



Vlaams
Parlement

vergadering **C224 – OPE17**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 5 mei 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud en herstel van de Vlaamse wegen - 1817 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sneller plaatsen van signalisatie bij een onveilig wegdek - 1823 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het noodonderhoud van de Vlaamse wegen - 1843 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sensibiliseringscampagne van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in verband met motorrijders - 1835 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwetsbaarheid van motorrijders - 1856 (2010-2011)	10
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van het Vlaamse fietsplan - 1876 (2010-2011)	18
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Europese regels inzake tolheffing - 1893 (2010-2011)	24
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de volgens het FIA-onderzoek slecht scorende tankstations langs Vlaamse vakantiewegen - 1903 (2010-2011)	28
■	

Waarnemend voorzitter: de heer Marino Keulen

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud en herstel van de Vlaamse wegen

- 1817 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sneller plaatsen van signalisatie bij een onveilig wegdek

- 1823 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het noodonderhoud van de Vlaamse wegen

- 1843 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, geachte leden, ik stel deze vraag naar aanleiding van het dodelijke ongeval dat in de ochtend van maandag 4 april is gebeurd op de N446 in Waasmunster, als gevolg van een put in het wegdek. Daarover is de dag zelf en de dag erop heel wat bericht in de media, maar ondertussen is het alweer wat stiller geworden daarover. Ik wil informeren naar de gevolgen van dat ongeval, en naar de evaluatie.

Die ochtend is een vrachtwagen die in de richting van Dendermonde reed, afgeweken van zijn rijvak en blijkbaar frontaal op een tegenligger gebotst. De bestuurder van het aangereden voertuig moest worden bevrijd door de hulpdiensten en overleed ter plaatse aan zijn verwondingen. De bestuurder van de vrachtwagen verklaarde zelf dat hij in een put was gereden, waardoor hij naar het andere rijvak werd geslingerd.

Een deskundige van het parket bevestigde dat het ongeval daaraan te wijten was. Het gaat om een put van 10 centimeter diep en 1 meter lang. Aangezien het om een gewestweg gaat, zou het Vlaamse Gewest hiervoor strafrechtelijk ter verantwoording kunnen worden geroepen.

Begin februari publiceerde de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) cijfers over de schadegevallen door slechte wegen. Die gaven aan dat er in 2010 nog meer schadegevallen zijn die te wijten zijn aan de slechte staat van de weg dan in 2009. Tijdens de wintermaanden konden enkel oppervlakkige herstellingen worden uitgevoerd, maar vanaf dit voorjaar is het structureel onderhoud opnieuw van start gegaan. De jongste weken hebben we al heel wat van die structurele onderhoudswerken gezien. Er staan er nog heel wat op stapel voor de komende zomer. Enkele weken geleden hebben we in de plenaire vergadering nog een kort debat gehad over de minderhindermaatregelen en de coördinatie van die werken.

Minister, hebt u al een zicht op de precieze oorzaken van dat dodelijke ongeval op de N446? Welke acties ondernamen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Vlaamse Gewest zelf al met betrekking tot de vaststelling van de oorzaken en het gevolg dat hieraan moet worden gegeven? Hoeveel ongevallen die te wijten zijn aan de slechte staat of het slecht onderhouden van de weg werden in 2011 reeds geregistreerd? Kan er een opsplitsing worden gemaakt naargelang het gaat over ongevallen met letselschade enerzijds en ongevallen met materiële schade anderzijds?

Werd reeds een lijst gemaakt van de wegschade naar aanleiding van het winterweer van de voorbije winter van 2010-2011? Werd er deze winter veel nieuwe schade toegebracht aan het wegennet, in vergelijking met vorig jaar? Wat is de stand van zaken van het Pavement Management System (PMS), dat alle informatie over het wegdek opneemt en de toestand van de weg opvolgt? Overweegt u nog andere middelen in te zetten om op heel accurate en snelle wijze een zicht te krijgen op de toestand van het wegennet, teneinde snel en adequaat te kunnen herstellen? Ik vraag dat laatste omdat u naar aanleiding van dat ongeval blijkbaar in de pers had verklaard dat er een melding was geweest met betrekking tot die put. De diensten

hadden misschien veel sneller kunnen ingrijpen. Men weet natuurlijk nooit of men al dan niet een ongeval kan vermijden, maar daarom lijkt het me misschien het beste dat er snel werk wordt gemaakt van een heel snelle en adequate controle van dat wegennet, om heel snel en adequaat te kunnen ingrijpen.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, mevrouw Smaers heeft in haar inleiding de omstandigheden heel treffend geschetst. Ik zal me dan ook beperken tot het belangrijkste deel, namelijk mijn vragen.

In welke mate is er ondertussen een inhoudelijke analyse gemaakt? Verkeersdeskundigen hebben er in de pers al op gewezen dat het ongeval zou zijn veroorzaakt door die put in de weg.

Mijn tweede vraag gaat niet zozeer over de herstellingen, die uiteraard ook zo snel mogelijk moeten gebeuren, maar veeleer over het aanbrengen van signalisatie. Het lijkt me immers dat die ingreep nog iets sneller kan gebeuren dan het effectief dichten van de put zelf. Kunnen die weggebreken sneller worden aangegeven?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: De vorige sprekers hebben de toestand geschetst, dus hoef ik dat niet te herhalen. Mijn vragen hebben een wat andere invalshoek. Ze hebben meer betrekking op de rol van AWV en de samenwerking met de gemeenten. Blijkbaar was er aan die put de week voordien ook al een ongeval gebeurd, toen met enkel stoffelijke schade. De politie had toen AWV blijkbaar op de hoogte gebracht van die gevaarlijke situatie.

Minister, bestaan er procedures voor dergelijk dringend wegenonderhoud en werden die in dit geval gevolgd? Zijn er procedures die te maken hebben met overlegmodellen? Werd er, nadat de politie het probleem had gesignaleerd, op de een of andere manier aangegeven dat het wegdek er in slechte staat was? Waarom werd het rijvak ter hoogte van de put niet afgesloten in afwachting van de reparatiewerken? Welk overleg bestaat er momenteel tussen gemeentelijke overheden, politie en AWV over de gevaarlijke verkeerssituaties die putten of andere mankementen in gewestwegen kunnen veroorzaken? Is het een idee om gemeentebesturen nauwer te betrekken bij dit soort urgentieonderhoud? Gemeentebesturen hebben vermoedelijk sneller weet van lokale problemen, en zouden, in afwachting van een structurele reparatie, al een noodreparatie door de gemeentediensten kunnen laten uitvoeren, met eventueel een kostenverrekening nadien. Op die manier zouden we misschien kunnen voorkomen dat rampzalige ongevallen zoals in Waasmunster gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, we weten allemaal dat er ondertussen een aantal zware winterperiodes zijn geweest die het wegdek hebben aangetast, mede door de zeer lage investeringen die de vorige legislaturen besteed zijn aan openbare werken. Daar moeten we geen geheim van maken.

Minister, u hebt ondertussen aan een aantal leden, ook aan mij, in antwoord op schriftelijke vragen, te kennen gegeven dat u verschillende gewestwegen zult herstellen. Het komende jaar is een aantal investeringen gepland in de heraanleg en het onderhoud van gewestwegen. Kunt u schriftelijk een overzicht geven van wanneer deze werken zijn gepland? Ik heb bijvoorbeeld aan u een vraag gesteld over het onderhoud van de N1, de strook tussen Antwerpen en Mechelen, maar ik kan me goed voorstellen dat indien ik zou vragen wanneer dat gepland is, u daar vandaag niet op kunt antwoorden.

Daarom vraag ik of u een overzicht kunt geven van welke werken dit jaar nog zijn gepland zodat wij niet elke keer opnieuw aan u de vraag moeten stellen wanneer een bepaalde herstelling zal gebeuren. We gaan stilaan naar de helft van het jaar. Ik stel vast dat aan de N1

tussen Antwerpen en Mechelen nog geen herstellingen zijn doorgevoerd, terwijl er een grote noodzaak aan is. Kunt u dat eens laten natrekken als u de komende weken even tijd hebt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal proberen zo volledig mogelijk te antwoorden. De mensen die vragen naar de oorzaak van het ongeval, moet ik vandaag teleurstellen. Er is nog geen zicht op. Ik ben heel voorzichtig. Ik vind dat het parket, hierin bijgestaan door verkeersdeskundigen, op een fatsoenlijke manier zijn werk moet kunnen doen. Strafonderzoek is geheim zoals u weet. Ik zou het van mezelf onkies vinden als ik daar grote verklaringen over zou afleggen. Het is belangrijk dat het onderzoek degelijk kan worden gevoerd. Voor zover gevraagd is aan het agentschap om zaken te verduidelijken, gebeurt dat, maar dat is in het kader van het onderzoek dat gevoerd wordt.

Het gaat zowel over de concrete feitelijke omstandigheden waarbij je de toestand van de weg hebt, als de omstandigheden waarin het ongeval zich heeft voorgedaan. Maar ik heb altijd gezegd na het ongeval, ook in de pers, dat het voor mij onmogelijk is om een uitspraak te doen. Als sommigen het nodig vinden om daar zeer snel uitspraken over te doen, heb ik daar niets over te zeggen, maar ik wil wel dat het onderzoek goed en grondig kan worden gevoerd.

Er is gevraagd hoe het zit met de procedures in verband met onderhoud. Je hebt enerzijds het structurele onderhoud, namelijk het grondige onderhoud, de renovaties. Je hebt anderzijds het snelle herstel waar geen grondig structureel onderhoud kan gebeuren, bijvoorbeeld het snelle herstel van putten in gewestwegen.

Ik heb specifiek over die zone gevraagd aan AWW om zo'n verslag op te maken. Ik heb het draaiboek bij van de permanente wachtdienst Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen voor de periode 18 oktober 2010-17 oktober 2011. Dat is het volledige draaiboek van hoe men met dergelijke putten te werk gaat. Elk district heeft dat uiteraard. Ik heb het draaiboek van het district van het ongeval bij. Er staan namen op, maar ik heb de gsm-nummers niet laten opnemen – niet dat ik u wantrouw, maar die mensen zullen dat misschien niet zo aangenaam vinden. Dat draaiboek is ook met de politie doorgesproken, want de politie en AWW werken heel nauw samen als het gaat over het signaleren van bepaalde situaties op de weg. Ik geef het aan de secretaris en het zal ook digitaal worden overgemaakt zodat u dat kunt bekijken.

Ik heb ook het kwaliteitssysteem bij, namelijk de fiche over hoe onderhoudswerken in eigen beheer worden uitgevoerd. Ik heb ook de fiche van de permanente wachtdiensten. Er is een winterdienst en een wachtdienst voor herstel die op districtsniveau is georganiseerd om zo dicht mogelijk bij de werkvloer te zitten. Als je alles centraal in Brussel zou organiseren, zou dat anders zijn. Voor het snel herstel van wegen moet je maken dat je zo dicht mogelijk bij de weg zit. Een district is ook kleiner dan een provincie, het is er een onderdeel van. Ik heb een vijftal documenten mee. Ik hoef dan ook niet de volledige procedure uit te leggen. Zo'n draaiboek bestaat voor elk district.

Er bestaat een procedure om dringende herstelwerken uit te voeren. Bij het vaststellen van een abnormaal gevaar kan zowel de politie als de wegbeheerder dringende maatregelen treffen. Zowel de politie als de wegeninspecteurs kunnen dat melden en signalisatie laten aanbrengen. Daar bestaan ook richtlijnen en procedures over. Ik heb die hier bij me.

Wat deze specifieke situatie betreft, spreek ik me niet uit over de oorzaken van het ongeval. De feiten kan ik wel meedelen. De heer Peeters heeft ernaar verwezen dat er een melding is geweest door de politie van een put in de N446. De exacte locatie is niet vermeld. In die melding was geen sprake van hoogdringendheid of van de noodzaak om de rijweg af te sluiten of signalisatie aan te brengen. Bij een abnormaal gevaar is dat wel mogelijk. Er zijn zelfs al gewestwegen afgesloten of borden aangebracht met de vermelding dat het om een gevaarlijk wegdek gaat. In deze situatie is dat niet gebeurd.

AWV heeft me vervolgens ook laten weten dat op vrijdag 1 april, een dag na de melding door de politie, een inspecteur ter plaatse is geweest. Die heeft geoordeeld dat er een tijdelijk herstel nodig was voor die weg. Die weg staat op het programma voor grondig structureel onderhoud. Men oordeelde dat er een tijdelijk herstel nodig was, maar niet van dien aard dat een onmiddellijk herstel nodig was of dat extra maatregelen moesten worden genomen. Dat is een persoonlijke appreciatie van de inspecteur. De dag nadien zou men tot herstel overgaan. Het is dus een persoonlijke interpretatie of er al dan niet signalisatie moet worden aangebracht. Het ongeval is gebeurd net voor de put werd opgevuld.

AWV beschikt over een permanente wachtdienst die 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 bereikbaar is, zowel voor politie als voor gemeentediensten. Ook buiten de uren, als zich een gevaarlijke situatie voordoet, is er altijd iemand bereikbaar. Men moet paraat zijn om in te grijpen bij een dergelijke situatie.

Elke politiezone heeft een huishoudelijk reglement waarin wordt uitgelegd hoe en wanneer een wegendistrict te bereiken is om melding te maken van een gevaarlijke situatie. Gemeenten krijgen daar ook informatie over. Gemeenten zijn echter wel moeilijker te bereiken buiten de werkuren. AWV heeft een permanentie en de politie is altijd te bereiken. Als zich dus een gevaarlijke situatie voordoet, kan men altijd iemand bereiken bij AWV.

Wat de nauwere betrokkenheid van de gemeenten betreft, kan de informatiedoorstroming perfect door de gemeenten gebeuren, dag en nacht. Het is wel de eigen verantwoordelijkheid van AWV om ervoor te zorgen dat de procedures worden gevolgd en accuraat inspelen op de omstandigheden. Ik zeg niet dat de gemeenten de putten op de gewestwegen moeten gaan opvullen. Er moet een goede informatiedoorstroming zijn.

