

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

10 maart 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over preventieve maatregelen en verkeersbegeleiding bij ongunstige weersomstandigheden, naar aanleiding van de recente kettingbotsingen in de mist

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over preventieve maatregelen en verkeersbegeleiding bij ongunstige weersomstandigheden, naar aanleiding van de recente kettingbotsingen in de mist

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 10 maart 1998

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Paul Dumez

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.39 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over preventieve maatregelen en verkeersbegeleiding bij ongunstige weersomstandigheden, naar aanleiding van de recente kettingbotsingen in de mist

Interpellatie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over preventieve maatregelen en verkeersbegeleiding bij ongunstige weersomstandigheden, naar aanleiding van de recente kettingbotsingen in de mist

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Decaluwé en mevrouw Verwimp tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over preventieve maatregelen en verkeersbegeleiding bij ongunstige weersomstandigheden, naar aanleiding van de recente kettingbotsingen in de mist.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, mistbanken zijn geen fata morgana's. We kunnen ze min of meer voorspellen. Met mijn interpellatie heb ik geenszins de bedoeling kanttekeningen te maken bij de beleidsmaatregelen, want uiteindelijk is het altijd de bestuurder zelf die in de eerste plaats verantwoordelijk blijft voor zijn daden. Toch roepen de recente, door mist veroorzaakte kettingbotsingen op onze Vlaamse wegen enkele vragen op over het beleid van de wegbeheerders inzake

verkeersveiligheid bij bepaalde klimatologische toestanden.

Het is trouwens niet de eerste keer dat ik deze problematiek aankaart. Ik deed dit reeds in de mondelinge vraag van 15 mei 1996 naar aanleiding van de dramatische kettingbotsing op de E17 in Nazareth. Mijnheer de minister, ik heb toen enkele concrete vragen gesteld, onder meer of u het technisch haalbaar achtte om mistdetectoren te plaatsen langs de autosnelwegen. U hebt toen geantwoord dat dit enkel zin zou hebben als de detectoren worden ingeplant op welgekozen plaatsen waar zich vaak mistvorming voordoet en dit voorzover deze zones ook nauwkeurig kunnen worden afgebakend.

Enkele weken geleden deed zich op de E17 opnieuw een dramatische kettingbotsing voor, deze keer te Rekkem.

– *De heer Jaak Gabriels, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Naar aanleiding van een gelijkaardige kettingbotsing in Nazareth zijn al heel wat proefprojecten in het leven geroepen. Ik som ze niet allemaal op, maar zo is er voor de ongevallen met vrachtwagens bijvoorbeeld het mobiele systeem voor filedetectie en -waarschuwing langs de E313. De minister heeft gezegd dat het aantal ongevallen op die plaats met 60 percent is verminderd sinds de invoering van dit systeem. Dat is toch een spectaculair cijfer. Sommige specialisten zeggen dat dit detectie- en waarschuwingssysteem ook kan worden gebruikt om bestuurders te waarschuwen voor plotselinge dichte mist. Het plaatsen van detectoren zou dus goede resultaten opleveren.

Een ander voorbeeld is de invoering van de visgraatmotieven. Ik meen begrepen te hebben dat het nog iets te vroeg is voor een evaluatie hiervan. Daarom wil ik in eerste instantie meer de nadruk leggen op detectiesystemen.

Decaluwé

Mijnheer de minister, naar aanleiding van mijn mondelinge vraag van 15 mei 1996 hebt u geantwoord dat u aan uw administratie de opdracht zou geven om een inventaris op te maken van de plaatsen langs autowegen die in aanmerking komen voor de mogelijke plaatsing van aan variabele signalisatie gekoppelde mistdetectoren. Ondertussen heb ik van specialisten vernomen dat een algemene mistdetectie echter weinig of geen zin heeft, en bovendien haast onbetaalbaar is.

