoogte, het niet lossen van schepen bij droogte en sterke wind enzovoort.

Door het toepassen van dergelijke beheersmaatregelen werden er in het Nederlandse Roermond al emissiereducties gerealiseerd in de orde van 50 percent. Als vergunningsverlenende overheid kan de Vlaamse overheid zijn stempel drukken op de milieuprestaties van de Vlaamse havens. Als minister van Energie zou u ook openbaredienstverplichting kunnen opleggen aan de netbeheerders in zeehavengebieden om walstroomleveringen aan de zeeschepen aan te bieden.

Mijnheer de minister, worden in de milieuvergunning voor de Vlaamse zeehavens maatregelen opgelegd om de fijnstofuitstoot van zeeschepen en op- en overslagactiviteiten te beperken? Zo ja, welke? Zo neen, acht u het niet nuttig om dergelijke maatregelen te onderzoeken? Kan hierbij specifiek worden onderzocht of de havens kunnen worden verplicht om walstroom aan te bieden? Schepen die gebruik maken van walstroom, zouden beloond kunnen worden via voordeliger haventaksen. De aangeboden walstroom moet daarbij uiteraard bij voorkeur worden opgewekt met hernieuwbare energie. Er kan ook worden onderzocht of er normen in verband met de op- en overslag van bulkgoederen, zoals overkapping en besproeien, kunnen worden opgelegd.

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

**Minister Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze voormiddag heb ik het Vlaamse actieplan fijn stof voor de industriële hotspotzones met negentien acties bekendgemaakt. Het gaat over Oostrozebeke, Roeselare, de Kanaalzone, Gent, Ruisbroek. Voor Antwerpen hoop ik binnenkort cijfers te hebben met specifieke maatregelen om het fijn stof in de industriële hotspotzones terug te dringen tot de strengste norm: de daggrensnorm van 50 microgram per kubieke meter, die geen 35 keer per jaar mag worden overschreden. Als de commissieleden daarin geïnteresseerd zijn, zal ik die informatie bezorgen, zodat ze dit niet uit de kranten moeten vernemen.

De heer Martens heeft natuurlijk gelijk wanneer hij zegt dat het algemeen fijnstofplan van 2005 ook een aantal elementen van het wegvervoer heeft opgenomen. Maar de scheepvaart is inderdaad ook een belangrijke bron van fijn stof waarvoor maatregelen genomen moeten worden.

Ik denk dat het onderscheid gemaakt moet worden tussen binnenvaart en zeescheepvaart. Voor de binnenvaart zijn er al belangrijke stappen gezet. Vandaag vaart de binnenvaart met een brandstof van 2000 parts per million (ppm) zwavelgehalte. Vanaf 1 januari 2008 zal dit dalen naar 1000 ppm. Bovendien bereidt de Europese Commissie op dit ogenblik een richtlijn voor waarin geijverd wordt om reeds in 2009 dezelfde zwavelarme brandstof voor personenwagens te gebruiken voor de binnenvaart. Dan bereiken we 10 ppm. Op die manier kan het zwavelgehalte in de binnenvaartbrandstoffen met een factor 200 dalen. U weet dat ikzelf een subsidieregeling van 350.000 euro heb uitgewerkt om emissiearme motoren in de binnenvaart bijkomend te stimuleren. Ook daar is men volop mee bezig.

Ook voor de zeescheepvaart kunnen de nodige emissiereducties gerealiseerd worden en zijn er al een aantal stappen gezet. Op 8 mei 2007 werd een KB betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Dit KB verbiedt het gebruik van scheepsbrandstoffen van meer dan 1,5 massapercent zwavelgehalte. In hetzelfde KB is voorzien dat vanaf 1 januari 2010 het zwavelgehalte van de gebruikte brandstof tot 0,1 massapercent wordt beperkt voor schepen op hun ligplaatsen.