Mevrouw Smaers, u vraagt hoeveel ongevallen er in 2011 zijn geregistreerd die rechtstreeks of onrechtstreeks te wijten zijn aan de slechte staat of het onderhoud van de weg. Ik vind het moeilijk om te zeggen wanneer dat precies het gevolg is van de staat van de weg. Ik spreek me eigenlijk niet uit over zulke situaties. Ik heb wel de cijfers van de klachten. Sinds 1 januari 2011 tot vandaag heeft de Afdeling Juridische Dienstverlening 752 schadeclaims van weggebruikers genoteerd. Dat zijn claims van automobilisten, motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers. In dat cijfer zitten alle toestanden van de verkeersinfrastructuur. Het kunnen winterse omstandigheden zijn, een put, steenslag, ijzel, waterplassen enzovoort.

95 procent van die claims heeft enkel betrekking op materiële schade. Ik heb de cijfers van vorig jaar niet bij me. Die zijn een tijdje geleden bekendgemaakt. Het waren er iets meer dan tweeduizend. Als ik die cijfers vergelijk, heb ik de indruk dat 2011 niet tot minder klachten zal leiden. Dat is niet abnormaal. We zijn pas nu de winterschade aan het herstellen. De zwaarste winter was in 2010. In 2011 hebben we geen zware sneeuwval meer gehad. En hoewel het 's nachts nog koud is, kan nu wel overal aan de wegen gewerkt worden.

De oplijsting van de wegschade is in opmaak. De winterperiode voor AWV loopt officieel tot de vierde maandag van april. Die is intussen voorbij. Als men dus de winterschade wil opmeten, moet men consequent zijn en tot dan wachten voor men een algemene stand van zaken kan geven. Ik verwacht de resultaten eind deze maand. De periode werd afgesloten op 25 april, de laatste maandag van die maand.

Ik wil, net zoals mijn administratie, het Pavement Management System zo snel mogelijk laten invoeren. De eerste twee fasen van de implementatie ervan – de installatie en het ontwerp van de databank – zijn afgerond. Dat werkt. Momenteel loopt de derde en laatste fase – de analyse van het model – nog. Ik verwacht dat het systeem na de zomer opgeleverd kan worden. Dat betekent dat tegen het einde van dit jaar de eerste analyses met het PMS kunnen worden uitgevoerd. U weet dat een dergelijk systeem het cyclisch onderhoud mogelijk moet maken. We hebben hier al vaak gesproken over Nederland. Het PMS zorgt ervoor dat de basisstructuur van het wegdek niet meer wordt aangetast. Het systeem geeft het tijdstip aan waarop het cyclisch onderhoud moet worden uitgevoerd. Op dit moment hebben we te

kampen met heel wat schade, die we dan moeten wegwerken. Met het systeem zouden we moeten vermijden dat er schade ontstaat. Eind dit jaar zou het systeem effectief in werking treden.

Net zoals nu het geval is, zal in de toekomst het gewestwegennet elk jaar opgemeten worden met het ARAN-toestel. Voor de A-wegen – de snelwegen en de grote ringwegen – gebeurt dat elk jaar, en voor de N-wegen – de gewone gewestwegen – om de twee jaar. Met het toestel wordt de vlakheid, spoorvorming, trapvorming en beeldcollectie gemeten. Dat gebeurt ook voor de textuur van het wegoppervlak. Tegen september of oktober verwacht ik een nieuw verslag, waarover hier dan kan worden gerapporteerd.

De data die we verzamelen aan de hand van het ARAN-toestel worden ingevoerd in de databank van het PMS. Ze zullen dus ook worden gebruikt om het PMS te laten draaien. Het ene werkt dus ook op het andere. Het is dus niet zo dat de twee systemen incompatibel zijn: ze zijn geïntegreerd.

Los van al die metingen lijkt het me zeer elementair dat de wegtoezichters in de provinciale districten dagelijks fulltime bezig blijven de toestand ter plaatse te evalueren. Op termijn is het misschien mogelijk dat alles geautomatiseerd wordt. Soms is het wegdek in goede staat. Als 's nachts de temperatuur echter daalt tot -1 kunnen er de volgende dag echter drie, vier, vijf, zes extra putten ontstaan zolang het wegdek niet helemaal in orde is. De wegtoezichters moeten dan ook op pad blijven gaan. Soms wordt gezegd dat aan een bepaalde put lang niets wordt gedaan. Ik heb zelf al vaak aan mijn administratie gevraagd hoe dat mogelijk is. Ik krijg dan als antwoord dat als men putten vult, er, zolang het 's nachts vriest, op andere plaatsen extra schade kan ontstaan. Zomaar een laagje leggen heeft ook weinig zin als de basisstructuur van het wegennet niet goed is.

Mevrouw Van den Eynde, ik krijg heel wat schriftelijke vragen van parlementsleden over de planning van werken. Ik wil gerust aan de administratie vragen om nog eens een globale planning te maken, maar die planning evolueert natuurlijk. Bij een planning kan men bijvoorbeeld aangeven wanneer men denkt te kunnen starten. De aannemer wordt dan aangesteld, die dan ter plaatse gaat. Dan moet er een signalisatieplan worden opgesteld en moet met de aannemer én met het lokale bestuur worden nagegaan wat de beste dag is om te starten. Daarmee wordt soms geschoven. We kunnen dus geen eenheidstabel uitprinten.

Ik heb van collega's heel wat vragen gekregen waar de herstellingen zullen gebeuren. Die gegevens zullen binnenkort beschikbaar zijn. Ik kan de zaak ook aan de commissie overmaken. Ik wil echter vermijden dat men constant nieuwe tabellen maakt. We proberen zo accuraat mogelijk te informeren.

U had het specifiek over het wegdek Antwerpen-Mechelen. Ik kan dat laten bekijken. U moet me nu echter niet vragen voor heel Vlaanderen de startdatum te geven van alle werken. Dat is een moeilijke opdracht. Ze worden per district bekeken en er worden afspraken gemaakt met de lokale overheden. Op de minderhinderdatabank staan alle werken. Zolang de precieze data niet bekend zijn, vindt men die daarin echter niet terug. Als ik een datum laat opnemen en die verandert daarna, dan zijn de mensen kwaad. Ik vraag daar dus enig begrip voor. Het is een niet zo evidente kwestie.

Voorzitter, u krijgt nu het model en het draaiboek.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb geen bijkomende vraag. Ik begrijp dat het nog wordt onderzocht en dat er op dit mogelijk niet veel meer kan worden gezegd over de precieze omstandigheden van het ongeval.

Ik vind het goed dat het PMS wellicht tegen het einde van dit jaar in gebruik kan worden genomen. Dat is wellicht weer een stap in de goede richting inzake het systeem van het

cyclisch en het preventief onderhoud. Ik hoop dat het onderhoud in de toekomst regelmatigiger dan de afgelopen decennia kan worden uitgevoerd.

De voorzitter: De heer D’Hulster heeft het woord.

De heer Steve D’Hulster: Ik heb nog een korte praktische vraag over het moment dat een inspecteur een melding krijgt. Zo is het op de N1 op bepaalde plaatsen manifest onveilig. Heeft de inspecteur als hij ter plaatse komt signalisatie bij, die hij meteen kan installeren? Op die manier zou men toch tijd kunnen winnen.

Minister Hilde Crevits: Ik kan daar niet onmiddellijk op antwoorden. Het kan dat de wegeninspecteur wat bij zich heeft. Het is ook mogelijk dat hij onmiddellijk mensen kan oproepen om signalisatie te installeren op gevaarlijke plaatsen. Het hangt natuurlijk af van de persoonlijke interpretatie over de omstandigheden. Stel dat er een put is in een autosnelweg, dan kan men moeilijk uit de auto stappen om signalisatie te plaatsen. Men heeft daar regels en draaiboeken voor.

Ook de politie kan dat perfect doen en doet dat ook. Ik heb me hierover bevraagd bij AWV, en men meldt mij dat de samenwerking met de politie best wel goed verloopt. De politie schat vrij snel en accuraat in of het gaat om een extreem gevaarlijke situatie, een gewoon gevaarlijke situatie of een situatie die beheersbaar is, maar binnen twee dagen moet worden hersteld. Dergelijke zaken worden vrij goed opgevolgd.

Ik erken wel dat ondanks de grote toename van het aantal werken en van het budget, de winter op een pijnlijke manier de globale toestand heeft doen verslechteren. Mevrouw Van den Eynde had het daarnet over de “lage budgetten in de voorbije legislatuur”, maar ik zou nog verder durven terug te gaan, want de budgetten zijn systematisch gestegen in 2004, 2005, 2006 en 2007. De curve gaat zonder uitzondering in stijgende lijn.

Ik was nogal verrast deze week toen ik las dat men zei – ik meen dat het in Leuven was – dat de prijzen van de werken omhoog gaan omdat ik te veel werken laat uitvoeren en er te weinig schaarste is. Ik vind dat heel verrassend. Ik heb hier in de commissie al uitgelegd dat we net proberen om niet in één keer een half miljard euro meer te besteden, maar om het budget geleidelijk te laten stijgen zodat de markt zich goed kan aanpassen en we altijd een beetje meer volume op de markt brengen in de hoop dat iedereen zich eraan kan aanpassen. Dat is volgens mij de goede manier – maar ja, wat is goed? We moeten ervoor zorgen dat het wegnen zo snel mogelijk in goede staat is, en dit is de keuze die wij gemaakt hebben.

De heer Marino Keulen: Ik wil u bij wijze van aanvulling en ook een beetje als ervaringsdeskundige het volgende vertellen. Ik woon langs een gewestweg. De wegeninspecteurs hebben bijvoorbeeld spuitbussen bij om gevaarlijke plekken met fluo te markeren. Ze doen dat op de weg, maar soms ook op een boom of op een vangrail die moet worden vervangen. Ik heb voor mijn eigen woning al vastgesteld dat men dergelijke plekken markeert.

Niet alleen de samenwerking met de lokale politie, maar ook die met de gemeentelijke technische diensten is vaak optimaal, die mensen zijn als het ware vakgenoten. Mijn ervaring is dat die samenwerking heel goed verloopt. Het heeft ook te maken met de overgang van stedelijke en gemeentelijke wegen naar gewestwegen. Soms liggen gewestwegen midden in het centrum van de stad omdat het ooit om een grote verkeersader ging. De samenwerking verloopt voorbeeldig, haast collegiaal. Men helpt elkaar zelfs met materiaal als het om kleine zaken gaat.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat de heer Keulen gelijk heeft, want ik meen dat de praktijk niet in alle districten dezelfde is. De cultuur kan verschillen van district tot district en soms laat de samenwerking zelfs te wensen over. Ik heb in mijn periode als schepen ook een paar keer met AWV in de provincie moeten

samenwerken toen er calamiteiten gebeurd waren op wegen, en dat was niet altijd vanzelfsprekend.

Mijn vraag was niet ingegeven door het voorstel om de gemeenten de job te laten doen, wel om een beter overleg te organiseren om desnoods binnen de 24 uur of onmiddellijk te kunnen optreden. Ik hoor nu wel goede voorbeelden, maar ik denk dat die er niet altijd zijn.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een tijd geleden in de commissie aangekondigd – ik meen naar aanleiding van de beheersovereenkomsten – dat we een algemene bevraging zouden doen bij de gemeentebesturen over de tevredenheid van De Lijn en van AWV. Ik heb daartoe toen de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) gecontacteerd. We werken natuurlijk niet met robots, maar met mensen. Sowieso spelen de menselijke verhoudingen altijd een rol. Ik ben nu 3,5 jaar bevoegd minister en in het algemeen heb ik niet de indruk dat gemeenten ongelofelijk klagen over AWV en de manier van werken.

We mogen de impact van de winters niet onderschatten. Ik heb het nu niet over de samenwerking in grote dossiers en herinrichtingen. Ik herhaal dat het perfect mogelijk is dat een aantal putten werden opgevuld en men wacht op structureel onderhoud, maar dat twee of drie vorstnachten ervoor zorgen dat er weer nieuwe schade ontstaat. Het zijn voor ons moeilijke jaren. Zolang de algemene toestand van de wegen niet op peil is, zullen we soms achter de feiten aanhollen.

Bij de voorstelling van het laatste rapport-Helleven – het heeft ondertussen een andere naam – werd gezegd dat de grijze zone, dat zijn de wegen die in een relatief behoorlijke staat zijn, maar binnen de vijf jaar dreigen te moeten worden aangepakt, te groot is. De groep heel slechte wegen wordt kleiner, de groep heel goede wegen wordt groter, maar de groep in de grijze zone is de moeilijkste. We moeten erover nadenken welke wegen uit die groep we het eerst moeten aanpakken. Nadat het dan een jaar keihard heeft gevoren, zien we dat natuurlijk wel, maar dan is het eigenlijk al te laat. Het is natuurlijk onmogelijk om de hele groep in één keer aan te pakken.

De bevraging komt er en dan, mijnheer Peeters, zullen we zien of er problemen zijn in communicatie, of de gemeente zowel met AWV als met De Lijn problemen heeft, of de gemeente een uitstekende relatie heeft met De Lijn, maar een minder goede met AWV. We moeten zoeken naar de oorzaken en daarna naar een oplossing. Het blijft natuurlijk gaan over een samenwerking tussen mensen die elkaar, al dan niet spontaan, verwittigen.

Naar aanleiding van deze vragen heb ik het draaiboek nog eens gelezen, en het zit goed in elkaar. Men kan heel erg soepel op elkaar inspelen. De politie is de baas, als de politie zegt dat er moet worden afgezet, dan zal niemand van AWV zeggen dat het niet nodig is. Men respecteert elkaar en dat hoort ook zo te zijn. We zullen zien wat er uit de bevraging komt.

De heer Marino Keulen: Ik heb daar eigenlijk een genuanceerd beeld van en ik ben altijd degene die daarvoor de minister achter de veren zit.