In hetzelfde antwoord wees u er ook op dat een goede informatie via radio en televisie over lokale weersomstandigheden van zeer groot belang blijft. Ik lees hier bijvoorbeeld in *Uitweg*, het blad voor een betere mobiliteit, van eind vorig jaar dat het Vlaams Gewest in de nabije toekomst informatie zal verspreiden via diverse kanalen waaronder service providers, verkeersredacties en navigatiesystemen. Een persoonlijk navigatiesysteem dat de bestuurder veilig en efficiënt door het verkeer loodst, is immers niet langer sciencefiction.

Dit klopt, maar de vraag is wanneer dit op grote schaal haalbaar is. Nu verloopt het contact met de bestuurders enkel via de autoradio. Ik verwijs ook naar RDS, Radio Data System, en TMC, Traffic Message Channel. Ook deze systemen bevinden zich echter nog maar in een experimentele fase. Ik verwijs ook naar de mobiele informatieborden die men hier en daar reeds langs onze wegen aantreft. Een en ander wijst er dus op dat men deze problematiek langs diverse invalshoeken benadert.

Bij mijn mondelinge vraag van nu bijna twee jaar geleden pleitte ik ook voor een grotere aandacht voor telematica. Ondertussen heb ik zelf contact opgenomen met de Europese Commissie, meer bepaald met het DG Wetenschap, Onderzoek & Ontwikkeling, waar het Drive-programma aan een grondige evaluatie werd onderworpen. Ik citeer de titel van het evaluatieverslag: 'Is it Big Brother or is it a guardian angel?'

Inderdaad, hoe ver kan men gaan met het installeren van camera's en dergelijke? Op grond van de conclusies van het eerste Telematics-programma 1991-1994 blijkt dat men concrete resultaten kan voorleggen. Uit de begroting voor het Telematics-programma 1994-1998 leid ik af dat enorme bedragen geïnvesteerd worden in onderzoek en begeleiding. Het is mij evenwel niet helemaal duidelijk wat daarvan de repercussies zijn. Ik vraag me ook af of we wel voldoende inspelen op al die programma's. Een aantal Vlaamse bedrijven neemt actief

deel aan dergelijke communautaire initiatieven, maar bij de concrete implementatie ervan op ons Vlaams wegennet rijzen nogal wat vragen.

Ik heb vier vragen voor de minister. Wat zijn de resultaten van het onderzoek dat de minister aan zijn administratie heeft opgedragen inzake de inventarisatie van plaatsen van mistdetectoren? Kan de minister mij dan op basis van deze resultaten melden welke de mistgevoelige plaatsen in het Vlaams Gewest zijn? Welke preventiemaatregelen werden tijdens het voorbije jaar genomen om dergelijke kettingbotsingen bij ongunstige weersomstandigheden te vermijden? In welke mate is de minister bereid om telematica versneld in te schakelen op het vlak van preventie, verkeersbegeleiding en vooral snelheidsbeperking bij ongunstige weersomstandigheden, en in welke middelen heeft de minister daarvoor voorzien?

Tot slot van mijn interpellatie herhaal ik nogmaals de moraal van het verhaal: zelfs al is men met de meest moderne technieken uitgerust, een aangepast rijgedrag blijft het belangrijkste. Het is precies de taak van de overheid om dit met begeleidingsmaatregelen aan te moedigen. We zullen er evenwel nooit in slagen ons in de plaats te stellen van de chauffeur zelf.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 29 januari 1998 vernam ik via de radio dat te Rekkem een tragisch ongeval was gebeurd, veroorzaakt door mist. In een radio-interview verwees de minister naar een Nederlandse studie waarover hij en zijn diensten beschikten. Ik concludeerde daaruit dat de minister de aanbevelingen uit die studie waarschijnlijk zou gaan toepassen. Omdat ik dat op dat ogenblik nogal eigenaardig vond, heb ik daarover een vraag ingediend. Omdat de heer Decaluwé een interpellatieverzoek had ingediend, kon mijn vraag worden omgezet in een interpellatie. Op die manier beschik ik over wat meer tijd.