Het is ook de bedoeling om MARPOL annex VI te herzien om de luchtverontreiniging door zeeschepen op internationaal niveau verder terug te dringen. Acties en regelgeving op Vlaams niveau moeten natuurlijk met enige omzichtigheid toegepast worden, wat niet wil zeggen dat het niet moet gebeuren. Maar nog meer dan met andere problemen, is hier een Europese en zelfs een internationale aanpak nodig. Wat nog sneller tot resultaten kan leiden, is een open deur instampen. De Vlaamse administratie volgt de evoluties inzake zeescheepvaart op Europees en internationaal vlak op de voet en tracht zo proactief in te spelen op de te verwachten aanbevelingen of richtlijnen. Er zijn dus al een aantal zaken beslist en een aantal zaken zitten nog in de pipeline. Maar de binnenvaart en de zeescheepvaart kunnen en zullen nog verdere bijdrages leveren aan de emissieproblematiek.

De vraag is of een milieuvergunning hier een geschikt instrument is. Want een milieuvergunning is gericht op stationaire installaties en kan minder als een beleidsinstrument voor de uitstoot van zeeschepen gehanteerd worden.

Zeescheepvaart is per definitie een internationaal gebeuren. We moeten het maximaal stimuleren om op dat niveau ook verdere maatregelen te nemen, wat niet wil zeggen dat we hier proactief niets kunnen realiseren. We volgen de evolutie op Europees en internationaal vlak van zeer nabij en proberen er proactief op in te spelen. Vanuit die invalshoek besteedt de administratie ook aandacht aan voorbereidend onderzoekswerk naar mogelijke maatregelen, onder meer de onderbouwing aan de bijdragen van de discussies over de ontwerpteksten van aanbevelingen of richtlijnen.

Een aantal maatregelen werden reeds onderzocht door de milieuadministratie. Op dit moment is er bijvoorbeeld een studie 'Analyse voor implementaties voor Vlaanderen van beleidsmaatregelen voor de internationale scheepvaart inzake klimaat en verzuring'. We zijn er dus volop mee bezig.

Ik denk dat walstroom in een aantal havens wordt aangeboden, bijvoorbeeld in de haven van Zeebrugge. In Rotterdam gaat het over een proefproject waarbij binnenvaartschepen walstroom kunnen afnemen. Tenzij mijn informatie onvolledig is, is van een algemene regel voor zeeschepen in Rotterdam geen sprake. Ik heb documenten gekregen die dat bevestigen.

Het probleem van de walstroom is op Europees niveau aangekaart. Er zijn een aantal hindernissen en beperkingen die opgelost moeten worden. Met walstroom alleen kan niet voldaan worden aan het stroomverbruik van de meeste schepen aan wal, in het bijzonder als het schip zelfladend of zelflossend is. Zo gebruiken tankers zelfs het vermogen van de hoofdmotoren om de pompen aan te drijven om de lading over te pompen. De infrastructuur in de havens zelf is niet uitgerust voor walstroom. De kosten voor het installeren zijn ook belangrijk. Daarnaast zijn er ook vaak aanpassingen aan de zeeschepen nodig om deze geschikt te maken om volledig op walstroom over te schakelen. Deze aanpassingen zijn niet eenvoudig. Ook ontbreken er standaarden op wereldvlak. Zo is het mogelijk dat een schip in Rotterdam wel, maar in Antwerpen niet kan aansluiten op walstroom, of omgekeerd.

Haventaksen beslaan slechts een beperkt deel van de totale kostprijs om met een schip aan te meren. Het effect van gedifferentieerde haventaksen zal geen echte stimulans of slechts een beperkte stimulans zijn.

Ook aan de veiligheid van het schip moet de nodige aandacht besteed worden. Doordat het aan de kade vasthangt met een elektrische kabel, kan het niet zomaar vertrekken bij noodweer.

Al deze elementen moeten worden bekeken in het licht van dit dossier. We werken proactief. De studie loopt en ook op Europees niveau proberen we een en ander te bewerkstelligen.

Mijnheer Martens, u had het ook over het opleggen van normen voor op- en overslag van bulkgoederen. Ik verwees al naar het actieplan fijn stof dat deze voormiddag bekendgemaakt werd. Het betreft hotspots zoals de Gentse Kanaalzone met onder meer Zelzate. Ik heb er 19 actiepunten in opgenomen. Een actiepunt gaat over de op- en overslag in havengebieden. We zullen maatregelen nemen en we zullen een aantal sectorale voorwaarden scherper herformuleren. Actie 12 heeft betrekking op de implementatie van de maatregelen voor de havengebieden: hoofdstuk 5, punt 48 van VLAREM II.