Wat wegenwerken en wegenherstelling betreft, denk ik dat het goed gaat. Waar het gewest, AWV, de gemeenten consulteert omdat ze verplicht advies moeten inwinnen, heeft men vaak het gevoel dat dit enkel pro forma gebeurt, dat als een gemeente een andere mening of visie heeft, men die nogal makkelijk naast zich neerlegt. Het is een zodanig veelzijdige samenwerking dat we dit eigenlijk genuanceerd per onderdeel moeten bekijken, want de verschillende onderdelen kunnen een heel ander beeld opleveren. In het ene geval, de adviesverlening en alles waarbij de gemeenten vanuit het gewest wordt bevraagd, kan men daar negatief over zijn, maar in het andere geval, dat van de wegenwerken en -herstellingen, positief. In het eerste geval menen de gemeenten dat ze er enkel voor dienen dat de documenten in orde zijn, maar dat hun mening nogal makkelijk aan de kant wordt geschoven.

Het is een heel genuanceerd beeld, het is niet eenduidig. Het gaat immers ook niet over één soort samenwerking. Dat is mijn ervaring vanuit het lokale, maar ook vanuit het gewestelijke niveau.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sensibiliseringscampagne van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in verband met motorrijders - 1835 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwetsbaarheid van motorrijders - 1856 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, in het VRT-middagnieuws van maandag 4 april 2011 werden onthutsende cijfers van de verkeersdoden onder de motorrijders bekendgemaakt.

Volgens de meest recente Belgische statistieken, daterend van 2008, vielen er 108 doden en 777 zwaargewonden bij ongevallen met motoren. Dat is respectievelijk 11,4 procent van het totale aantal verkeersdoden en 11,5 procent van het totale aantal zwaargewonden in ons land. Dit staat in schril contrast tot het aantal kilometers dat motorrijders afleggen ten opzichte van het totaal aantal afgelegde kilometers door alle weggebruikers. Het gaat over 1 procent.

Er werden drie oorzaken aangehaald. Er zijn paaltjes aan vangrails die nog niet afgedekt zijn door een vangplank. Eind 2011 zouden, volgens het reeds gekende plan van de minister, deze situaties tot het verleden moeten behoren. Gladde wegmarkeringen zouden ervoor zorgen dat motorrijders onderuitgaan, vooral wanneer ze een draaibeweging moeten maken. Voor deze situaties bestaat het dienstorder LIN/AWV 2004/5 waar een SRT-waarde van ten minste 45 wordt voorgeschreven. Ten slotte zijn er de fouten die automobilisten begaan omdat ze een aankomende motorrijder niet opmerken.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) waarmee ook de Vlaamse overheid samenwerkt rond sensibiliseren, heeft een campagne gestart voor de motorrijders. Die campagne heet: 'Met de motor? Laat je niet verrassen!'. Hierin wordt de motorrijder aangeraden heel defensief te rijden, wat op zich goed is. Maar er wordt wel ineens de boodschap meegegeven dat de reden voor het defensief rijden vooral haar oorsprong vindt in de mogelijke fout die een automobilist zal maken.

Deze laatste boodschap wekt de indruk dat men vooral op de motorrijders zelf rekent en dat men niet zozeer de oorzaak durft te duiden en dat het probleem zich hoofdzakelijk bij de automobilist bevindt. Iets dergelijks maken we soms ook mee in de omgekeerde volgorde. Bovendien zijn er locaties waar een elektronisch verkeersbord de automobilist waarschuwt voor een oversteekplaats voor fietsers, hoewel de fietsers geen voorrang hebben en dus in de eerste plaats zelf verantwoordelijk zijn. Het lijkt nochtans onontbeerlijk dat er in de eerste plaats voor moet worden geopteerd dat iedere weggebruiker de regels naleeft, want dat levert de hoogste zekerheid voor veiligheid in het verkeer.

Minister, werd voor deze campagne overleg gepleegd met de Vlaamse overheid? Waarom werd er gekozen voor een sensibiliseringscampagne waarbij er een verwachtingspatroon, om het ongeval te vermijden, volledig bij de motorrijder wordt gelegd, hoewel de oorzaak te vinden is bij andere weggebruikers?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, minister, collega's, het overlijdensrisico per reizigerskilometer is bij motorrijders in 15 jaar wel meer dan gehalveerd, maar toch blijft de motor gevaarlijker dan de auto. Het overlijdensrisico is maar liefst 20 keer groter. Net als voetgangers, fietsers en bromfietzers, lopen motorrijders de grootste schade op bij de ongevallen waarbij ze betrokken raken. Ondanks het feit dat het vaak zwaardere jongens zijn, kunnen ze dus ook wel beschouwd worden als zwakke of zachte weggebruikers. In die kwetsbaarheid lijkt ook niet veel verandering te komen, want de ernst van de motorongevallen – het aantal doden per 1000 ongevallen – is de voorbije 15 jaar bijna ongewijzigd gebleven.

Het stijgend aantal verplaatsingen met de motorfiets en de grote kwetsbaarheid van deze groep hebben de afgelopen decennia gezorgd voor een stijgend aantal slachtoffers onder motorrijders. Dit staat in contrast met andere voertuigtypes en voetgangers, die allemaal een daling van het aantal dodelijke slachtoffers hebben gekend.

De motorrijders zijn dan ook een groep waar we bijzondere aandacht voor moeten hebben. We beschikken niet over een diepgaande ongevallenanalyse, maar uit het themarapport van het BIVV blijken volgende knelpunten: de zichtbaarheid van de motorfiets vooral voor de autobestuurders, de rijopleiding, het correct dragen van beschermende kledij en de inrichting van de infrastructuur volgens de behoeftes van de almaar groter wordende groep motorrijders.

Naast een aantal maatregelen die de Federale Regering in november 2010 heeft aangekondigd, is er ook de derde Europese richtlijn in verband met het rijbewijs. Die richtlijn treedt vanaf januari 2013 in werking, maar moest al tegen januari 2011 in de Belgische wetgeving worden overgenomen. In se zal er aan de huidige leeftijdscategorieën niet veel veranderen. Voor de verschillende stappen tussen de rijbewijzen A1 en A schrijft de Europese richtlijn een stapsgewijs rijbewijs voor. De rechtstreekse toegang tot het motorrijbewijs zal voortaan slechts vanaf de leeftijd van 14 jaar mogelijk worden. Aangezien dit door een Europese richtlijn wordt verplicht, zal dit voor alle lidstaten gelden.

– *De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Elke overstap moet met een opleiding of een examen gepaard gaan. Staatssecretaris voor Mobiliteit Schoupe wil echter beide, een opleiding en een examen, verplichten. Deze combinatie van een opleiding en een examen kan de toegang tot gemotoriseerde tweewielers mogelijk erg duur maken, zonder de beoogde voordelen op het vlak van een betere rijvaardigheid en een verhoogde verkeersveiligheid tot stand te brengen. Het gevaar bestaat dat de combinatie erg duur wordt en dat nieuwe motorrijders hun start dan ook liever tot de leeftijd van 24 jaar zullen willen uitstellen. Hierdoor kunnen de voordelen van het stapsgewijs rijbewijs, in het bijzonder de voordelen voor de verkeersveiligheid, verloren gaan.

De Vlaamse Regering heeft zich ertoe geëngageerd de problematiek van de kwetsbare motorgebruikers beter aan te pakken. In de beleidsdocumenten luidt dit als volgt: “Via doelgerichte campagnes en initiatieven werken we aan een verkeersveilige attitude, voornamelijk met betrekking tot de risicogroepen, waaronder motorrijders. Voor motorrijders voorzien we in vangplanken op risicolocaties en besteden we aandacht aan het risico op gladde wegdekken. Specifiek naar motorrijders wordt een rondetafel georganiseerd.”

Minister, in december 2010 hebt u laten weten dat de eerste rondetafel over motorrijders heeft plaatsgevonden. De concrete beleidsadviezen om de veiligheid van motorrijders te verhogen zouden bij de start van het motorseizoen worden geformuleerd. Aangezien die start ondertussen enkele weken achter ons ligt, zou ik hierover graag een paar vragen stellen.

Minister, zijn de concrete resultaten van de eerste rondetafel gekend? Zo ja, welke specifieke beleidsadviezen vloeien hieruit voort? Hoe zullen deze aanbevelingen vanuit het Vlaams beleid tot stand worden gebracht en worden opgevolgd?

U wenst bij het ontwerpen en het beheren van de wegeninfrastructuur meer aandacht aan motorrijders te schenken. Op welke wijze zal dat precies gebeuren? Zal bij de verdere omzetting van de Europese richtlijn betreffende het veiligheidsbeheer van de wegeninfrastructuur rekening worden gehouden met de specifieke noden van motorrijders?

Onlangs heeft de Vlaamse Regering een gunstig advies over het ontwerp van koninklijk besluit tot aanpassing van de rijbewijscategorieën, het rijbewijsmodel en de voorwaarden voor examinatoren verstrekt. Dit advies houdt een aantal voorwaarden in die de bekommernis om de voorgestelde combinatie van een opleiding en een examen delen. Is hierover bijkomend overleg met staatssecretaris Schouppe gepland?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil, voor de duidelijkheid van het verslag, even opmerken dat de heer D'Hulster eenmaal naar de leeftijd van 14 jaar heeft verwezen. Ik veronderstel dat hij 24 jaar bedoelde.

De heer Steve D'Hulster: Tenzij dat het nieuwe partijstandpunt zou zijn, gaat het om 24 jaar.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wat de problematiek van de motorrijders betreft, is onze fractie bijzonder bezorgd om de ongevallencijfers van motorrijders. Het ongeval dat afgelopen dinsdag op de Antwerpse ring heeft plaatsgevonden, heeft nogmaals onze ogen geopend voor de kwetsbaarheid van deze weggebruikers. Ik wil niet herhalen wat de vorige sprekers al hebben gezegd. We ondersteunen hun bezorgdheid absoluut. Ik zou echter nog een aanvullende vraag willen stellen.

In de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft iemand staatssecretaris Schouppe gevraagd of motorrijders in stedelijke gebieden ook de vrije busbaan kunnen gebruiken, zodat ze zich niet tussen het verkeer moeten wagen en moeten slingeren. Staatssecretaris Schouppe heeft hier positief op geantwoord. Hij zei dat hij hierover enkel nog met de gewesten hoefde te onderhandelen. Minister, hebt u staatssecretaris Schouppe al informatie verstrekt? Worden momenteel onderhandelingen gevoerd om dit effectief in de praktijk te brengen?

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Voorzitter, de acties en de recente initiatieven van de verenigingen van motorrijders hebben duidelijk een impact gehad. Ik vind het een goede zaak dat hier een aantal pertinente vragen zijn gesteld. Ik kan me bij de vraagstellers aansluiten. De motorrijders kunnen immers wel een en ander over de veiligheid van de weggebruikers zeggen.

Ik zal me hier tot de veiligheid van de motorrijders zelf beperken. Infrastructuur, zoals vangplanken en dergelijke, kan een bijdrage tot de veiligheid leveren. Wat de gladde wegmarkeringen betreft, wil ik de minister echter een bijkomende vraag stellen over de samenstelling van het product dat momenteel voor de wegmarkeringen wordt gebruikt.

Op sommige plaatsen levert dit product heel wat loskomende verf op. Dit kan wegschade veroorzaken. Voor motorrijders kan dit een echte slingerbaan worden. Ik heb in de vraagstelling van een van de vorige sprekers gelezen dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren indien een motorrijder een bocht moet nemen. Het is allicht niemand ontgaan dat verschillende opeenvolgende wegmarkeringen, bijvoorbeeld in verband met schoolgaande kinderen en zebrapaden, zich op een lange baan kunnen opstapelen. Dit kan voor de motorrijders tot een zeer gladde situatie leiden.

Ik wil er eveneens de aandacht op vestigen dat men de vaardigheden en de behendigheid van het motorrijden al doende moet leren. Minister, daarom pleit ik ervoor dat u zou pleiten voor de nodige motorcircuits in Vlaanderen, eventueel met uw collega van Ruimtelijke Ordening. We mogen daar de ogen niet voor sluiten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik steun natuurlijk de vraag van mevrouw De Waele, maar ik heb wel een vraag om uitleg ingediend over de verfstroken op het asfalt en de gevolgen en risico's daarvan. Is die vraag ontvankelijk of onontvankelijk? Als iedereen hier nu de hangende vragen als extra vraag gaat stellen...

De voorzitter: Mevrouw De Waele kent natuurlijk de vraag niet die u hebt ingediend. Dat is wel duidelijk. Ik heb die vraag bovendien zelf ook nog niet gezien.

We hebben hierover een discussie gehad naar aanleiding van de reglementswijziging. Het reglement stelt dat leden zich mogen aansluiten. Natuurlijk kan men de minister plots met alle mogelijke en onmogelijke vragen confronteren. Dat geldt ook voor de actuele vragen. Ik heb trouwens een terechtwijzing gedaan wat dat betreft. Dat is terecht. Ik hoef de minister niet te verdedigen, maar ik doe het toch.

Leden vragen of de minister zomaar even kan opsommen hoeveel geld ze heeft uitgetrokken voor bepaalde dingen. De minister is zeer intelligent, maar toch niet zo intelligent dat ze dat zomaar kan zeggen. Mevrouw De Waele heeft een vraag gesteld in het kader van de problematiek van de motorrijders. Als de minister antwoordt, dan zal dat de volgende keer een vraag om uitleg minder zijn. Dat is natuurlijk gemakkelijker voor ons.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Er is een lijst van vragen die hangende zijn.

De voorzitter: Ik heb de vragen nog niet gezien.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voor mij is het al dan niet antwoorden op de vraag van mevrouw De Waele een lastige zaak. Heeft dat te maken met mijn voorliefde voor de ene of de andere persoon? Goed, ik zal mijn best doen om de kool en de geit te sparen.

Ik had eigenlijk gevraagd deze vragen apart te mogen beantwoorden. De vraag van de heer Keulen gaat volgens mij immers over iets totaal anders dan de vraag van de heer D'Hulster. De beide vragen gaan over motorrijders, maar dat is dan ook alles. Ik heb dus geen geïntegreerd antwoord.