Ik vond dit eigenaardig omdat ik de minister, nog geen vijf maanden eerder in oktober 1996, naar aanleiding van de catastrofale kettingbotsing in Nazareth begin 1996 had gevraagd over welke mogelijkheden hij als wegbeheerder beschikte om die ongevallen in de mist te voorkomen. Mijn uiteenzetting was toen gebaseerd op een Nederlandse studie. De minister antwoordde dat hij niet beschikte over studies en dat zijn diensten geen kennis hadden van studies waaruit een positief

Verwimp-Sillis

effect van bepaalde systemen blijkt. Blijkbaar is dit zes maanden geleden gewijzigd.

Voor mijn uiteenzetting van vandaag heb ik me gebaseerd op een Nederlandse studie uit 1992 over automatische en variabele signalisatie. Ik vind deze studie op bepaalde punten nogal gewaagd. Ik zou graag straks van de minister vernemen of hij over recentere en misschien nog gewaagdere voorstellen beschikt.

Volgens deze studie trekt het rampkarakter van de sporadische ongevallen maatschappelijk en politiek de aandacht. Dat is niet alleen voor Nederland zo, maar ook voor België. Deze aandacht is humaan, en zowel psychologisch als economisch gerechtvaardigd. Men beweert dat de verkeersonveiligheid bij mist eigenlijk maar 1 percent van het totaal betreft. In termen van economische schade komt dit echter overeen met 100 miljoen gulden, of 2 miljard Belgische frank per jaar. Een vierde daarvan is voor rekening van mistongevallen op de snelwegen, die uiteraard het meest spectaculair zijn.

In de studie staat bovendien dat een efficiënt mist-detectiesysteem eigenlijk wel wat mag kosten. Deze relatief dure systemen zouden op termijn toch kostenbesparend werken. Het is natuurlijk belangrijk dat deze systemen efficiënt zijn. Maar wat is efficiënt in geval van mistbestrijding? Uit de studie blijkt dat de chauffeurs de gewone informatie of de signalisatie via permanente borden of zelfs via het visgraatmotief, die bij mist een speciale gedragsfunctie hebben, leren negeren. Daar wordt uiteindelijk geen aandacht meer aan geschonken. In een geadapteerde mistsituatie kan men letten op de op de grond aangebrachte visgraten. Maar wanneer het zicht al gedeeltelijk beperkt is en er bovendien nog mistbanken zijn, dan hebben die visgraten absoluut geen nut meer. In een dergelijke mistverdichting kan betrouwbare voorinformatie op een bepaalde afstand voor de mistbank wel helpen. Voorinformatie over de mist kan helpen, maar informatie over de mist, het wegverloop en de snelheid van het verkeer verderop helpt nog meer. Op zekere afstand voor de mistbank moeten de mist-detectiesystemen worden aangebracht.

In de studie gaat men er eveneens van uit dat individuele informatie nog meer helpt dan collectieve. Men gaat verder dan alleen gedragsbeïnvloeding, en verwijst naar mogelijke elektronische wegbegeleiding via wegsystemen en voertuigsystemen. Dat brengt ons bij de voertuigsystemen met begrenzer.

Gelukkig heeft de voorzitter dit niet gehoord want ik vermoed dat dit zijn liberaal hart wat sneller zou doen slaan.

Voorlopig zijn dit nog grote investeringen die maatschappelijk, in naam van de vrijheid, onaanvaardbaar worden geacht. We weten echter allemaal dat de vrijheid van de ene in vele gevallen ten koste gaat van de andere. Voorlopig denkt men enkel aan collectieve repressiemaatregelen. Wanneer mettertijd zou blijken dat dergelijke automatische begrenzing ook nuttig kan zijn om de reistijd te verkorten, opstoppingen te vermijden en de veiligheid te bevorderen, dan zou het aanbrengen ervan volgens de Nederlandse studie niet onmogelijk zijn. In het tijdschrift *Natuur en Techniek* las ik dat we, als we voor de veiligheid in het verkeer geen financiële en culturele offers willen brengen, mensenoffers brengen. Dit bewijst nogmaals dat de vrijheid van de ene vaak ten koste gaat van de andere.