Ook voor wat de voorkaden betreft en de kortstondige opslag van goederen die aanleiding geven tot fijn stof, zal verder overleg worden gepleegd met de havenkapiteins, want het is een beetje eigenaardig dat havenkapiteins verantwoordelijkheid dragen voor de voorkaden wanneer er kortstondig iets wordt opgeslagen. We zullen overleg plegen met de havenkapiteins om een aantal voorwaarden te verstrengen of om bijkomende maatregelen te treffen voor de op- en overslag van bulkgoederen in de Gentse Kanaalzone. Als we de meetresultaten van de Antwerpse haven kennen, zullen ook daar strenge en duidelijke maatregelen worden genomen.

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

**De heer Bart Martens**: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begin met het laatste: het actieplan voor de hotspots dat deze voormiddag bekendgemaakt werd. De problematiek van het fijn stof is structureel van aard. Het is verkieslijk om bepaalde maatregelen die u neemt in de Gentse Kanaalzone, uit te breiden naar alle zeehavengebieden en om de sectorale milieuvergunningsvoorwaarden voor activiteiten van op- en overslag van bulkgoederen in algemene zin te verscherpen in plaats van enkel te kijken naar plekken met kortstondige overschrijdingen of problemen. Ik hoop dus dat een aantal van de maatregelen die u bekendmaakte voor de Gentse Kanaalzone ook van toepassing zullen zijn in andere zeehavengebieden. Het is geen geheim dat er ook in Antwerpen een enorm probleem van fijn stof is. Wellicht is dat ook het geval in andere zeehavengebieden.

Het is nuttig dat we als parlement inzage kunnen krijgen in de maatregelen die u hebt genomen.

Inzake de milieuvergunning voor de zeehavengebieden stelt u dat het gaat om niet-stationaire bronnen en dat het dus weinig zin heeft om extra maatregelen in de milieuvergunning op te leggen. Uiteraard zijn op- en overslagactiviteiten ook stationair. Ze hangen niet alleen samen met mobiele bronnen van het zeeschip. Voor dergelijke activiteiten kunt u volgens mij via de milieuvergunningen van de zeehavens wel bijkomende maatregelen opleggen, eventueel in algemene zin.

Ik heb begrepen dat u een proactieve houding zult aannemen ten aanzien van het internationaal verscherpen van de kwaliteitsnormen van brandstoffen, in het kader van de MARPOL-verdragen en het werk dat daarbij wordt geleverd in de International Maritime Organisation. Ik zou u daarbij willen steunen. Onze regio wordt, zeker in vergelijking met een aantal andere regio's, geconfronteerd met een slechte luchtkwaliteit, en we hebben er dus belang bij dat ook internationaal, ten aanzien van een aantal internationale bunkers en bronnen, de lat vrij hoog wordt gelegd en dat de normen verder worden aangescherpt.

Ten aanzien van de walstroom neemt u een nogal afwachtende houding aan. Ook op dit punt moeten we proactief en samen met andere zeehavens, desnoods binnen de European Seaport Organisation of ESPO bekijken op welke manier we samen eens stapje verder kunnen gaan en we voor een aantal scheepstypen walstroomvoorzieningen kunnen aanbieden.

Ik neem er akte van dat de haventaksen maar een klein deel vormen van de totale aanloopkosten van een schip. Ik heb de haventaksen genoemd, maar er kan ook een korting worden gegeven op de aanloopgelden, die wellicht veel zwaarder doorwegen. Er zijn genoeg instrumenten voorhanden om schepen die bereid zijn om aan het walnet aan te haken en om hun vervuilende dieselgeneratoren uit te zetten, te bevorderen of te stimuleren.

**Minister Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, ik neem de suggesties mee. Mijn medewerker zal het plan 'fijn stof voor geïndustrialiseerde hotspots' aan de commissiesecretaris bezorgen. Het is juist dat we in actie 12, 13 en verder, de op- en overslag ook sectoraal zullen aanpakken. Het is natuurlijk ook zo dat we via de meetposten het bedrijf kunnen detecteren dat fijn stof veroorzaakt in een bepaalde hotspot.