De eerste vraag gaat over de campagne die wordt gevoerd en de samenwerking met de federale overheid. Ik zal daar dan ook mee beginnen. Op initiatief van het BIVV loopt er inderdaad momenteel een campagne getiteld 'Met de motor? Laat je niet verrassen.' Mijnheer Keulen, op 13 januari van dit jaar vond in voorbereiding van die campagne een overleg plaats bij het BIVV. Bij dat overleg waren vertegenwoordigers van alle betrokken partijen uitgenodigd en aanwezig. Er waren de vertegenwoordigers van het BIVV zelf, namelijk onderzoekers en campagne- en communicatieverantwoordelijken. Ook waren er vertegenwoordigers van de gewestelijke overheden van Vlaanderen, Brussel en Wallonië, net als vertegenwoordigers van de politionele overheid, namelijk de federale wegpolitie. Ook de belangengroepen van motorrijders waren aanwezig. Dat is wel belangrijk, in het kader van uw vragen. Dan gaat het over de Motorcycle Action Group (MAG), de Motorcycle Council (MCC) en FEDEMOT. Dat was dus een vrij ruime rondetafel. Die organisaties hebben mee de keuze voor de campagneaanpak bepaald en zijn ook betrokken geweest bij de inhoudelijke invulling van het document ten behoeve van het communicatiebureau dat de campagne vorm heeft gegeven.

U vraagt terecht hoe het komt dat wordt gekozen voor een sensibiliseringscampagne die zich toespitst op de motorrijder, zodat een verwachtingspatroon ontstaat. Dat kan op het eerste gezicht wat raar lijken. Bij vorige campagnes van 2010 en 2009 heeft men telkens zowel op de motorrijder als op de automobilist gefocust. Nu heeft men er echt gezamenlijk voor gekozen om dat niet te doen. De problematiek van de motorrijders is besproken op het overleg. Men is daarbij uitgegaan van een aantal gegevens over ongevallen met motorrijders uit een themarapport uit 2009, waarin de cijfers tussen 2000 en 2007 werden bekeken. Dat themarapport was opgemaakt door het Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Ook werd

rekening gehouden met een tweede studie, namelijk de Motorcycle Accidents In Depth Study (MAIDS). Aan de hand van die twee onderzoeken is dan de inhoudelijke campagnelijijn bepaald.

U kent die ongevalgegevens ook. Zoals we allen weten, vormen motorrijders een groep met een groot risico op dodelijke ongevallen. Vooral jonge motorrijders, tussen 20 en 30 jaar, zijn slachtoffer, maar ook de iets oudere motorrijder, tussen 40 en 50 jaar, vormt een belangrijke aandachtsgroep. Onervaren motorrijders hebben meer kans op een ongeval. Ongevallen op kruispunten met voorrangregels blijken zeer dodelijk te zijn voor motorrijders. Motorrijders worden vaak zijdelings aangereden. Volgens MAIDS, die toch wel een vrij gezaghebbende studie is, is de meest voorkomende reden van een ongeval dat de automobilist de motorrijder niet heeft gezien. Het gaat dus om een perceptiefout, een inschattingfout van een andere weggebruiker.

De vraag rijst dan hoe we onze campagne moeten opzetten. Moeten we ons daarop toespitsen? Men heeft echter geoordeeld dat ook motorrijders goed moeten beseffen dat er heel vaak situaties zijn waarin ze niet worden gezien. Het komt er enigszins op neer dat ze ervoor moeten zorgen gezien te worden. Ongevallen tussen motorrijders en autobestuurders zijn vaak te herleiden tot wederzijdse inschattingfouten en de manier waarop de beide groepen verkeersdeelnemers met elkaar interageren. Die inschattingfouten van motorrijders en automobilisten zijn enigszins complementair. Ik heb ook al gesproken met een aantal mensen van MAG en andere motorrijders. Ze erkennen zelf dat motorrijders te optimistisch zijn over hun vaardigheid om te anticiperen en de situatie onder controle te houden.

Daartegenover staat dat veel automobilisten zelf geen ervaring hebben met het besturen van een motor. Als je autobestuurder bent en je weet niet hoe het is om op een motorfiets te rijden, kun je je ook niet inleven. De meeste mensen kunnen wel met de fiets rijden, maar je kunt niet inschatten hoe het is om op een motorfiets te zitten en wat de risico's ervan zijn. Dat gebrek aan kennis en aandacht kan leiden tot situaties waarin de automobilist de motorrijder in gevaar brengt zonder dat hij zich daarvan bewust is. Die MAIDS-studie bevestigt ook dat automobilisten die een motorrijbewijs hebben, minder geneigd zijn om motorrijders over het hoofd te zien. Dat vond ik heel vreemd. Een automobilist die kan motorrijden, houdt daar rekening mee, een automobilist die niet met een motor kan rijden, staat er minder bij stil.

Op basis van die resultaten werd het plan van aanpak voor de campagne 2011 besproken. Men heeft een vrij grote discussie gehad over de doelgroep van de boodschap en welke de meest geschikte bestaande en te ontwikkelen kanalen zijn. De keuze werd afgewogen tussen een campagne gericht naar automobilisten en een campagne gericht naar motorrijders. De BIVV-motorrijderscampagne van 2009 en 2010 heeft zich zoals gezegd zowel tot de automobilisten als tot de motorrijders gericht. Posttest met betrekking tot deze campagnes hebben geleerd dat campagnebeelden voldoende overtuigingskracht moeten hebben. Een gemengde aanpak, met communicatie zowel naar automobilisten als naar motorrijders, werkt eerder verwarrend en doet afbreuk aan de beoogde campagneboodschap. De BIVV-campagnes met betrekking tot motorrijders hebben zich in 2009 en 2010 altijd tot de automobilisten gericht. Daarom is er deze keer voor geopteerd om geen dubbele boodschappen meer te geven. Mijnheer Keulen, men koos bij consensus voor een anticipatiecampagne, gericht op de motorrijder zelf, zonder daarbij naar één specifieke leeftijdsgroep te communiceren. Het is niet alleen gericht naar de jonge motorrijders of de oudere, de ervaren of de minder ervaren, maar op de motorrijder zelf en het inzicht in zichzelf en in de andere.

Hierbij kan de aandacht vrij gemakkelijk worden gevestigd – die boodschap is in de media al zeer sterk overgekomen tot nu toe – op het hoge ongevalrisico op kruispunten en op de perceptiefouten van de autobestuurders. De campagneboodschap heeft tot doel de motorrijders op te roepen om hierop te anticiperen.

Het campagnebeeld op de affiches, dat u wellicht al hebt gezien, richt zich effectief tot de motorrijders en wil hen aanzetten te anticiperen op het verkeersgedrag van autobestuurders.

De motorrijders leren zelf te anticiperen op de inschattingfouten van automobilisten en om defensiever te rijden. De campagne doet een oproep naar de motorrijders, maar het is niet de bedoeling om motorrijders of automobilisten te stigmatiseren: het is de bedoeling om meer inzicht te verschaffen in elkaars gedragingen.

Het campagnebeeld is de verantwoordelijkheid van het BIVV. De gewesten zijn hierbij betrokken en hebben hun mening mogen geven, maar hebben niet het beeld ervan bepaald. Uit het overleg blijkt dat de vertegenwoordigers van de belangengroepen van motorrijders vragende partij zijn voor dergelijke campagnes, ook naar de doelgroep van de motorrijders, en voor regelmatig overleg tussen de overheid en de verschillende actoren die de motorrijders vertegenwoordigen. Naar aanleiding van deze samenwerking meldt het BIVV dat de motorfederaties, Motorcycle Action Group, Motorcycle Council en FEDEMOT, de campagne 'Met de motor? Laat je niet verrassen' via hun eigen kanalen aan de hand van een gezamenlijke mailing naar hun leden hebben uitgedragen.

Ik was een paar weken geleden samen in een programma met een verantwoordelijke van een van die motorverenigingen. Het had zo kunnen zijn dat hij zou schieten op de wegen en ik zou schieten op de motorrijders die zich beter zouden moeten gedragen. Voor mij was het verrassend dat die man het uitsluitend erover had dat motorrijders inzicht moeten krijgen in zichzelf en zichzelf goed moeten leren inschatten en hun kennis opfrissen. Ik had het constant over de infrastructuur. Het inzicht dat ze moeten kunnen anticiperen op moeilijke situaties is in die groep erg aanwezig.

De vragen van de heer D'Hulster gaan over de rondetafel en de aanbevelingen. Die rondetafel vond plaats op 7 december 2010. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseerde en coördineerde de bijeenkomst van de vertegenwoordigers van de belangengroepen en de vertegenwoordigers van de Vlaamse en federale overheid. Er is een hele rij aanbevelingen uitgekomen. Ze werden gebundeld in een matrix met beleidsmaatregelen waarbij de 3 E's, Education, Engineering en Enforcement, het centrale uitgangspunt vormden. Deze aanbevelingen werden op 9 december 2010 door het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VFV) bevestigd. Ze worden dus door iedereen onderschreven.

Ik zal de aanbevelingen kort vermelden. Er bestaat een duidelijke vraag naar vorming. De basisopleiding voor motorrijders, namelijk zes tot acht uur, wordt momenteel federaal bepaald. De rondetafel pleit ervoor om op vrijwillige basis bijkomende vorming aan te bieden. Ik verwijs naar de screenings die enkele maanden geleden zijn georganiseerd bij de start van het motorseizoen.

Er bestaat sinds 2008 een Vademecum Motorrijdersvoorzieningen. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft dit samen met de MAG opgesteld. Dit vademecum bevat aanbevelingen met betrekking tot infrastructuur. De rondetafel stelt voor dit vademecum extra onder de aandacht te brengen door middel van nieuwe vormingssessies. Mevrouw De Waele verwijst naar een aantal infrastructuurmaatregelen. Dat vademecum is zo duidelijk als pompwater. Het moet gewoon overal geïmplementeerd worden, dan zijn er geen problemen meer in verband met het gebruik, want dan weet iedereen goed wat hij al dan niet moet gebruiken.

De zichtbaarheid van motorrijders in het dagelijks verkeer is een essentieel probleem. Volgens de rondetafel is een campagne gericht op de autobestuurders om de aandacht voor de motorrijders levendig te houden, nog altijd belangrijk. Empathie van zowel de motorrijder als van de automobilist, is een garantie voor meer inzicht, preventie en bijgevolg minder ongevallen.

De gemeentelijke begeleidingscommissies en andere adviesorganen moeten meer aandacht hebben voor de aanwezigheid van de motorrijders op de weg. Mij is opgevallen dat er bij veel renovatieprojecten systematisch aandacht moet worden gegeven aan de situatie van de motorrijders. Het is evenveel werk om ervoor te zorgen dat men bij de inrichting van de

weginfrastructuur ook rekening houdt met de motorrijder. Renovatie kan dus zeker geen aanleiding geven tot extra ongevallen, maar preventie moet mee in rekening worden gebracht.

Er moeten manieren gezocht worden om het minder beredeneerd, asociaal gedrag van sommige motorrijders, zoals overdreven snelheid en ondoordachte manoeuvres, te ontmoedigen en te beteugelen. Handhaving is absoluut noodzakelijk, zeker bij de start van het motorseizoen.

Tot slot vraagt men ook bijkomend diepteonderzoek naar de aard en oorzaken van ongevallen met motorrijders. Aansluitend op de conclusies van de rondetafel wens ik bovenstaande aanbevelingen in het toekomstige beleid te vertalen. Daar is vanuit de verenigingen heel sterk vraag naar. Men zegt wel dat er veel ongevallen zijn. We weten nu al wat de leeftijd is, maar er moet een diepteonderzoek gebeuren over hoe zo'n ongeval ontstaat en of het gaat om een combinatie van factoren. We moeten dat bijna op wetenschappelijke basis kunnen doen.

Eind vorig jaar is aan de Motorcycle Action Group een subsidie toegekend van 68.750 euro. In 2011 moet MAG minstens duizend motorrijders bereiken. Er werd een opstartweekend georganiseerd op zaterdag 19 en zondag 20 maart waarbij de motorrijders via een testparcours hun eigen kennis en kunde konden opfrissen. Voorwaarde was natuurlijk dat dit niet enkel voor MAG-leden mag zijn, maar voor iedereen die zijn motorfietsprestaties wil opfrissen. MAG biedt ook gedurende de rest van het jaar aan de Vlaamse motorrijders een gratis rijvaardigheidstest aan.

Beide initiatieven zijn opfrissingsinitiatieven. Motards die ondervinden dat ze wat minder goed door die testen geraken, kunnen een bijkomende motoropleiding volgen. Die bestaat sinds april 2009 onder de noemer Ready to Ride. Dat is een praktische voortgezette motoropleiding, waarbij kennis, vaardigheden en attitude van de motorrijder worden behandeld. Er zijn vandaag 55 opleidingscentra die zo'n opleiding aanbieden op uniforme wijze.

Die bijkomende opleiding richt zich niet alleen tot beginnende motorrijders, maar ook tot motorrijders die geen rijbewijs hebben moeten halen. Zij hebben het oude rijbewijs B dat is afgeleverd voor 1989. Zij mogen een motor besturen zonder daarvoor een opleiding te hebben gevolgd.

Om het vademecum motorrijdersvoorzieningen opnieuw onder de aandacht te brengen, zullen nog voor de zomer infosessies worden georganiseerd. Mevrouw Dewaele, mevrouw Van den Eynde, uw opmerkingen over de verf en dergelijke staan in dat vademecum. Tijdens de rondetafel is ook vastgesteld dat men daar niet overal even consequent mee omspringt. Op dat vlak hebt u dus gelijk. Nog voor de zomer komt er een informatiesessie. Alle kennis is aanwezig, maar moet alleen nog worden toegepast.

