



Vlaams  
Parlement

vergadering **C158 – OPE11**  
zittingsjaar 2013-2014

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 maart 2014

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een centraal ongevalmeldpunt - 1012 (2013-2014)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het feit dat Vlaanderen nog altijd een slechte leerling is inzake verkeersveiligheid - 1071 (2013-2014)	8

■

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**

**Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een centraal ongevalmeldpunt - 1012 (2013-2014)**

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

**De heer Marino Keulen:** Minister, onlangs lanceerde u tijdens een weekend het ogenschijnlijk nieuwe idee van één centraal meldpunt voor ongevallen. Dit meldpunt moet bekijken wie er bij een ongeval allemaal ter plaatse moet komen: van brandweer, over politie, civiele bescherming, takeldiensten, tot opruimingsdiensten enzovoort. Vooral bij grotere ongevallen zijn er heel veel mensen die meewerken om het incident af te handelen en dan betekent goede coördinatie tijdswinst en dus minder files.

Op het VTM-nieuws werd echter ook de vraag gesteld hoe het komt dat dit er nog niet is, waarop u het volgende antwoord liet optekenen: “Je moet natuurlijk de goede manier vinden om dat te organiseren. De organisatie van die diensten, het Agentschap Wegen en Verkeer, is Vlaams. Brandweer, civiele bescherming die zijn federaal.” Ze zijn ook een beetje lokaal. “Politie en parket zijn ook federaal.” Ze zijn ook een beetje lokaal. “Dus al die diensten moeten bij ongevallen goed gecoördineerd kunnen werken. Dat gebeurt in veel gevallen al. Maar het is vaak moeilijk in te schatten hoe zwaar de schade is, en wie allemaal ter plaatse moet komen.”

Het idee is echter niet nieuw. Eind augustus 2011 lanceerde Touring dit idee samen met een hele rits van ideeën over een versnelde afhandeling van verkeersincidenten. Concreet werd het toen op volgende wijze verwoord. “Invoering van een gecombineerde federale auto- en vrachtwagenregeling, gericht op de snelle inzet van de ‘bergers’ en hulpdiensten via een Centraal Meldpunt Incidenten. Dit meldpunt krijgt dan een oproep van de politiemeldkamer en kan meteen bergers inschakelen zonder dat de politie eerst ter plaatse moet zijn. De totale afhandeltijd van een incident wordt daarmee met gemiddeld 15 minuten verkort (bij vrachtwagens 90 minuten), het aantal verliesuren vermindert met 40 %.”

Naar aanleiding hiervan diende ik een vraag om uitleg in met als een van de onderwerpen het centrale meldpunt. Tijdens de behandeling in de commissie Mobiliteit verklaarde u, minister, dat hierover overleg werd gepleegd op 9 september 2011 met het AWV, het Verkeerscentrum, de federale politie, het parket en de vertegenwoordiging van de lokale politie, maar dat zij een aantal kanttekeningen gemaakt hadden, en dat het delicaat is de coördinatie te laten samenkomen in één gemeenschappelijke meldkamer.

Bij de invoering van het nummer 112 zullen de politie en brandweer een gezamenlijke meldkamer hebben. U ging overleggen met de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken Turtelboom om doorbraken te realiseren en hoopte over enkele weken – september 2011 – reeds te kunnen komen tot bijstellingen.

Minister, waarom heeft het tweeënhalf jaar geduurd om te komen tot een nieuwe mindset over dit beleid? Nu de mindset eindelijk gewijzigd is, hoe lang zal het duren eer dit gerealiseerd zal worden?

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

**De heer Pieter Huybrechts:** Het idee, al dan niet afkomstig van de minister dat er één centrale meldkamer moet komen met een persoon die alle hulpdiensten op het terrein aanstuurt, kunnen wij alleen maar toejuichen en hebben we in het verleden steeds verdedigd.

Minister, het is inderdaad nodig dat de weg na een ongeval snel wordt vrijgemaakt, zeker nu het aantal accidenten dat hinder veroorzaakt, stijgt. Dat ongevallen niet snel genoeg worden afgehandeld, komt door een gebrekkige coördinatie, wat door u, minister, wordt toegegeven.