Ik denk bijvoorbeeld aan Roeselare. Gelukkig gaat daar het composteringsbedrijf dicht. Alleen al door die sluiting zal er een serieuze daling merkbaar zijn. De spaanplatenbedrijven zijn in Roeselare ook veroorzaker van fijn stof. Natte elektrofilters kunnen een oplossing bieden.

Het uitgangspunt voor de hotspots is dat we uiterlijk tegen 2010 de meest scherpe grens van Europa halen: de grens van 50 microgram per kubieke meter die geen 50 keer per jaar mag worden overschreden. In 2003 werd 81 percent van de Vlamingen geconfronteerd met de overschrijding van de meest scherpe grens. Uitgedrukt in jaarbasis ging het om 31 microgram per kubieke meter. Nu zitten we tussen 25 en 30 microgram. Er moet nog een hele weg afgelegd worden, maar gelukkig is een positieve evolutie merkbaar.

Mijnheer Martens, ik zal alle andere suggesties bekijken.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het parkeren van (vracht)wagens langs wegen**

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

**De heer Carl Decaluwe**: Mevrouw de minister, geachte collega's, recent was er een studie van het Europees Parlement over het hoge aantal diefstallen van vrachtwagens en de lading van vrachtwagens. De federale minister van Binnenlandse Zaken heeft hier al op gereageerd. Het zorgvuldiger achterlaten en het beter parkeren van vrachtwagens zou hier een antwoord op kunnen zijn. Een van de voorstellen was om iets te doen aan het parkeren langs de autosnelwegen.

In deze vraag wil ik het echter vooral hebben over de effecten van slecht geparkeerde vrachtwagens op de verkeersonveiligheid, maar ook van andere voertuigen. We stellen vast dat men niet zelden zijn wagen achterlaat in de graskant. Mensen nemen het niet zo nauw met het even achterlaten van de wagen op het voetpad of het fietspad. Onlangs is er uit een enquête over fietsen gebleken dat fietsers zich toch wel mateloos ergeren aan slecht geparkeerde wagens en vrachtwagens zelfs als er 50 meter verder parkeerplaatsen vrij zijn.

We kennen ook de problematiek van vrachtwagens die worden achtergelaten in een dorpskom. Vaak staan ze wel in een parkeerzone maar dan met de wielen net buiten de markeerzone. Ze hinderen daarmee de doorstroming. Onlangs was er nog een dodelijk ongeval in Lier waar een vrachtwagen geparkeerd stond langs een gewestweg en die de oorzaak was van dit zware ongeval.

Ik weet dat hiervoor handhaving nodig is van de lokale politie. Maar ik denk dat vooral langs de gewestwegen Vlaanderen in de infrastructuur corrigerend zou moeten kunnen optreden. In Wielsbeke gebeuren er langs een gewestweg regelmatig ongevallen met geparkeerde vrachtwagens. De burgemeester is daartegen opgetreden en hij heeft verkeersborden geplaatst. Nu en dan staat er toch nog een vrachtwagen. Maar kan er infrastructureel niet op de een of andere manier ingegrepen worden?

Heeft de minister zicht op het aantal verkeersongevallen dat te wijten is aan fout geparkeerde wagens en vrachtwagens? Misschien is de verkeersongevallenanalyse waarover in het regeerakkoord veel te doen is, een stuk van de oplossing. Worden de lokale overheden of gewestelijke wegbeheerders ingelicht over bepaalde vaststellingen die op dat ogenblik soms gebeuren en op welke manier trekt men daar conclusies uit?

Bestaat er een algemeen parkeerverbod voor zware trucks in woongebied? Dit is natuurlijk grotendeels een bevoegdheid van de gemeenten. Maar er lopen ook gewestwegen door woongebieden. Kan men niet tot een verfijndere reglementering komen zodat het voor de vrachtwagenchauffeurs beter is maar ook voor de verkeersveiligheid? Want door het niet bestaan van veilige staanplaatsen, zijn chauffeurs vaak geneigd hun vrachtwagen dan maar voor de deur te plaatsen, met alle gevolgen van dien. Het is voor een stuk ook de verantwoordelijkheid van de overheid om op een passende manier in de nodige infrastructuur te voorzien. Is het niet wenselijk dat dergelijke zware voertuigen eigen specifieke parkeerzones toegewezen krijgen?