De mobiliteitsbrief van het departement is in maart 2011 volledig gewijd aan de veiligheid van motorrijders. Ik hoop dat u die intussen hebt gekregen. Zo niet, zal ik die laten bezorgen. Er is de federale campagne 'Met de motor? Laat je niet verrassen.'. Tot slot is het BIVV eind 2010 belast met het onderzoeksproject MOTAC (MOTORcycle ACCidents). Dat is een project om meer inzicht te krijgen in de omstandigheden van een motorongeval. Ik was eigenlijk eerst van plan om zelf een diepteonderzoek te voeren in ongevallen, maar we onderhandelen nu met MOTAC om te kijken of we eerst kunnen focussen op een aantal typische ongevallen in Vlaanderen omdat wij het dichtste wegennet hebben. We moeten ook vermijden dat we naast elkaar onderzoek voeren.

Het vademecum moet bij de wegbeheerders meer aan bod komen. Het wegbeeld moet worden afgestemd op het verwachtingspatroon van de weggebruikers. Als dat niet kan, moeten er afscherpende constructies worden geplaatst.

Begin 2010 heb ik gezegd dat ik tegen eind 2011 die vangplanken geplaatst wilde krijgen. Het is absoluut de bedoeling dat dit binnen die termijn gebeurt.

Mijnheer D'Hulster, wat de rijbewijscategorieën betreft, heeft de Vlaamse Regering een gunstig advies gegeven op het ontwerp van koninklijk besluit tot aanpassing van de rijbewijscategorieën. Dat bevat een aantal voorwaarden, onder andere met betrekking tot de financiële haalbaarheid om het motorrijbewijs te halen. Wij hebben dat zelf gevraagd vanuit Vlaanderen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat die opstap naar dat motorrijbewijs enkel gehaald kan worden door wie daar voldoende middelen tegenaan gooit.

Het advies en de voorwaarden zijn meegedeeld aan de federale overheid. Het KB is goedgekeurd door de federale regering. Het kabinet van de staatssecretaris heeft wel informeel meegedeeld dat hij in de toekomst bij de verdere concrete uitwerking oog zal hebben voor die financiële haalbaarheid om het rijbewijs te halen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het is goed dat u in uw campagne gericht de focus legt op de motorrijders. Fatsoen moet je doen. Iedere verkeersgebruiker is mee verantwoordelijk voor het opkrikken en bewaken van de verkeersveiligheid. Die algemene boodschap mag nooit op de achtergrond verdwijnen.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik dank u van harte voor het uitgebreid antwoord op onze vragen. Ik heb nog een bijkomend vraagje over dat diepteonderzoek. Neemt de Vlaamse overheid daaraan deel of wordt u gewoon op de hoogte gehouden? Hebt u enig zicht op de deadline van die studie?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uit uw antwoord blijkt nogmaals dat een ongevalanalyse zeer belangrijk is en dat die zeer bepalend kan zijn voor de inrichting van de weginfrastructuur. Elke weg vraagt een andere aanpak of een ander rijgedrag. Een autostrade of een ringweg vergt een andere aandacht dan een kruispunt, een gewestweg of een weg in een stedelijk gebied. Daarom heb ik ook de vraag gesteld over het gebruik van vrije busbanen voor motorrijders. U hebt daar niet direct een antwoord op kunnen geven. Ik weet niet of u dat vandaag kunt geven. Als dat niet het geval is, zou ik graag hebben dat u het me later bezorgt.

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk uit naar het vademecum dat u ons zult bezorgen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het vademecum staat op de website. Het bestaat dus. Alleen moet het bij renovatieprojecten worden toegepast door de lokale en gewestelijke overheden. Dat zal deze zomer gebeuren. Via infosessies wordt aangegeven wat daarin staat. Aan de overheden wordt dan gevraagd het toe te passen in de bestekken.

Mevrouw Van den Eynde, ik weet dat de federale overheid bezig is met een globale herziening van de zogenaamde bijzondere overrijdbare bedding: wie mag daar gebruik van maken en wie niet? Dat dossier zit vast omdat het niet als een geheel in lopende zaken kan worden behandeld.

Een tijdje geleden heb ik nog vragen in die aard gekregen. Ik denk dat het over de afslagstroken ging. Ik vrees dat de hele reglementering in verband met de bijzondere overrijdbare beddingen niet gewijzigd kan worden zolang we te maken hebben met een regering van lopende zaken. Het gaat immers om een vrij grondige aanpassing. Ik weet dat de Vlaamse Regering ooit eens een vraag heeft gekregen over een uitbreiding voor, dacht ik, onder andere autocars. Dat staat los van de persoonlijke mening van de staatssecretaris. We hebben nu geen vragen gehad. Dat debat wordt op dit moment niet meer gevoerd.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Staatssecretaris Schouppe zou geantwoord hebben dat hij de vraag gesteld heeft aan de gewesten. Dat is de reden waarom ik de vraag aan u stel.

Minister Hilde Crevits: Ik zal dat laten nagaan. Ik ben in elk geval nog niet betrokken bij de discussie.

Mijnheer D'Hulster, dat is net wat ik op het einde heb gezegd. Inzake die MAIDS-studie heeft het BIVV gezegd dat het een diepteanalyse zal maken. Dat is voor mij geen probleem op voorwaarde dat het zegt dat twintig ongevallen die wij kiezen grondig worden onderzocht. Als we niet weten of ze op ons grondgebied zijn gebeurd, doen we het beter zelf. Die gesprekken worden nu gevoerd. We hebben de keuze nog niet gemaakt.

Voor mij is het geen probleem dat het BIVV dat onderzoek doet op voorwaarde – en dat was juist uw vraag – dat er voldoende inspraak is en we niet zomaar op de hoogte worden gehouden, en we zelf het type ongeval kunnen kiezen. Blijkt dat niet zo te zijn, dan denk ik dat we zelf nog een analyse moeten maken. Maar die zaak is nog niet uitgeklaard.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Loopt dat nu in de lopende zaken?

Minister Hilde Crevits: Ja. Het gaat om het BIVV. Men mag een onderzoek doen naar de oorzaak van ongevallen.

De heer Steve D'Hulster: Wat is de timing? Is het nog voor dit jaar?

Minister Hilde Crevits: Ik heb geen idee. We zijn nog aan het discussiëren. Uit de rondetafel is naar voren gekomen dat dat toch zou moeten gebeuren. We waren van plan zelf een dergelijk onderzoek te doen. Als er een afspraak kan worden gemaakt met het BIVV, dan is dat voor mij ook goed. De timing ligt nog niet vast.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van het Vlaamse fietsplan - 1876 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, de ministers van Openbare Werken en Mobiliteit hebben zonder uitzondering de laatste tien à vijftien jaar extra inspanningen beloofd voor de aanleg van bijkomende, veilige, vrijliggende fietspaden. Via de mobiliteitsconvenants werd er samenwerking nagestreefd met de gemeenten. Toch steken bij de samenwerking veel problemen de kop op. Ik denk dan aan lokaal protest, onteigeningen van voortuinen, de daaraan verbonden kosten en procedures.

In uw beleidsbrief wordt het voornemen herhaald om sneller te gaan met de aanleg van fietspaden en in de begroting 2011 werd ook in bijkomende financiële middelen voorzien. Voorbeelden daarvan zijn de oprichting van fietsteams, het investeringsplan en de jaarlijkse update van het investeringsplan, die u in het vooruitzicht hebt gesteld.

Bepaalde kranten en de Fietsersbond maken er een jaarlijks terugkerende gewoonte van om de staat van de fietspaden te inventariseren en te beoordelen. We hebben ook ons eigen vademecum, waarin een goede leidraad wordt aangeboden voor de aanleg van kwalitatieve en veilige fietspaden. Spijtig genoeg wijkt de Vlaamse overheid er zelf dikwijls van af. Dat maakt ook deel uit van mijn vraag.

De hoofdmoot van de vraag gaat over de goede voornemens, die we allemaal hebben, en de realisatie op het terrein. Er is een serieuze achterstand op het vlak van de realisatie die we

nastreven. We blijven ter plaatse trappelen. Een duurtijd van tien jaar voor de aanleg van een fietspad is geen uitzondering. We moeten dus werk maken van een ernstige inhaalbeweging om op het terrein fietspaden te realiseren.

Nog deze voormiddag werd ik hier in het parlement aangesproken door mensen van Oosterzele over de aanleg van een fietspad langs een spoor waar men al dertien, veertien jaar aan werkt. De dossiers blijven aanslepen en er is geen tegenstand, en dat begrijp ik niet.

Wilt u als minister de procedures voor de aanleg van fietspaden versnellen, verbeteren, versoepelen? Hebt u daar een zicht op? Zo ja, hoe en met welke middelen? Welke partners worden daarbij betrokken?

Hebt u zicht op een timing van de realisaties voor nieuwe fietspaden? Wat zijn daarbij uw prioriteiten? Ik meen me te herinneren dat de heer Keulen in het begin van het jaar een schriftelijke vraag heeft gesteld over deze problematiek waarbij duidelijk bleek dat de vooropgestelde doelstellingen inzake de aanleg van fietspaden, allesbehalve gehaald werden. In het provinciaal overzicht zagen we dat de vooropgestelde 300 kilometer zeker niet gehaald werd.

Ik meende dat u 600 of meer fietspadprojecten had vooropgesteld voor deze bestuursperiode. Hoe staat het daarmee?

Ik knoop even aan bij het de problematiek van het fietsvadecum. Hoe staat u er als minister tegenover dat wij een vadecum hebben dat eigenlijk vrij vlug verlaten wordt als we op het terrein aan het werken zijn? Ik vind dat zelf een heel vervelende situatie: een handboek schrijven en publiceren en er dan telkens van afwijken. We krijgen daar heel veel vragen over en opmerkingen van mensen die zeggen dat er op basis van het vadecum heel veel onveilige fietspaden worden aangelegd.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, het was goed om te werken met een fietsteam en een fietspot. Op een aantal fietspaden in mijn regio heeft dat een versnellend effect gehad inzake beslissing en uitvoering.

Het problematische aspect van de duurtijd, ook voor de aanleg van fietspaden, zit hem volgens mij nog altijd bij de onteigeningen. Ik heb daar ook vorig jaar een aantal vragen over gesteld, zowel schriftelijke vragen als vragen om uitleg, ook aan minister Bourgeois, onder meer om te bekijken hoe men een versnelling van de procedures kan invoeren door de inschakeling van landmeters-experts voor de onteigeningen op Vlaams grondgebied en door de inschakeling van de dienst Vastgoedakten. Ik wou opnieuw informeren of u er al zicht op hebt of de procedures al lopen, al goed kunnen lopen en of er nog altijd knelpunten zijn bij de onteigeningen.

U had ook aangekondigd om de mobiliteitsconvenants, ook op vlak van fietspadenmodules, te herzien en te optimaliseren. U had dit aangekondigd tegen deze zomer, we wachten dus nog af. Ik hoop dat in de evaluatie van de mobiliteitsconvenants ook een aantal aanbevelingen of verbeteringen zitten inzake de procedures voor fietspaden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, mevrouw Smaers legt direct de vinger op de wonde. Uiteraard was er over het mobiliteitsconvenant en de modules afgesproken dat ze voor de zomer nog zouden worden geëvalueerd en besproken, ook naar aanleiding van ons voorstel van decreet ter afschaffing van module vijf van het mobiliteitsconvenant over geluidshinder.

Ik herinner me dat de meerderheid, ik meen dat het tijdens de vorige legislatuur was, een voorstel van resolutie had ingediend over het fietsbeleidsplan. Het zou goed zijn om, als we

bijvoorbeeld een gedachtewisseling houden over het fietsbeleid, dat voorstel van resolutie erbij te nemen en eens te bekijken wat er daadwerkelijk is uitgevoerd.

We hebben tijdens deze legislatuur ook een heel grondige discussie gevoerd over module 13, de aanleg van fietspaden langsheen gewestwegen, naar aanleiding van een aantal toch wel ernstige ongevallen met fietsers. Er werden ook een aantal reglementen gewijzigd naar aanleiding van de discussie tussen het Vlaamse Gewest en de Federale Regering over de aankoopcomités. In hoeverre heeft die discussie daarover en een aantal aanpassingen aan de wetgeving daadwerkelijk tot resultaat geleid, namelijk tot de aanleg van meerdere fietspaden in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, ik zal proberen om aan de hand van onze cijfers te bewijzen dat de aanpak werkt – het is jammer dat de pers hier niet meer is, maar het belangrijkste is dat u overtuigd wordt.

Er zijn inderdaad een aantal ingrepen gebeurd inzake de versnelling van de procedures voor de aanleg van fietspaden. Over de oorzaken zal ik het niet meer hebben, die kennen we allemaal. We hebben alle oude projecten bekeken: waar zitten ze vast en waarom. We hebben vastgesteld dat gemeenten voor een aantal vastgelegde middelen totaal de intentie niet meer hebben om er een fietspad mee aan te leggen. We hebben dat allemaal opgekuist en er zijn een aantal hervormingen gebeurd.

De versnelling van de procedures verloopt op een aantal manieren. De hervorming van het mobiliteitsconvenant en de bijpassende modules werden hier al diverse keren besproken in de commissie, evenals de Fietsfondsovereenkomst. U weet dat ik in het licht van de interne staatshervorming de keuze heb gemaakt om, zeker als het gaat om bovenlokale fietspaden, de provincies meer verantwoordelijkheid te geven. We zitten nu met een dubbele controle. Voor de bovenlokale fietspaden ondersteunt nu zowel de provincie als het gewest. Het gaat om twee controleprocedures boven op elkaar. Men controleert elkaars cijfers en soms gaat er een half jaar verloren, gewoon door de dossiers heen en weer te sturen. Ik zou dit allemaal door het provinciaal niveau willen laten doen. De budgetten blijven gelijk, maar niet langer door twee controlerende instanties, maar door één.

De aanpassing van de decreten en de opmaak van de uitvoeringsbesluiten worden volop voorbereid. Ik heb inderdaad beloofd om tegen de zomer de evaluatie helemaal klaar te hebben en om ervoor te zorgen dat we tegen het eind van dit jaar zowel een nieuw decreet als gewijzigde convenants hebben. De evaluatie komt er zeker voor de zomer.