Ik ben me ervan bewust dat deze bevoegdheid niet volledig bij de gewesten berust. Wanneer de heer Van Dienderen in het federaal parlement staatssecretaris Peeters daarover ondervraagt, dan kaatst deze de bal geregeld terug. De minister doet ongeveer hetzelfde. Overleg en gezamenlijk optreden zijn in deze materie dan ook zeer gewenst.

Op mijn vorige vraag antwoordde de minister dat de wegbeheerder slechts voor een klein stuk verantwoordelijk is. Hij zette de verantwoordelijkheid van de individuele weggebruiker extra in de verf. Ik ben het daarmee eens. Maar één individuele weggebruiker die zijn verantwoordelijkheid opneemt, kan wel het slachtoffer worden van onoplettende en minder verantwoordelijke weggebruikers. Die mensen moeten sowieso worden beschermd.

Mijn vragen sluiten nauw aan bij deze van de heer Decaluwé, en ik zal ze dan ook niet herhalen. Ik ben wel zeer benieuwd naar het studiemateriaal waarop de minister zich heeft gebaseerd om te zeggen dat er iets kan gebeuren op het vlak van mistpreventie. Komen er nog meer proefprojecten? Kunnen we binnenkort een veralgemening of een uitbreiding verwachten van de onderzochte maatregelen, dit eventueel op grond van de Nederlandse studie waarnaar ik in mijn uiteenzetting heb verwezen?

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : Mijnheer de voorzitter, de twee vorige sprekers hebben het probleem goed

Doomst

verwoord. Als parlementsleden en beleidsmensen dragen we een grote verantwoordelijkheid. De locaties waarover het gaat, zijn vrij gemakkelijk te detecteren. Het is voorspelbaar dat dergelijke ongevallen zich op korte of middellange termijn op dezelfde plaatsen zullen voordoen. Onze verantwoordelijkheid is daarom nog groter. Voor bepaalde gemeentes kan vooraf worden voorspeld op welke plaatsen ongevallen plaatsvinden bij ijzel of mist. Omgevingsfactoren vergroten deze voorspelbaarheid.

We moeten nog meer benadrukken dat de verantwoordelijkheid bij het individu ligt. We moeten sommige chauffeurs nog meer verantwoordelijk stellen voor de gevolgen van hun onverantwoord gedrag.

Momenteel wordt vooral geëxperimenteerd met het visgraatsysteem. Sommigen zeggen dat bij dit systeem een sterk gewinningseffect optreedt, en dat het mensen die graag hoge snelheden halen, in staat stelt om nog sneller te kunnen rijden. Het grote nadeel ervan is dat een signalisatie vooraf van de gevaarlijkste stroken niet mogelijk is.

Met het oog op de recente catastrofes, moet de studiefase van deze problematiek nu stilaan voorbij zijn. Studies wijzen uit dat een proefproject met een mobiel elektronisch waarschuwingssysteem op de E313 de beste resultaten geeft. Hoe werd dat systeem geëvalueerd ?

Nog steeds zijn vooral vrachtwagens betrokken bij zware ongevallen. Het zou goed zijn om de afstandsregel van vijftig meter beter te controleren. In de provincie Namen loopt daar een proefproject over. Wordt er binnenkort iets gedaan met de resultaten van die twee proefprojecten ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer de voorzitter, ik meen dat het niet de bedoeling van de commissieleden is om hier bepaalde studies door te nemen en te becommentariëren. We kunnen uit deze studies immers slechts bepaalde aspecten lichten, en ze niet in hun geheel beoordelen. In het recente verleden hebben we wel verwezen naar een Nederlands onderzoek naar de toepassing van het visgraatmotief en de organisatie van het inhaalverbod.