Ik weet dat het niet gemakkelijk is. In de streek van Wevelgem probeert men dit te centraliseren. Op het niveau van een gewestplanwijziging of van een uitvoeringsplan is dat echter niet zo simpel. Er moet ook worden nagedacht over de veiligheid wanneer vrachtwagens onbewaakt achtergelaten worden. Op welke manier kan de overheid hier beter op inspelen?

Hoe kunt u vanuit uw bevoegdheid iets verbeteren aan de lange stroken? Vaak gaat het om plaatsen waar in een 2x2-rijweg werd voorzien, maar waar slechts een 2x1-rijweg werd uitgevoerd omwille van de nieuwe normering in het structuurplan. Op die stroken probeert men vrachtwagens te parkeren. Op welke manier kan daartegen opgetreden worden of hoe kan alles beter worden gekanaliseerd in het kader van de verkeersveiligheid?

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

**De heer John Vrancken**: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Decaluwe. Ik begrijp de bezorgdheid die hij uit in zijn vraag. Natuurlijk kan men verbaliserend en sanctionerend optreden tegen verkeerd geparkeerde vrachtwagens die het wegverkeer hinderen. Vanuit de transportsector krijgen we echter signalen van de zelfstandige vrachtwagenchauffeurs die hun vrachtwagens niet in een thuishaven

van een transportfirma kunnen stationeren, en hun vrachtwagen noodgedwongen op de openbare weg moeten achterlaten. Vooraleer verbaliserend en sanctionerend wordt opgetreden, moeten we zorgen voor een goede infrastructuur zodat die mensen hun vrachtwagen op een veilige manier kunnen stationeren.

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

**De heer Marc Cordeel**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij wat de collega's zeggen en ik heb nog een opmerking over de autosnelwegen. Door de overbevolking van de parkeerplaatsen langs de autosnelwegen blijven de vrachtwagens op de pechstroken staan. Met kleine ingrepen kunnen die parkings uitgebreid worden waardoor het gevaar geweken zou zijn. Nu is de situatie echt gevaarlijk.

**De voorzitter**: Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in de verkeersongevallenstatistieken zoals ze vandaag worden geregistreerd en bijgehouden, worden verkeersongevallen ten gevolge van fout geparkeerde voertuigen niet specifiek verzameld. Vanuit het beleid hebben we dus geen objectief zicht op de mogelijke impact van de fout geparkeerde vrachtwagens op de verkeersveiligheid.

U merkt terecht op dat fout geparkeerde vrachtwagens kunnen zorgen voor een verkeersonveilige situatie, onder meer door de belemmering van het zicht. Dat geldt ook voor fout geparkeerde wagens. Ik weet wel dat er een groot verschil is in grootte, maar een fout geparkeerde wagen kan bijvoorbeeld het gedrag van fietsers beïnvloeden. We stellen vast dat veel gemeenten overgaan tot het aanleggen van heel specifieke vrachtwagenparkings, bijvoorbeeld in industriezones. We weten dat er een gebrek is aan vrije ruimte. Het opofferen van de beperkte vrije ruimte voor het stationeren van vrachtwagens is voor een gemeente niet altijd een evidente keuze. Vaak is het ook een struikelblok voor de omwonenden.

U vroeg ook of de lokale overheden of gewestelijke wegbeheerders ingelicht worden. Ongevallen geven soms aanleiding tot het melden van problemen aan de betreffende wegbeheerder. Steeds meer gebeuren meldingen van problemen met weginfrastructuur en signalisatie door individuele burgers. Ook op lokaal vlak hebben de burgers de mogelijkheid om problemen te melden. U weet dat dit op gewestelijk niveau ook kan via de Vlaamse Wegentelefoon. In 2004 en 2006 werd telkens slechts één melding gemaakt met betrekking tot parkeeroverlast. Dat zegt tegelijk veel en niets, want het gaat om vrijwillige meldingen van burgers.