Het fietsteam, dat in 2010 is opgericht, onderzoekt welke fietsinfrastructuurprojecten prioritair moeten worden aangelegd en hoe de beschikbare middelen hiervoor het meest efficiënt kunnen worden aangewend.

Voor de heraanleg van fietspaden langs gewestwegen zal het AWW zelf weer meer het initiatief nemen. Het voorbije decennium werd vooral op het initiatief van de gemeenten gerekend via de Module 13. We hebben situaties gekend waarbij de weg werd heraangelegd maar het fietspad niet. Dat is niet goed.

Vaak is het ook zo dat de aanleg van fietspaden gecombineerd wordt met andere werkzaamheden zoals het structureel onderhoud van de rijbaan. De timing van de aanleg van de fietspaden en het structureel onderhoud moeten absoluut beter op elkaar worden afgestemd. Het gebeurt al, maar ik heb vorig jaar toch nog meegemaakt dat een weg een structureel onderhoud kreeg zonder het fietspad. Er wordt veel meer aandacht aan besteed, maar het is nog niet perfect.

Bij de voorbereiding van onteigeningen wordt er ook naar gestreefd om de federale aankoopcomités maximaal te laten ondersteunen door landmeters-experten. Er zijn intussen

ook afspraken gemaakt met de FOD Financiën. Er is een bestek. Er was een voorgaande discussie over wie er op kan intekenen als landmeter-expert, maar de afspraken zijn gemaakt.

Wie wordt er betrokken bij de inhaaloperatie? Eerst en vooral iedereen die betaalt. Dat zijn het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de waterwegbeheerders – Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart –, de vijf provincies, alle gemeenten via de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en De Lijn inzake comoditeit fiets-openbaar vervoer. Als externe partij wordt ook de Fietsersbond betrokken.

In 2010 werd voor het eerst een Integraal FietsInvesteringsprogramma (IFI) opgemaakt door het fietsteam. We komen uit een situatie waarbij het AWV geen inventaris per jaar maakte van de aan te leggen fietspaden. Ze zaten vervat in allerlei projecten. Voor een IFI moesten ze dan ook softwarematig uit de projecten kunnen worden gehaald. Dat heeft dus tijd gekost.

Op het budget van het AWV, van de Waterwegen en Zeekanaal, van nv De Scheepvaart, van Module 13, van het Fietsfonds, van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) zijn voor bijna 100 miljoen euro aan middelen vastgelegd. Alles samen is dat goed voor 352 kilometer fietspaden in 2010.

De werking van het fietsteam heeft een stevige stimulans gegeven aan alle betrokken overheden om te investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Vorige maand heb ik voor het eerst een meerjareninvesteringsprogramma vastgesteld, het IFI 2011-2014. De voorstellen in het IFI overtreffen de 100 miljoen euro die ik jaarlijks aan fietspaden wil besteden. Het is de bedoeling om jaarlijks 100 miljoen euro vrij te maken, maar we weten niet precies welk project het snelst klaar zal zijn. Vandaar dat we een reserveprogramma hebben opgemaakt zodat er altijd zeker voldoende projecten zijn.

Vorig jaar bijvoorbeeld waren de middelen van het Fietsfonds niet uitgeput. Op het einde van het jaar waren er niet genoeg aanvragen van gemeenten om de middelen op te gebruiken. We hebben die middelen verzet en gebruikt voor andere fietspadprojecten. Ik denk dat we dit jaar niet zullen toekomen met de middelen van het Fietsfonds. Het toont aan dat de gemeenten steeds meer de weg vinden naar het Fietsfonds.

De timing van elk individueel project is verschillend, onder andere afhankelijk van onteigeningen en gecombineerde werken. Bij de opmaak van het IFI 2011-2014 is vooral gekeken naar fietspaden die vrij snel gerealiseerd kunnen worden, maar daarnaast is ook gevraagd om de voorbereiding van complexere dossiers op te starten. Een van de pijnpunten in het verleden was dat er enorm veel geld was vastgelegd voor projecten die gewoon niet gerealiseerd zijn. Fietsers hebben geen baat bij een papieren fietspad.

In 2010 werd een duidelijke kentering merkbaar. In 2010 realiseerden we voor 38 miljoen euro aan fietspaden – goed voor 90 kilometer fietspaden – waarvan de kostprijs in een ver verleden werd vastgelegd. Het zijn dus dossiers die gedeblokkeerd zijn. Zo is 9,5 miljoen euro van wat in 2001 werd vastgelegd, gerealiseerd in 2010. En 11,3 miljoen euro van wat in 2002 werd vastgelegd, is ook gerealiseerd in 2010. We hebben een lijst gemaakt van alle projecten en alles uitgezuiverd. Het is de bedoeling om deze dossiers nauwgezet op te volgen en het ‘slappende geld’ op het terrein kunnen omzetten.

De heer Peeters en anderen wijzen terecht op een pijnpunt. Ik wil vermijden om nieuw ‘slappend geld’ te creëren en daartoe moet de hervorming van het convenantenbeleid leiden. Ik leg nu ook geld vast, maar liefst als ik zeker ben dat het zal worden gerealiseerd. De module van het fietsfonds is hier schitterend voor. Daar wordt immers pas geld vastgelegd op het ogenblik dat we tot een aanbesteding overgaan. In een andere module wordt al geld vastgelegd op het ogenblik dat we beslissen een samenwerkingsovereenkomst met een gemeente te sluiten. Dat betekent dat we heel het proces nog moeten doorlopen. In feite zou het ideaal zijn het geld pas te kunnen vastleggen in een iets later stadium, als we zeker zijn dat we het project zullen uitvoeren. Die oefening wordt nu gemaakt.

Wat het vademecum betreft, moet ik opmerken dat veel fietspadprojecten het resultaat zijn van een bijzonder uitgebreid overleg. Ze zijn tevens aan een auditprocedure onderworpen. Wie van het vademecum wil afwijken, moet dit motiveren. Dit gaat niet zomaar.

Bij het structureel onderhoud van de gewestwegen wordt een fietspadentoets uitgevoerd. Het fietspad moet minstens in het structureel onderhoud worden meegenomen. Als dringend een structureel onderhoud moet worden uitgevoerd en het fietspad is niet conform het vademecum aangelegd, zal het toch mee worden onderhouden. We zullen dan niet eerst onteigenen en verbreden. We zullen er dan voor kwaliteit op het gepaste niveau kiezen.

Op dat vlak heeft de heer Peeters dan ook een punt. Bij een structureel onderhoud wordt het vademecum niet steeds gevolgd. De bestaande toestand wordt opnieuw op peil gebracht. De middelen voor het structureel onderhoud zijn er immers. Indien dit wordt uitgesteld, zal die ruimte er misschien niet meer zijn. Hierdoor zouden we in moeilijkheden kunnen komen.

Er is een nieuwe versie van het standaardbestek 250. In dat bestek is voor het eerst een vlakheidsnorm voor fietspaden opgenomen. Vroeger bestond die norm niet. Die norm houdt in dat de vlakheid van een fietspad moet worden gegarandeerd.

Dit is een historische vernieuwing. Een weg en een fietspad moeten niet automatisch met dezelfde materialen worden aangelegd. Het fietspad moet op technisch vlak apart worden bekeken. Dit is overigens logisch. Veel fietspaden liggen boven riolen. Soms bevinden zich waterdeksels midden in het fietspad. Om de vlakheidsnorm te respecteren, moeten de watervangertjes zich bevinden op plaatsen waar de fietsen niet rijden. Dit is nu in veel gevallen niet zo. Ik spreek uit ervaring. Soms liggen er grote deksels op het fietspad. Daardoor gaat een fiets hobbelen. Dat is niet aangenaam.

Tot slot heb ik met betrekking tot de richtlijn in het vademecum recent de opdracht gegeven de fietspaden wat meer te vegen. Er is echter een probleem in de zomermaanden. Ik ben er nog niet helemaal uit hoe we dit kunnen oplossen. Zodra de mensen beginnen te bouwen en te verbouwen, liggen de fietspaden vaak vol met allerlei zaken. We moeten de mensen in dit verband een groter gevoel van urgentie bezorgen.

Het vademecum is reeds aangepast. Ik zal geen nieuwe aanpassing doorvoeren. Het is de bedoeling dat het vademecum steeds wordt toegepast. Indien we in verband met een echte renovatie van het vademecum willen afwijken, moet de toekomstige gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) een consensus bereiken. Nu wordt vaak door de provinciale auditcommissie een gemotiveerde afwijking toegestaan. Er zijn allerlei redenen waarom het vademecum op dit vlak niet helemaal wordt gevolgd.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik dank de minister voor haar antwoord. Wat de vastlegging van kredieten betreft, verwijst ze naar de jaren 2001 en 2002. Op die manier beaamt ze in feite dat er een heel lange tijdsspanne overheen gaat.

Minister Hilde Crevits: Het gaat hier om de verwezenlijking van dossiers die in de koelkast zaten.

De heer Dirk Peeters: De door mij aangehaalde termijn van tien jaar is blijkbaar niet zo overdreven.

Wat het vademecum betreft, neem ik genoegen met het antwoord van de minister. Ik wil er echter op wijzen dat het vademecum bij de aanleg van nieuwe wegen ook niet altijd wordt gevolgd. Ik heb zopas nog iets dergelijks gezien. Er wordt dan verteld dat anders meer grond moet worden onteigend. Dit lijkt me het allerlaatste argument dat we moeten hanteren. Indien we met een brug te maken hebben, moeten we die brug niet afbreken omwille van een breder fietspad. Dat lijkt me wat overdreven. Op de begane grond moet echter meer werk van die onteigeningen worden gemaakt.

Op dat vlak sluit ik me aan bij de vragen van mevrouw Smaers, die hier ook aandacht aan heeft besteed. We moeten juridische middelen zoeken om die onteigeningen sneller te laten verlopen. Nu discussiëren we soms vijf of zes jaar over voortuinen. Dit leidt soms tot procedures voor een rechtbank. Volgens mij moet een en ander gebeuren om dit te versnellen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil nog heel kort op de woorden van de heer Peeters reageren. Hij moet de redenering niet omdraaien. Ik heb verwezen naar de dossiers uit 2001 en 2002 die we hebben kunnen deblokken. Dat is slechts een fractie van wat we in 2010 hebben gerealiseerd. Het gaat dan over 90 kilometer. In totaal hebben we meer dan 300 kilometer tot stand gebracht. Hij weet dit handig om te draaien. Ik wil voor het verslag duidelijk stellen dat niet alles 10 jaar duurt.

Ik heb voor 2010 een IFI opgesteld. We hebben veel gerealiseerd. Bepaalde zaken zijn nog niet tot stand gebracht. Aangezien we over een meerjarenprogramma beschikken, hebben we een maand werk gehad om na te gaan wat er allemaal in de tijd is vastgelegd en hoe die lijst in elkaar zit. Het IFI is een meerjarenprogramma. Als een gedeelte hiervan niet wordt uitgevoerd, zullen we dat ook zien. We zien haast automatisch hoeveel procent is gerealiseerd.

We moeten ervoor zorgen dat we na zes jaar niet vaststellen dat we 23 procent hebben uitgevoerd. Voor 2010 zitten we met een hoog realisatiepercentage. Ik wil dat ook zo houden. Ondertussen moeten we de beschikbare middelen aanwenden om te trachten met betrekking tot de oude dossiers bij te benen. Mijn voorbeeld bewijst niet dat het allemaal tien jaar duurt. Het bewijst dat we wat slaapt met een kus van de prins terug wakker kunnen maken. *(Opmerkingen. Gelach)*

Indien voor een nieuw project van het vademecum wordt afgeweken, moet dit worden gemotiveerd. Geen enkel nieuw project moet niet langs de GBC passeren. Dit is een standaardprocedure. Er moeten redenen zijn om af te wijken.

Er is hier verklaard dat de onteigeningen sneller moeten verlopen. Daarvoor hebben we die landmeters ingeschakeld. Het probleem blijft echter dat mensen zich kunnen verzetten. Nog niet zo lang geleden heb ik gemerkt dat een vrederechter de klagers gelijk heeft gegeven en heeft beslist dat niet kan worden onteigend. In dergelijke gevallen zitten we met een lange rij percelen en met een eigenaar die zich niet wil laten onteigenen.

Onlangs ben ik van Torhout naar de kust gefietst. Vervolgens heb ik een tijdlang de kust gevolgd. Op een bepaald ogenblik wordt het fietspad daar even onderbroken, vóór een bepaald huis. In het openbaar belang zouden we de aanleg van dat fietspad gewoon moeten kunnen opleggen, maar het Dijkendecreet toepassen op fietspaden is blijkbaar niet zo evident.

De heer Dirk Peeters: Minister, uw relaas is herkenbaar. Het gaat echter niet alleen over een discussie tussen de overheid en privéaangelanden. Vaak loopt het ook fout wanneer er twee overheden in het geding zijn.

Minister Hilde Crevits: Twee gemeenten of zo?

De heer Dirk Peeters: Of overheidseigenaars. Een voorbeeld is het Agentschap voor Natuur en Bos, als het gaat over bossen waar geen fietspad door gaat. Een ander voorbeeld is dat van de scheepvaartdiensten, als beheerder van gronden. Dan gaat het niet over een discussie tussen een onteigenende instantie en een privépersoon, maar tussen twee overheden, en dan vlot het ook niet.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een paar van die discussies lopen. Een voorbeeld is dat van de nv Scheepvaart of Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) – ik denk dat het die laatste instantie is – dat een jaagpad wil verharderen. Het gemeentelijke bestuur ziet dat liever niet gebeuren, omdat er dan te veel wielertoeristen op zullen rijden, die dan de buggy's zullen omverrijden. Voor mij zijn dat allemaal nieuwe situaties. Na heel moeizame onderhandelingen met

Scheepvaart en W&Z heeft het bestuur ermee ingestemd dat het allemaal wel wat fietsvriendelijker mag worden. Dat heeft niets te maken met het vademecum. Dan gaat het gewoon over beleidstegenstellingen die we moeten proberen te verzoenen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Europese regels inzake tolheffing - 1893 (2010-2011)

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voorzitter, minister, geachte leden, de vervoerscommissie van het Europees Parlement heeft op dinsdag 12 april, dus vrij recent, de Europese regels voor de tolheffing goedgekeurd. Tegen juni van dit jaar hoopt ze een akkoord te bereiken met de lidstaten over deze herziening. De vervoerscommissie stemde over de herziening van het eurovignet. Dat is dan het Europese kader voor lidstaten die tol willen heffen op zwaar vrachtvervoer. De discussie is uiteraard, zoals ons allen bekend is, van groot belang voor Vlaanderen en de andere gewesten van ons land, aangezien we een systeem van heffingen willen invoeren.