Ik heb eerst wat algemene opmerkingen. Dit probleem beperkt zich niet tot Vlaanderen. Wie vanmiddag de nieuwsberichten heeft gehoord, weet dat zich deze voormiddag in Frankrijk een heel zwaar ongeval heeft voorgedaan dat te wijten was aan de mist en de toestand van het wegennet. Dit ongeval vond plaats in een regio die bij een vorige interpellatie als voorbeeld werd genoemd.

Het lijkt me nuttig eerst het algemeen kader aan te geven waarbinnen het Vlaams Gewest deze problematiek wenst te behandelen. Ongevallen in de mist doen zich voor wanneer de zichtbaarheid en de rijnsnelheid niet of onvoldoende op elkaar zijn afgestemd. De rijnsnelheid bepaalt immers in grote mate de remafstand, en die hangt uiteraard samen met de zichtbaarheid. De heer Decaluwé heeft daar duidelijk naar verwezen.

Dit onderling verband is voor de automobilist niet zo eenvoudig in te schatten. Men is het gewoon een verband te leggen tussen de snelheid en de afstand tot de voorganger, in de veronderstelling dat deze voorganger ook een zekere remafstand respecteert. Bij een ongeval in de mist ontwaart de bestuurder van het volgend voertuig plots een stilstaande wagen of reeks wagens, en rijdt als het ware tegen een muur. Om dit probleem op te lossen, moeten we de automobilisten een hulpmiddel aanbieden.

Een mogelijk hulpmiddel is het meten van de zichtbaarheid, waarmee de aangepaste rijnsnelheid kan worden berekend die dan de toegelaten maximumsnelheid op de weg is. Deze oplossing is in principe goed, maar de zichtbaarheid bij mist varieert vaak. Een van de grote problemen van dit systeem is dat het onmogelijk is om op elk punt een mistdetector die de zichtbaarheid meet, te plaatsen. Als de zichtbaarheid op de plaats van de mistdetector wat beter is dan elders, riskeert men een onaangepaste snelheid aan te geven, wat een verkeerd gevoel van veiligheid zou creëren. Mistdetectoren zijn dus maar zinvol op plaatsen waar frequent zware mist voorkomt in goed afgelijnde zones. Dergelijke zones komen in Vlaanderen niet voor, dit in tegenstelling tot Wallonië.

Er wordt in Vlaanderen wel een algemeen net van meetstations uitgebouwd. Deze stations verzamelen voor een groot gebied meteorologische gegevens die invloed hebben op de vorming van mist. Via de verspreiding van verkeersinformatie kan de automobilist worden gewaarschuwd. We moeten dit systeem verder blijven ontwikkelen. We hebben een verbetering en uitbreiding ervan aanbesteed.

Baldewijns

Een ander hulpmiddel is het uitrusten van de wagens met een miniradarsysteem dat de afstand tot en het snelheidsverschil met de voorgaande wagen voortdurend meet. De miniradar geeft in functie van deze gegevens een waarschuwing aan de bestuurder, of zorgt automatisch voor een vertraging, het remmen of een aanpassing van de snelheid. Dergelijke systemen bestaan, maar bevinden zich nog in een experimenteel stadium en zijn duur. Dat is dus voorlopig nog toekomstmuziek.

Ten slotte kan het een hulpmiddel zijn om de automobilist zelf zijn gevoel voor het verband tussen snelheid en zichtbaarheid te laten ijken. Dit kan door het aanbrengen van tekens op de weg en het vermelden van de goede verhouding tussen het aantal zichtbare tekens en de snelheid. Vroeger konden de verlichtingspalen als tekens worden beschouwd. Met de nieuwe lichttechnologie worden deze palen echter op grotere onderlinge afstanden geplaatst en zijn ze hier niet meer voor geschikt.