Momenteel bestaat er geen algemeen parkeerverbod voor zware vrachtwagens in woongebied. In de Wegcode wordt wel in het algemeen gesteld dat het verboden is een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hen onnodig zou kunnen hinderen. Dat is natuurlijk een subjectief gegeven, want men mag uiteraard niet parkeren waar het zou leiden tot verkeersonveilige situaties.

Er staat in de Wegcode ook een beperking op het langdurig parkeren voor zware voertuigen. Binnen de bebouwde kom is het immers verboden op de openbare weg auto's, slepen en aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton langer dan acht uur na elkaar te laten parkeren, behalve op de plaatsen waar het parkeren door een verkeersbord toegelaten is. In een aantal specifieke gevallen geldt een parkeerverbod in een woongebied. Zo is in woonerven het parkeren verboden voor voertuigen behalve op plaatsen waar het specifiek wordt toegelaten. Uiteraard kan elke gemeente via een aanvullende reglementering wetgeving maken waardoor het verboden wordt te parkeren.

Een eigen specifieke plaats voor het parkeren van zware voertuigen is zeker wenselijk. U hebt zelf al aangegeven dat het niet simpel is om de nodige ruimte te creëren. Vanuit het Vlaamse Gewest kunnen we niet zo heel veel doen. In het kerntakendebat dat tijdens de vorige legislatuur werd gehouden, werd het parkeerbeleid heel duidelijk omschreven als een gemeentelijke kerntaak waarbij de gemeenten de volledige verantwoordelijkheid zouden moeten dragen. De verantwoordelijkheid van het gewest is daarbij beperkt tot de park-and-rideparkings, aansluitend op gewestwegen. Wat niet wil zeggen dat ik niet vind dat een algemeen parkeerbeleid deel uitmaakt van een gewestelijk mobiliteitsbeleid. In de aanpassingen van het convenantenbeleid en de aanpassingen die we nodig achten van het lokaal mobiliteitsbeleid, hebben we parkeren als een van de absolute prioriteiten naar voren geschoven. De problematiek die u schetst, hoort daar zeker in thuis.

De parkeerproblematiek van vrachtwagens heeft geleid tot het opstellen van een dienstorder in maart 2006, waarin heel duidelijk gesteld wordt dat carpoolparkings zodanig uitgerust moeten worden dat ze ook ruimte bieden aan parkerende vrachtwagens. Op een aantal carpoolparkings is er momenteel al een klein gedeelte dat uitsluitend en permanent is voorbehouden voor vrachtwagens. Op dit gedeelte zijn ofwel vakken van aangepaste grootte gemarkeerd, ofwel zijn er geen plaatsen gemarkeerd en is een verkeersbord aangebracht dat parkeren door vrachtwagens toelaat.

In de dienstorder staat dat het wenselijk is dat op een aantal carpoolparkings met een geschikte inplanting, minstens een aantal parkeerplaatsen ook door lang parkerende vrachtwagens kunnen worden gebruikt

tijdens de weekends of de nacht. Dit kan door op een deel van de parking geen dwarse markeringen meer aan te brengen tussen de individuele parkeerplaatsen en door enkel aan het begin van de parking het verkeersbord 'parkeren toegelaten' aan te brengen.

In het kader van de evaluatie van de mobiliteitsconvenanten werd een werkgroep opgericht die de hele parkeerproblematiek moet bekijken en oplossingen moet aanreiken die als basis kunnen dienen voor een verkeersveiliger parkeerbeleid in Vlaanderen. De parkeerproblematiek van de vrachtwagens wordt hierin uiteraard ten volle meegenomen.

We hebben dus vanuit het Vlaamse Gewest niet zo heel veel hefbomen in handen. Maar ik heb wel de ambitie om via de mobiliteitsconvenanten de parkeerproblematiek toch beter aan te sturen vanuit het Vlaamse Gewest. Ik verwijs ook naar het decreet over de aanvullende reglementering dat in volle voorbereiding is. Daarin staat ook de mogelijkheid voor gemeenten – een mogelijkheid die trouwens vandaag al bestaat – om via een aanvullende reglementering een zeer gericht parkeerbeleid tot en met parkeerverbod in te stellen.