Nieuw is dat de overheden voortaan externe kosten als lawaai en luchtvervuiling kunnen aanrekenen. Echt nieuw is dat echter niet: het is al enige tijd geweten dat het in die richting zou gaan, maar ondertussen is dat ook geconsolideerd. Tot nu toe was die aanrekening alleen maar mogelijk als het ging over infrastructuurkosten. Er is echter ook een mogelijkheid gecreëerd om filekosten door te rekenen, en dat als een variëteit op infrastructuurkosten. Het voorstel bevat ook de mogelijkheid van vrijstellingen voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton, op voorwaarde dat de lidstaat die keuze kan rechtvaardigen. Dan zijn er ook nog belangrijke nieuwe prikkels voor vlootvernieuwing, met mogelijke tijdelijke vrijstellingen voor zware voertuigen die rijden met de schoonste motoren. Dan gaat het over de Euro V en de toekomstige Euro VI.

Heffingen kunnen ook variëren naargelang het tijdstip waarop de vrachtwagen rijdt, maar moeten wel opbrengstneutraal blijven. Dat is niet onbelangrijk. De maatregel moet vrachtwagens aanmoedigen om bepaalde trajecten tijdens de piekuren te vermijden, zonder dat dit de tolbeheerder meer inkomsten mag opleveren. In ruil wil de vervoerscommissie dat de nationale ministers van Financiën aangeven welke opbrengsten ze uit de tolheffingen halen en waaraan ze die besteden. Het geld moet volgens Europa – en naar de mening van Open Vld terecht – opnieuw in de transportinfrastructuur worden geïnvesteerd. Minstens 15 procent van de opbrengsten zou moeten gaan naar de financiering van projecten in het kader van het Trans-Europees Netwerk Transport (TEN-T), ter verbetering van de duurzaamheid van het vervoer.

Minister, het standpunt van België zal uiteraard worden bepaald door de onderliggende gewesten. Het is dus de intentie van Europa om in juni in wezen al af te ronden. De onderhandelingen zouden worden gevoerd met België. We gaan ervan uit dat de gewesten daarover met elkaar zullen praten en overeenstemming zullen bereiken, in navolging van het akkoord ter zake dat in feite al bestaat. Dit kan misschien wat vroeg lijken. Het is mei, maar juni is al volgende maand. Wat is het standpunt van de collega's van de andere gewesten? In welke mate sporen de door de vervoerscommissie goedgekeurde Europese regels helemaal met de methode die het Vlaamse Gewest momenteel overweegt te hanteren bij de invoering van de tolheffing op zware vrachtwagens?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Zoals altijd heeft de heer van Rouveroj een interessante vraag gesteld. Ik wil daar nog een bijkomende vraag aan toevoegen. Mijn professoren vonden dat ik een goed jurist was. Op het einde van de rit kreeg ik zelfs onderscheiding, maar er was één vak waarvan ik nooit iets heb begrepen, namelijk Europees Recht. Elke gelegenheid om me daarin te verdiepen neem ik te baat, zodat ik toch nog wat kan bijleren. Volgende week zal dit misschien ook aan bod kunnen komen. Die nieuwe regeling zou mogelijk wel eens een systeem kunnen inhouden waarbij tol op tol zal worden geheven. Kan dat? Kunnen we een algemeen tolsysteem hebben naast een specifiek tolsysteem op zeer specifieke infrastructuurwerken? Die vraag boeit me mateloos. Ik kijk uit naar het antwoord.

Minister Hilde Crevits: Dat is hier al aan bod gekomen.

De voorzitter: Mijnheer van Rouveroj, met ‘onderliggend gewest’ bedoelt u toch niet ‘ondergeschikt gewest’?

De heer Sas van Rouveroj: Neen. Daarom zei ik ook ‘onderliggend gewest’.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mijnheer van Rouveroj, ik wist dat die vraag vandaag van iemand zou komen. Mevrouw Smaers heeft op 20 oktober 2010 een actuele vraag gesteld. Ik overloop even het traject, want het is logisch dat het ene op het andere volgt.

Op 15 oktober heeft de Europese ministerraad Transport beslist die Eurovignetrichtlijn te herzien. Dat moet natuurlijk nog een hele weg afleggen. Ik heb toen gezegd dat dit zeker nog een jaar zou duren. Nu staan we een stapje verder. We bevinden ons in de fase van de tweede lezing van de ontwerp tekst over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. De vervoerscommissie van het Europees Parlement heeft in april een aantal standpunten ingenomen.

Het ene bouwt voort op het andere. Ik zeg gewoon dat er een actuele vraag is geweest met talrijke tussenkomsten. Ik verwijs ernaar omdat daar de basis is gelegd van wat we willen en wat niet.

De bedoeling blijft om tegen de zomer een consensus te bereiken tussen de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad van Ministers, zodat de finale versie van de herziening tegen het jaareinde een feit kan zijn. Een aantal aspecten die u in de vraagstelling aanhaalt, zoals de mogelijke vrijstelling tussen 3,5 en 12 ton, alsook de beslissing om de opbrengsten te affecteren, de zogenaamde earmarking – er zit al een hele evolutie in het standpunt dat wordt ingenomen tussen oktober en nu – vormen nog punten van discussie. Wat betreft het toepassingsgebied tussen 3,5 en 12 ton, voorziet de huidige richtlijn in de uitbreiding tot deze categorie vanaf 2012. Dat is ook de reden waarom we niet meer willen uitbreiden, maar vrijstelling willen omdat we het systeem van de kilometerheffing aan het uitwerken zijn.

De huidige richtlijn voorziet in twee mogelijkheden om daarvan af te wijken. Een eerste afwijking betreft het aanduiden van ongewenste effecten door deze uitbreiding op het vrij verkeer of een negatieve impact op het milieu. Een tweede mogelijkheid betreft het aantonen dat deze uitbreiding een onevenredige toename van de administratieve kosten tot gevolg zou hebben. In de nieuwe richtlijn wil de transportcommissie, onder impuls van Duitsland, deze vrijstelling veralgemenen. Dat is het eerste discussiepunt dat nu nog loopt.

Ook over de toewijzing van de opbrengsten is er nog geen consensus gevonden met de Raad. Het heeft er alle schijn van dat men zich op deze aspecten zal beperken tot het formuleren van een aanbeveling. Ik heb natuurlijk geen glazen bol. Ik heb me ook laten informeren hoe het zal gaan met die twee aspecten.

Wat betekent dit voor het Vlaamse Gewest? De teneur van uw vraag is, mijnheer Penris, of het feit dat er evoluties zijn in Europa, wil zeggen dat wij nu moeten schuiven dan wel of alles past in wat we willen doen. In onze werkzaamheden proberen we ook rekening te houden met de mogelijke Europese ontwikkelingen. Er werden in het verleden een aantal

studies uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven (TML), onder andere naar de omvang in Vlaanderen van de externe kosten, zoals thans bepaald door de EU en de mogelijke omrekening ervan. Dat zijn theoretische modellen. Anderzijds wil Vlaanderen zijn concurrentiepositie niet in het gedrang brengen. Daarom werd er in het genoemde onderzoek ook een scenario uitgewerkt waarbij de mogelijke tarieven inzake de wegbeprijzing afgestemd worden op de wegbeprijzing in de buurlanden, in eerste instantie Duitsland. Het zijn geen nieuwe studies waar ik naar verwijs. Uit de studie blijkt dat bij een tariefzetting, als je rekening houdt met waarin men daar als externe kosten voorziet, de maxima die worden vooropgesteld door het Europees Parlement niet zullen worden overschreden. Dat is van belang. Dat heeft niets te maken met onze concurrentiepositie en de studies die er nog zullen komen, maar in de theoretische modellen die men heeft uitgewerkt, zal men binnen de mogelijke bandbreedte blijven waarin het Europese Parlement zou voorzien.

Wat de earmarking betreft, is er binnen de Vlaamse Regering een draagvlak voor het principe dat de meerontvangsten uit de wegbeprijzing zullen worden aangewend voor transportinfrastructuur. We hebben daar proactief in gewerkt. Ik denk dat, als je de toestand van ons transportnet bekijkt, dat kamerbreed de wens is van iedereen, ook van de tegenstanders van een kilometerheffing. Maar als er een is, en er zijn meer inkomsten, moeten die evident in ons wegennet worden geïnvesteerd. Bijzonder belangrijk voor het draagvlak is dat je kunt aantonen dat er een terugvloei is naar de kwaliteit van wat je krijgt.

Wat de andere gewesten betreft, bent u wat vroeg, mijnheer van Rouveroj. Het is al toegelicht dat het politiek akkoord voorziet in een gelijktijdige invoer in de drie gewesten van een systeem van kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton en een systeem van wegvignet voor de personenvoertuigen, met respect voor de Europese regelgeving. De drie gewesten zijn akkoord gegaan om eenzelfde tariefmethodologie te hanteren. De methode om te berekenen blijft dus gelijk en men zal dat als een eenvormige basis aanzien. Die moet compatibel zijn met de Europese regelgeving, dus ik zie daar geen problemen. Er is wel wat soepelheid toegelaten in de tariefzetting. Binnen dezelfde methodologie is het niet noodzakelijk dat overal hetzelfde tarief wordt gehanteerd. Mijn oordeel is om dat zo eenvormig mogelijk te doen. Dat vraagt de transportsector ook, maar we zijn nog niet zo ver.

De komende jaren mogen in dit verband nieuwe, verdergaande initiatieven van de Europese Commissie worden verwacht. Eind maart is er een ‘Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem’ voorgesteld. Daar stelt de Europese Commissie een aantal acties voor op het vlak van een correcte prijszetting en stelt ze ook het vermijden van concurrentievervalsingen voorop. De Commissie poneert dat de kosten van plaatselijke externe effecten, zoals lawaai, luchtverontreiniging en congestie kunnen worden geïnternaliseerd via de invoering van infrastructuurheffingen. Het recente voorstel van de Commissie voor een wijziging van de Eurovignetrichtlijn, is volgens haar een eerste stap op weg naar een grotere internalisering van de door vrachtwagens veroorzaakte externe kosten, maar er blijven verschillen bestaan tussen de nationale verkeersheffingsregelingen.

Aanvullend zal de Commissie richtsnoeren ontwikkelen voor de invoering van internaliseringsheffingen voor alle voertuigen en voor alle belangrijke externe kosten. Op lange termijn is het volgens mij de bedoeling van de Commissie om de externe kosten door te rekenen voor alle voertuigen op het volledige wegennet zodat minstens de kosten van onderhoud van de infrastructuur, congestie, luchtverontreiniging en geluidshinder worden doorgerekend. Bij alles wat we doen, moeten we nauwgezet kijken wat men wil. We moeten goed uitkijken om onze eigen positie te bepalen. Iedere regio ziet er anders uit, je moet maken dat iedereen het kan doen binnen het economisch kader waarbinnen hij beweegt.

Mijnheer van Rouveroj, het akkoord dat tussen de gewesten is bereikt, is niet in tegenspraak met de ontwikkelingen in het kader van de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Dat is een. Twee: intragewestelijk zijn er nog geen nieuwe standpunten ingenomen over de manier

waarop we de tariefzetting zullen aanpakken. Er is nog niets beslist over wat in rekening wordt gebracht en wat de werkwijze zal zijn. Wij wachten op de studie waarvan de overhandiging twee weken is uitgesteld, op verzoek van professor Van de Voorde. Drie: het globale witboek – de globale incentives – moeten bij Europa zo veel mogelijk worden geïnternaliseerd. Wij moeten dat zorgvuldig opvolgen.

Mijnheer Penris, als ik me niet vergis, zei ik op de commissiebijeenkomst van 17 maart dat naast een algemene kilometerheffing een tolheffing voor bepaalde infrastructuren mogelijk is. Anders gesteld: de kostprijs zou kunnen veranderen in functie van de plaats waar u zich bevindt. Ik heb wel niet de bedoeling om dubbele tolsystemen in te voeren. Ik denk dat ik dat zo op die bijeenkomst heb gezegd. Iemand zei dat we zoveel mogelijk de systemen moeten integreren. Dat zal misschien kunnen, maar misschien ook niet: ik kan dat vandaag nog niet zeggen. In elk geval is het niet mijn bedoeling om dubbele tolsystemen in te voeren.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Ik herinner me die discussie. Dat was naar aanleiding van de steun die u toch min of meer kreeg van de heer Bruyninckx van het Havenbedrijf. Hij leek wat mild te zijn voor de kilometerheffing, maar een van zijn vragen was toch wel om elders de tol af te schaffen.

Minister Hilde Crevits: Die vraag is me goed bekend.

De heer Sas van Rouveroj: U weet dat Open Vld de eenzijdige invoering ervan niet ondersteunt omdat de economische schade niet in verhouding staat tot de voordelen. We zullen daarover de komende weken en maanden nog van gedachten wisselen. Binnen twee weken wordt die hoorzitting met de twee professoren erg boeiend.

Maar u legde de nadruk op iets wat het ‘succes’ zal bepalen. U zei dat er over de gewestgrenzen heen een akkoord is om overal dezelfde methode te gebruiken. Dat lijkt goed en verstandig. Maar u zegt ook dat alle regio’s van elkaar verschillen. U had het over de Europese context, maar mutatis mutandis geldt dat ook voor België. Wallonië is anders dan Vlaanderen, want wij zijn op dat vlak kwetsbaar, met de zeehavens. Mag ik ervan uitgaan dat de specificiteit van de regio’s wordt gerespecteerd en het maatwerk niet in het gedrang komt, hoewel de methode uniform is? Mag ik ervan uitgaan dat het Waalse Gewest geen zaken zal afdwingen die voor de Vlaamse logistiek bijzonder gevaarlijk zouden zijn? De uniformiteit mag toch niet haaks komen te staan op de noodzaak maatwerk per regio af te leveren.