Daarom werden proeven gedaan met markerings in de vorm van visgraten en bijbehorende informatieborden. Het is logisch dat dergelijke visgraten vooral worden geplaatst in gebieden waar vaak mist voorkomt, en dat ze op regelmatige afstanden worden herhaald. Er werden reeds op meerdere plaatsen op de autosnelwegen visgraatmarkerings op de rijweg aangebracht en bijbehorende informatieborden geplaatst.

De selectie van deze locaties gebeurde op basis van een onderzoek dat rekening hield met een combinatie van elementen. Ten eerste is er het aantal verkeersongevallen dat zich de laatste jaren heeft voorgedaan op een tijdstip dat er volgens de vermelding van de rijkswacht die de vaststellingen ter plaatse deed, mist was. Een concentratie van dit soort ongevallen is ongetwijfeld een duidelijke aanwijzing van mistgevoelige en dus mistgevaarlijke plaatsen. Ten tweede is er de ervaring van de wegenwachters : zij kennen hun territorium goed. Op basis van deze informatie werden de volgende vakken als eerste proefprojecten geselecteerd : de E17 in de richting van Gent ter hoogte van Waregem ; de E19 Antwerpen-Breda op het vak tussen Brasschaat en Sint-Job-in-'t Goor in beide richtingen ; de E34 Antwerpen-Turnhout op het vak tussen Ranst en Zoersel in beide richtingen ; en de R4 op het vak van Heusden tot de Kennedylaan in de richting van de haven.

De ervaringen inzake de preventieve werking van deze maatregelen in het buitenland zijn verschil-

lend. Volgens publicaties was het effect van de proeven in Groot-Brittannië heel wat gunstiger dan in Nederland. In Frankrijk wordt nog geëxperimenteerd met verschillende markeringsprincipes om de gepaste tussenafstand tussen voertuigen te bepalen, dit zowel in functie van de rijnsnelheid bij normale zichtbaarheid als bij minder goede zichtbaarheid.

Op de vraag van mevrouw Verwimp over de uitkomst van deze proefprojecten, moet ik antwoorden dat het Vlaams proefproject pas enkele maanden oud is. Zoals de heer Decaluwé daarnet opmerkte, is het nog te vroeg voor een echte evaluatie. Op de plaats van het recente tragische ongeval in Rekkem was de visgraatmarkering niet aangebracht omdat niet bekend was dat mist daar vaker zou voorkomen dan elders. Op de plaatsen waar de visgraten wel zijn aangebracht, vonden tot nu toe nog geen mistongevallen plaats, maar dit is natuurlijk nog geen bewijs van de deugdelijkheid van het project. Tegen medio 1998 wordt een eerste voorlopige evaluatie verwacht. In functie daarvan zal worden uitgemaakt of de huidige proeven met visgraatmarkerings worden gestopt, voortgezet of eventueel uitgebreid.

Welk hulpmiddel men ook toepast – informatieverspreiding via de radio, visgraatmarkerings, detectie en veranderlijke snelheidsaanduidingen of een signaal in de wagen -, de automobilist moet zelf steeds de bereidheid tonen om zijn rijgedrag aan te passen aan de omstandigheden. Recent gebeurde in Nederland een zware kettingbotsing in de mist, en dit op een locatie waar een mistsignaleringsstelsel operationeel was. Het nut van preventieve systemen moet dan ook worden gerelativeerd. Vaak ligt het falen van het menselijk gedrag aan de basis van een kettingbotsing.

De vraag van de heer Decaluwé over de wenselijkheid om telematica in te schakelen voor preventie en verkeersbegeleiding, kan ik positief beantwoorden. In 1998 zal in Antwerpen een verkeersbeheerscentrum worden uitgebouwd waar alle relevante informatie wordt samengebracht, gecontroleerd en dan verspreid via diverse kanalen. In de toekomst zal het hoofdwegennet geleidelijk worden uitgerust met een geavanceerd meet- en monitoringstelsel, en met portieken met veranderlijke aanduidingen op regelmatige afstanden. Een dergelijk systeem kan allerlei boodschappen weergeven, en kan dus ook helpen bij mist.