**De heer Carl Decaluwe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. U hebt geen pasklare antwoorden, maar dat had ik ook niet verwacht. De suggestie van de heer Cordeel kan een stukje van de oplossing zijn, naast de vele andere.

Natuurlijk zal de link worden gelegd met de mobiliteitsconvenants. Misschien kan beter worden gespecificeerd hoe dit gebeurt, maar het kan niet de bedoeling zijn dat een globaal mobiliteitsbeleid van een gemeente niet wordt goedgekeurd omdat één klein element niet in orde is. Destijds, onder een van uw voorgangers, hebben we dat meegemaakt. Ik wil de kwestie eerder op een positieve manier benaderen. Als een gemeente binnen haar bevoegdheden of in samenwerking met andere gemeenten initiatieven neemt, zou de Vlaamse overheid die positief kunnen ondersteunen. Dat zou positiever zijn dan puur via convenants werken, maar misschien kunt u wat meer uitleg geven bij dit denkspoor.

Ik heb er vooral problemen mee dat niet wordt geregistreerd. Wie de kranten leest, merkt dat bepaalde ongevallen veroorzaakt werden door fout geparkeerde wagens, maar vooral door fout geparkeerde vrachtwagens. Het stoort me dat die ongevallen niet worden geregistreerd, want aan de hand daarvan zouden concrete maatregelen genomen kunnen worden. Ik ken een aantal gewestwegen waarop elk weekend vrachtwagens geparkeerd staan. Ik durf bijna te voorspellen dat op die wegen binnen het jaar een ongeval zal gebeuren. Vaak is het ook een kwestie van een slechte verlichting. Langs de gewestwegen kan misschien toch wat strenger worden opgetreden.

Mevrouw de minister, het gaat om 10 à 15 doden per jaar. Door het nemen van gepaste maatregelen langs gewestwegen, kunnen we die dodelijke ongevallen vermijden. Ik dring dus aan op wat meer doortastendheid.

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

**De heer John Vrancken**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik denk dat het openstellen van carpoolparkings voor vrachtwagens niet de ideale oplossing is. De meeste carpoolparkings zijn nu al overvol. De capaciteit van de bestaande carpoolparkings laat niet toe om er vrachtwagens toe te laten. Door er vier of vijf vrachtwagens te laten parkeren, gaan een hoop parkeerplaatsen voor pendelaars verloren. Maar u kunt natuurlijk de carpoolparkings uitbreiden.

**Minister Kathleen Van Brempt**: Het gaat om een ander tijdvenster.

**De heer Jan Peumans**: Mijnheer de voorzitter, gaat het nu over bewoonde of over onbewoonde vrachtwagens? In de 12 jaar dat ik burgemeester was, kreeg ik om de maand wel een vrachtwagenchauffeur op bezoek omdat zijn vrachtwagen in het dorp geparkeerd stond, maar ik moet al die verhalen hier niet vertellen. Het betreft echter één aspect. De heer Cordeel verwijst naar een heel ander aspect, namelijk naar het probleem van het transitverkeer, van de chauffeurs die om de zoveel tijd moeten rusten en die daarvoor parkeerplaatsen en pechstroken van de autosnelwegen innemen. Dat zijn de bewoonde vrachtwagens.

Ik heb al gehoord van plannen om in elke gemeente een parkeerzone te maken voor vrachtwagens. Vergeet u het maar. Dat zal niet werken, want wat is het probleem van de meeste van die chauffeurs? Ze werken voor een bepaalde firma, bijvoorbeeld Vervaeke uit Zellik, ze krijgen hun vrachtwagen een hele week mee, ze doen een transport, bijvoorbeeld naar Straatsburg, ze komen 's avonds naar huis en vertrekken 's morgens om vier uur weer. Denkt u eens aan de overlast.

Mevrouw de minister, ik pleit ervoor om eerst een duidelijke analyse te maken van heel de situatie. Wat speelt zich af op gemeentewegen, wat op gewestwegen, waar liggen de carpoolparkings, hoe groot is de behoefte aan de carpoolparkings?