Minister Hilde Crevits: De sector vraagt echt dat er een uniforme aanpak komt. De methode moet langs weerszijden van de gewestgrenzen dezelfde zijn. Dat betekent niet dat er geen verschillende tarieven en bepaalde vrijstellingen zullen komen. Ik weet dat Brussel erg is geïnteresseerd in de aanpak van de congestie. De transportsector is daar helemaal geen vragende partij voor. Maatwerk is dus perfect mogelijk, maar het moet gebeuren volgens een transparante, uniforme methode die goed is afgesproken.

Uit het wegennet kan men het maatwerk al afleiden. Het basiswegennet bestaat uit de snelwegen. Maar iedereen kan er kwetsbare wegen die als sluiptwegen kunnen worden gekwalificeerd, aan toevoegen. Als dat wordt afgesproken, betekent dit dat Wallonië bijvoorbeeld niet zijn hele wegennet toevoegt. Over de prijzen kan ik nog geen uitspraken doen. Maar maatwerk is mogelijk, mits er transparantie is en de methode uniform is. Uniformiteit en maatwerk zijn allebei echt nodig. In het akkoord staat expliciet dat er rekening zal, kan en mag worden gehouden met de specifieke positie van de havens.

De heer Sas van Rouveroj: In het akkoord staat ook dat de opbrengsten van de gewesten niet minder mogen zijn dan vandaag het geval is.

Minister Hilde Crevits: Dat slaat niet op het geheel. Ik denk dat dat op het wegvignet slaat.

De heer Sas van Rouveroj: Ik vraag me af hoe dat zal worden gerealiseerd.

Minister Hilde Crevits: Ik heb de tekst niet bij, want ik had niet verwacht dat we daarover een discussie zouden beginnen.

De heer Jan Peumans: Als we de weginfrastructuur van Vlaanderen en Wallonië vergelijken, dan is er toch een groot verschil. Saint-Hubert bijvoorbeeld is een onooglijk stadje dat prachtig gelegen is en een weginfrastructuur heeft die men in verhouding zelfs in Antwerpen niet heeft. Wat dat betreft, zijn er toch grote verschillen.

Minister Hilde Crevits: De opbrengsten zijn per kilometer en grondgebonden. Het is niet zo dat de opbrengsten van vrachtwagens die in Vlaanderen rijden, naar Wallonië gaan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de volgens het FIA-onderzoek slecht scorende tankstations langs Vlaamse vakantiewegen - 1903 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Iedereen in deze commissie heeft kennisgenomen van de berichtgeving over de slecht scorende tankstations in Vlaanderen. De Internationale Automobielfederatie FIA heeft een uitgebreid onderzoek gedaan van 77 tankstations langs Europese vakantiewegen.

In België werd de organisatie vertegenwoordigd door de automobilistenvereniging Touring en werden de tanksites van Jabbeke, Tessengerlo, Wetteren en Wanlin getest. De inspectie werd uitgevoerd door anonieme inspecteurs die zowel overdag als 's nachts de tanksites bezochten op basis van een checklijst van tachtig elementen.

Het betrof niet alleen een inspectie op de hygiëne – er werden zelfs stalen genomen – maar ook op basis van de prijzen in de shops, de aanduiding van de brandstofprijzen, de inrichting van de infrastructuur, de vriendelijkheid van het personeel enzovoort. Het betrof dus een uitgebreid en degelijk onderzoek.

Uit de cijfers die uit dit onderzoek naar voren komen, blijkt dat 77 tankstations zijn gecontroleerd uit elf Europese landen. Daarvan werden er 23, zijnde 29,87 procent, bestempeld als goed. 48 tankstations werden bestempeld als aanvaardbaar, zijnde 62,34 procent. 6 werden bestempeld als slecht, ofwel 7,79 procent.

Uit de Belgische cijfers blijkt dat van de vier gecontroleerde tankstations één tankstation een goede score haalde. Ik heb het dan over Jabbeke. Drie tankstations scoorden aanvaardbaar, met name Tessengerlo, Wetteren en Wanlin. Hiermee scoort Vlaanderen slechter dan het Europese gemiddelde. Jabbeke scoorde goed wegens de goede hygiëneresultaten van de toiletten, de veilige weginrichting en het uitgebreid aanbod. Tessengerlo en Wetteren scoorden aanvaardbaar door hun slechte score voor sanitaire hygiëne, vooral 's nachts, het gebrekkig aanbod in de shops en aan de pompen en een slechte prijsaanduiding.

Dit zijn eerder scores die we zouden verwachten van Oost-Europese landen. Daarmee wordt alweer een vooroordeel uit de wereld geholpen. Uit dit onderzoek blijkt immers dat precies in Oost-Europa de beste resultaten werden behaald. Deze landen, jonge democratieën waar sinds kort zwaar wordt geïnvesteerd in uitrusting en mobiliteit, doen er alles aan om hun wegennet toeristisch aantrekkelijk te maken. Ze scoren heel goed op vlak van prijzenaanduiding van de brandstof, zijn goed uitgerust, hebben proper sanitair, een zeer goed aanbod in de shops, en dit alles aan zeer betaalbare tarieven.

In het verleden hebben sommige collega's hierover al een aantal schriftelijke vragen gesteld. Ik heb u daar ook al over bevraagd. Het probleem werd dus al aangekaart via andere

onderzoeken. Er werden ook alarmerende berichten de wereld ingestuurd door de vakbonden van de vrachtwagenchauffeurs. Het probleem is dus niet nieuw, maar raakt blijkbaar ook niet opgelost. Nochtans zorgen onze tankstations langs Europese vakantiewegen mee voor het imago dat Vlaanderen heeft in het buitenland, zowel van passerende toeristen als van andere passanten. Op basis van de indrukken die zij daar krijgen, bepalen zij mee ons imago in het buitenland.

Daarnaast mag ook niet vergeten worden dat deze parkings intensief gebruikt worden door vrachtwagenchauffeurs en passerende zakenmensen die op hun beurt ons imago bepalen in het buitenland. Het gaat dus verder dan louter mensen die een beroep doen op aangeboden dienstverlening. Voor wie in het buitenland op vakantie gaat, is een van de gespreks-onderwerpen niet alleen de prijs van de brandstof, maar ook de hygiëne in de tankstations. Dat geeft vaak het beeld weer van een land, hoewel dat misschien wat kort door de bocht is.

Minister, hoe komt het dat de Vlaamse tankstations minder goed scoren? Werkt het kwaliteitssysteem dat opgelegd wordt voor de tankstations niet naar behoren? Welke maatregelen kunt u mogelijk nemen met het oog op een betere kwaliteit?

De heer Jan Peumans: Minister, ik heb nog een suggestie. In Duitsland heeft men voor de hygiëne van de toiletten een schitterend systeem. Je betaalt 50 eurocent en je krijgt een kaartje dat je nadien terug kunt gebruiken. Ik herinner me de naam van het systeem wel niet meer.

Als je in Maasmechelen of in de Voerstreek het land binnenrijdt, dan ben ik toch wel beschaamd. Er staan truckers die er niet horen te staan. De gebouwen zijn vervallen. Als toeristisch imago kan dat tellen.

Minister, wordt er bij de controle ook controle gedaan op het sociaal statuut van de mensen die in de toiletten werken? Ik heb soms de indruk dat het niet alleen met kwaliteit, maar ook met menselijke aspecten te maken heeft. De toiletten worden in concessie gegeven, en ik vind dat een van de voorwaarden moet zijn dat de mensen die daar worden tewerkgesteld een goed statuut hebben.

Ik wil ook wel zeggen dat er veel ten goede is veranderd. In een aantal tankstations is er veel meer aandacht voor properheid enzovoort.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mijn persbericht over de sterren die uitgereikt zijn aan de tankstations en het persbericht van de Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) kwamen ongeveer gelijktijdig. Het was hallucinant, want de sterren werden uitgereikt en tegelijkertijd kwam er het bericht dat de tankstations vuil zijn. Ik ga proberen om het in de juiste context te plaatsen.

Eerst en vooral dient gesteld te worden dat de gepubliceerde resultaten voortvloeien uit slechts twee inspecties per dienstzones, namelijk één daginspectie en één nachtsinspectie. Het gaat dus niet over een globale jaarbeoordeling. Verder hadden de betrokken inspecties betrekking hadden op verschillende aspecten namelijk de wachttijden – 20 procent –, het tankstation – 25 procent –, de shop – 10 procent –, de sanitaire uitrusting – 11 procent –, de prijs – 20 procent – en de hygiëne – 14 procent. Men meldt mij dat de Vlaamse dienstzones op al deze aspecten, met uitzondering van de hygiëne van de sanitaire installaties, wel goed scoorden. Het is dus echt een probleem van hygiëne.

Om de sterren uit te delen, laat ik ook een controle doen, maar er is een verschil in controle. De hygiënecontrole van FIA is vooral gebaseerd op een bacteriologisch onderzoek van de wc-brillen van zowel de heren- als van de damestoiletten. In het rapport wordt gesteld dat zelfs een visueel kraaknette installatie geen garantie is dat bacteriologisch alles in orde is. Het sterrensysteem gaat uit van een visuele controle.

Zoals u weet, heeft de Vlaamse overheid een gedetailleerd kwaliteitssysteem samengesteld in overleg met de concessiehouders. Iedereen vindt dat het goed werkt. Zoals de voorzitter zegt, is er een terugval geweest, maar in 2011 is het opnieuw beter. Er zijn een aantal parkings in ombouw. Men is er dus wel mee bezig.

Ik vind persoonlijk de bacteriologische netheid wel van belang. In ons globaal kwaliteitssysteem moeten de bevoegde instanties aparte bacteriologische controles uitvoeren. De resultaten moeten ook betekend worden aan de concessiehouders. De resultaten zullen dan niet alleen betrekking hebben op de hygiëne van het sanitair, maar ook op de hygiëne van de voedselbereiding, -bewaring en -verdeling. Hiervoor zal ik een schrijven richten aan de minister van Volksgezondheid. Daarnaast zal ik een overleg organiseren met de verschillende betrokken partijen om het kwaliteitssysteem te evalueren.

U weet dat er een aantal concessies vernieuwd zijn. We maken daarvan gebruik om nieuwe voorwaarden op te nemen. In Wetteren zijn er bijvoorbeeld werken aan de gang voor een beveiligde parking, maar ook voor meer en beter onderhouden douches en sanitair.

Samengevat, de resultaten van de FIA-controle en mijn eigen kwaliteitscontrole spreken elkaar niet echt tegen, maar in mijn kwaliteitsmetingen is geen bacteriële controle gebeurd. Die kan gebeuren, maar dan moet ik die op een georganiseerde wijze introduceren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Of het nu één keer gebeurt of veel keren, het moet altijd in orde zijn. Als wij bijvoorbeeld worden geflitst, staan we op de eerste pagina van de krant en als parlementslid of minister moet men daar normaal gezien al heel wat voor presteren. Het moet altijd in orde zijn, men mag het verweer niet inroepen dat het brute pech was dat men die ene keer is langsgelopen, maar dat doet u niet, minister. Het zou op een ander moment waarschijnlijk niet beter geweest zijn.

Ik wees in mijn vraag vooral op het imago, op het beeld dat men krijgt van een land, een regio of een streek. Vandaag, in de 21e eeuw, mogen mensen in dit deel van de wereld verwachten dat dit in orde is, dat dit soort service beantwoordt aan bijna huiselijke omstandigheden, natuurlijk met de beperkingen die men heeft doordat men 24 uur op 24 bereikbaar en beschikbaar is.

De heer Peumans zei terecht dat we stappen in de goede richting zetten. Hij verwees naar de grensovergangen in Boorseem in de gemeente Voeren en Moelingen in de gemeente Maasmechelen, maar in het algemeen hebben we voor onze tankstations, tanksites en rustplaatsen, als we ze vergelijken met die in Nederland en Duitsland, nog een hele weg af te leggen.

Ik behoor nog tot de generatie die met zijn rijbewijs ook met de ‘tuf’ mag rijden, maar ik heb ook nog legerdienst moeten doen. In Duitsland kon men zelfs in de jaren 80 al in de befaamde ‘Raststätten’ met iedereen gaan eten, ze waren en zijn kraaknet. In Nederland idem dito. Kritiek kan ook altijd een aanleiding zijn om te verbeteren. Het gaat om iets dat de publieke opinie aanspreekt. We kunnen wel zeggen dat we ons best doen, maar iedereen kan zich verplaatsen in de situatie van de truckchauffeur die vertelt dat hij zich niet kan wassen, dat hij voor de sanitaire toestanden niet op zijn gemak, zijn gemak kan vinden. Mensen herkennen zich daarin. We moeten ambitieus zijn. We zetten al stappen in de goede richting, maar we moeten ons permanent proberen te verbeteren.

De heer Jan Peumans: Minister, u neemt ook de opmerking mee over het personeel dat aan de toiletten zit bij de concessiehouder?

Minister Hilde Crevits: Er hangen overal van die kaartjes. Die hygiëne zit nu al mee in het controlesysteem, evenals wie het werk doet.

De heer Jan Peumans: Ik heb het over het statuut van die mensen.

De heer Marino Keulen: Heel vaak zijn het mensen die niet meer kunnen zeggen dan “dank u wel”. Het is trouwens een job die niet meteen te benijden is, de kandidaten zijn niet dik gezaaid. Ik meen wel dat er controles gebeuren, want ik heb daarover al berichten gelezen in de krant. We komen ook op dat vlak van ver, maar de heer Peumans heeft een punt dat precies wegens het type arbeid, er elementair respect voor het arbeidsrecht en voor andere bepalingen vereist is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■