De kostprijs van dergelijke geavanceerde telematicasystemen is echter hoog, waardoor een gefaseerde uitbouw nodig is. We beginnen hiermee op de

Baldewijns

drukste secties, zoals de ring rond Antwerpen. De kostprijs voor het uitrusten van deze ring met geavanceerde telematicasystemen werd destijds geraamd op anderhalf miljard frank. Deze systemen maken deel uit van het Masterplan Antwerpen, dat enkel kan worden gerealiseerd mits alternatieve financiering. Hiervoor zullen wij uiteraard – zoals de heer Decaluwé suggereerde – ook Europese middelen aanspreken.

Op korte termijn zal een aantal snel verplaatsbare universele tekstborden worden aangekocht om te worden ingezet bij verschillende omstandigheden, bijvoorbeeld bij werken, wegomleggingen en moeilijke rijomstandigheden.

Dit is een stand van zaken van de inspanningen die het Vlaams Gewest op dit vlak levert, en van de reeds gerealiseerde toepassingen. Ik kan hier enkel nog aan toevoegen dat het mij bijzonder verheugt dat de commissieleden zo veel belangstelling tonen voor deze moeilijke problematiek, waaraan vaak veel menselijke ellende verbonden is. Het stemt mij ook tevreden dat enkele leden van deze commissie zich verdiept hebben in het buitenlandse studiemateriaal hierover. Ik ben zeer leergierig, en zou mevrouw Verwimp dan ook willen vragen mij haar referentielijst van mogelijke naslagwerken door te spelen.

De voorzitter : Ik stel voor dat mevrouw Verwimp dit doet na afloop van de vergadering.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, we hebben duidelijk beklemtoond dat de eerste verantwoordelijkheid ligt bij diegene die achter het stuur zit. Anderzijds moet ook de overheid iets doen. Er zijn contacten tussen u en staatssecretaris Peeters. Ik heb dan ook de indruk dat er een inspanning wordt gedaan om een bepaalde coherentie te bereiken. Maar toch behouden we, als parlement, een enorme verantwoordelijkheid. Als zich bijvoorbeeld volgend jaar een gelijkaardig ongeval zou voordoen, dan zou ik mezelf als parlementslid en ook de minister daarvoor gedeeltelijk verantwoordelijk achten. Misschien hadden we dan wel meer middelen moeten uittrekken voor preventiemaatregelen. Als één of meerdere bestuurders hun verantwoordelijkheid niet opnemen, kunnen daardoor honderden anderen mee in de problemen worden gebracht.

De minister had het in zijn antwoord over de problematiek van de telematica. Persoonlijk hecht ik daar, vanuit verschillende aspecten, nogal veel belang aan. Ik ben er immers van overtuigd dat men inderdaad echt sturend kan optreden. Ik stel eveneens vast dat onze Vlaamse bedrijven in deze sector mee de trendsetter zijn op mondiaal vlak. Bovendien stelt Europa hopen geld ter beschikking van bedrijven die daarop inspelen. Toch is men van oordeel dat de overheid bijkomende inspanningen moet leveren om nog meer proefprojecten mogelijk te maken en om het systeem te toetsen bij effectieve verkeerssituaties en niet bij simulaties.