Het probleem dat de heer Cordeel schetst, is niet hetzelfde als dat waar heel wat plattelandsgemeenten mee kampen. Het gaat om de broodwinning van de vrachtwagenchauffeurs. Het is veel te duur om de vrachtwagen eerst bij de baas af te zetten, want dan hebben ze een tweede wagen nodig. Ik pleit ervoor dat uw administratie eerst een goede analyse maakt, want die heeft ze nog niet. Nu is er sprake van een puur hapsnap beleid. Het wordt vaak aangekaart door burgemeesters.

Ze vaardigen in bepaalde zones een aanvullend reglement uit waardoor er niet meer geparkeerd mag worden op die plaatsen. Ze denken dat het probleem daarmee opgelost is, maar de chauffeur zal zijn vrachtwagen parkeren op een plaats waar het wel mag en als gevolg daarvan zal de buurt beginnen te klagen.

Ik schets hiermee de problemen in de plattelandsgemeenten; ik heb het niet over belangrijke steden zoals Antwerpen en Gent, want daar is het probleem van een totaal andere aard. De vraag van de heer Decaluwe is terecht, maar het probleem is iets complexer. Ik zou graag willen weten over welk studiemateriaal de afdeling verkeerskunde van het departement MOW beschikt om een analyse van het probleem te kunnen maken.

**Minister Kathleen Van Brempt**: Wat het mobiliteitsconvenantenbeleid betreft, is het helemaal niet de bedoeling om dit verplichtend op te leggen. Vanuit het Vlaamse Gewest vinden we wel dat het parkeerbeleid meer gecoördineerd moet worden. Ik denk dat uw vraagstelling en de opmerking van de heer Peumans dit ook heel goed illustreren. We moeten naar een gecoördineerde aanpak gaan.

Sommigen hebben een parkeerplaats nodig om ’s avonds hun vrachtwagen te parkeren. Dat gebeurt in elke gemeente. De problematiek die de heer Cordeel schetst, is een andere problematiek. Een gecoördineerde aanpak staat absoluut nog in zijn kinderschoenen. Daarom willen we het mobiliteitsconvenantenbeleid gebruiken. De doelstelling is om als eerste stap bij de herziening van de mobiliteitsplannen het parkeerbeleid als een van de prioriteiten aan te stippen.

De carpoolparkings kunnen voor een deel wel een oplossing bieden omdat het over een ander tijdsvenster gaat. Het parkeren van een vrachtwagen is meestal maar ’s avonds of ’s nachts nodig. Carpoolen is meer gelinkt aan de spitsuren. Vandaar dat er wel een dubbel gebruik van de carpoolparkings mogelijk is. Misschien moeten er betere afspraken rond gemaakt worden. Bij mijn weten vertrekken vrachtwagenchauffeurs ’s morgens ontzettend vroeg en hinderen dus de carpoolers niet.

**De heer John Vrancken**: Ik weet niet of u er ervaring mee heeft, maar ik ken heel veel carpoolparkings die om half zes ’s morgens al vol staan. Het verkeer vanuit Limburg is zeer vroeg om de spits voor te zijn.

**Minister Kathleen Van Brempt**: Ik zeg ook niet dat het helemaal van elkaar afgesplitst is, maar ik denk wel dat waar een dubbel gebruik van de carpoolparkings mogelijk is, we dat ook moeten nastreven.

Het klopt dat we geen volledig zicht hebben op de problematiek. Ik kan aan de administratie vragen om die analyse eens te maken. Maar ik denk dat we onvoldoende gegevens hebben. Het is misschien zinvol om het samen met de sector te doen.

De parkings op de autostrades vormen een andere problematiek die zeer prangend is. Het is vooral minister Peeters die daarmee bezig is. Ik denk dat we inderdaad met een aantal ingrepen her en der een aantal problemen zouden kunnen oplossen. Het is heel belangrijk om dat te doen, ook in het kader van verkeersveiligheid. Want de rij- en rusttijden moeten niet alleen zwaar gecontroleerd worden, maar de mensen moeten ook de mogelijkheid hebben om ze goed na te leven.

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