Ik heb begrepen dat in het globale plan 1,5 miljard frank wordt uitgetrokken voor Antwerpen, maar in die omgeving hangt meestal niet veel mist. Het lijkt me aangewezen een link te leggen met het wetenschappelijk onderzoek. Het belangrijkste blijft het testen op het veld zelf. Als blijkt dat op de E313 60 ongevallen minder gebeuren, dan moet dit worden doorgetrokken naar punten waar zich regelmatig mistvorming voordoet. Uit gesprekken die ik had met onder meer brandweerlui en politie, blijkt dat het in Rekkem bij mistig weer meestal raak is. Ik vraag dan ook dat extra aandacht wordt besteed aan die punten en dat een bijkomende inspanning wordt geleverd met betrekking tot de telematica en de informatie voor de wegbestuurders. Ook bij de opleiding tot het behalen van het rijbewijs kan men extra aandacht besteden aan dergelijke specifieke situaties. Dit is eigenlijk federale materie, maar ik denk dat daarover wel een akkoord kan worden bereikt.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister danken voor zijn antwoord. Evenals de heer Decaluwé was ik een beetje verbaasd toen u het had over de ring rond Antwerpen omdat dit volgens mij niet de uitgelezen plaats voor mistvorming is. Ik begrijp wel dat de algemene verkeersveiligheid ook een rol speelt, maar vandaag vragen we in het bijzonder aandacht voor de ingrepen op het vlak van de mistpreventie. Uit uw antwoord maak ik op dat u voorlopig niet van plan bent om in te gaan op de individuele systemen met snelheidsbegrenzer, maar wel op het systeem van de telematica. Hiervoor bestaat nochtans de technologie.

Er is ooit een project geweest over blokrijden bij mist. Gebeurt dat ook nu nog ? Er zijn ook voorstellen geweest om eventueel, bij dichte mist, de vrachtwagens van de weg te halen. Als u niet denkt

Verwimp-Sillis

aan de verder geavanceerde technieken, denkt u dan nog aan die mogelijkheden ?

De voorzitter : De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst : De minister heeft niet geantwoord op de vraag over de mijns inziens toch wel zwaardere verantwoordelijkheid van de vrachtwagens. Ook op dat vlak zijn experimenten aan de gang. Indien men daar op een aantal plaatsen dwingend zou kunnen optreden, kunnen ongetwijfeld een aantal catastrofes worden vermeden. Zo kan onder meer een inhaalverbod worden ingevoerd, beperkt tot een aantal uren. Ik denk dat dit een haalbare piste is die op korte termijn tot goede resultaten kan leiden.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Mijnheer Doomst, via een werkgroep met vertegenwoordigers van verschillende partijen hebben we een onderzoek laten uitvoeren naar de problematiek van het vrachtverkeer en de mogelijkheden om het inhaalverbod op bepaalde plaatsen te organiseren. We hebben ook experimenten opgestart, waarvan we het resultaat moeten afwachten.

Mevrouw Verwimp, trek niet te snel conclusies in mijn plaats. Ik heb gezegd dat de toepassing van het systeem met de miniradar in de individuele wagen toekomstmuziek is, maar dat wil niet zeggen dat ik een evolutie in die zin niet genegen ben. Mijn zin voor realiteit gebiedt me echter te zeggen dat de veralgemening van zo een systeem, omwille van de kostprijs en andere redenen, vandaag nog niet tot de mogelijkheden behoort. U begrijpt dat wel.

Mijnheer Decaluwé, inzake de invoering van de telematica proberen wij in te spelen op de mogelijkheden van Europese projecten. Onze administratie is daar zeer alert voor en ik sta open voor een vermenigvuldiging van het aantal projecten. Het moet echter passen in een algemene visie. Daarom hebben we een eerste initiatief genomen voor de verkeersstroom in en om Antwerpen, omdat we daar met een groot probleem worden geconfronteerd.

Trek daar echter niet de verkeerde conclusies uit. Telematica kan natuurlijk niet alleen bij mist worden toegepast : ze biedt ook heel wat mogelijkheden op het vlak van conditionering van het wegverkeer, met dosering van het verkeer en dies meer. We moeten echter ergens mee beginnen en we hebben een eerste project opgestart.

Mevrouw Verwimp verwijst naar enkele initiatieven met blokrijden. Dit systeem werd nog niet gebruikt bij mist. Het werd vooral gebruikt voor het waarborgen van de veiligheid tijdens spitsuren in bepaalde periodes van het jaar en op de wegen naar bepaalde bestemmingen.

Vandaag hebben we aangetoond dat we openstaan voor alle mogelijke suggesties die haalbaar en betaalbaar zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.05 uur.*