Net als de heer Keulen, vraag ik me af wanneer die centrale meldkamer eindelijk zal worden gerealiseerd, want de kiezer luistert niet alleen naar uw woorden, maar kijkt ook naar uw daden.

Mijnheer Keulen, wat bedoelt u met het woord ‘mindset’?

**De heer Marino Keulen:** Voor uw Vlaamse oren: gedachtegang, filosofie, visie.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega’s, mijn mindset is oké.

Voorzitter, ik zou eerst willen starten met een citaat van de heer Peumans in deze commissie op 29 september 2011. “Collega’s, wat me verwondert in uw vraagstelling is dat niemand de link legt naar de federale overheid. (...) De federale overheid heeft hier een heel belangrijke rol in te spelen. (...) Ik heb het woord ‘federaal’ niet één keer horen vallen.”

Het ging toen ook over incidentmanagement langs de snelwegen. Ik heb dit toen beaamd door te zeggen dat incidentmanagement de inzet van enorm veel partners vergt. Vooral op het terrein moeten al die partners verschrikkelijk goed samenwerken. Dat is een verbeterpunt. Er zijn enorm veel manieren waarop een ongeval kan gebeuren en waarop het dan moet worden afgehandeld. Dat is vandaag de dag nog steeds het geval.

Het is en blijft mijn ambitie om de afhandeling van kleine en grote incidenten nog beter en sneller uit te werken. Dat is en blijft echter een complex proces. Ik ga daar nog dieper op in.

De verantwoordelijkheden zitten verspreid. U bevestigt dat, mijnheer Keulen. Een deel van de bevoegdheid ligt bij federaal minister van Binnenlandse Zaken Milquet en een deel bij federaal minister van Justitie Turtelboom, die laatste inzake de vaststellingen. Die moeten er beide ‘volle bak’ hun schouders onder zetten als we tot oplossingen willen komen.

Ik heb in 2011 de Begeleidingsgroep Incidentmanagement opnieuw geactiveerd. Die werkgroep komt regelmatig bijeen. We hebben maandag nog uitgebreid vergaderd. Hierin zetelen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Vlaams Verkeerscentrum, de federale wegpolitie, de brandweer, de civiele bescherming en het parket. Maandag was ook uitzonderlijk de verzekeringssector aanwezig. Als we incidenten willen afhandelen, komen daar verzekeringstechnische aspecten bij kijken. We moeten zorgen dat we die sector mee hebben.

Gisteren was er nog een vervolgoverleg met de belangrijkste stakeholders zoals de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Touring, Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra) en de verzekeringssector om ons nog eens over de problematiek te buigen, in het bijzonder over de FAST-problematiek (files aanpakken door snelle tussenkomst). Daar komen volgende vragen over aan bod, daar zal ik nu niet op ingaan.

Er is een consensus over vijf verbeterpunten. Er wordt actief samengewerkt. Dat is geen probleem. Het is van belang dat iedereen die bij zware incidenten komt uit zijn eigen koker stapt en ‘out of the box’ naar goede oplossingen gaat zoeken. Als iedereen op zijn eigen terrein blijft zitten, en denkt “ik weet het het best”, is er geen samenwerking. Natuurlijk weet de brandweer het best wat er bij brand moet gebeuren. Voor de coördinatie moeten alle betrokken actoren bereid zijn om iemand anders te laten kijken naar het geheel van het incident. Daar zit het probleem. Iedereen moet erkend worden in zijn specialisatie, maar er is coördinatie nodig.

Ik zal de verbeterpunten toelichten. Punt één: iedereen erkent de nood aan een centrale regisseur bij de afhandeling van incidenten op de snelwegen. Dat is iets anders dan de meldkamer. Dat element parkeren we even. De regisseur is een persoon van vlees en bloed. In het VTM-nieuws van zaterdag 15 februari 2015 heb ik inderdaad gezegd dat de afhandeling van incidenten centraler en veel beter moet worden gestuurd. Dit is geen nieuwe

mindset, ik vind dat allang, maar we moeten eerst iedereen meekrijgen op het terrein. In eerste instantie pleit ik voor de aanstelling van één centrale regisseur of incidentcoördinator. Die regisseur wordt hoofdverantwoordelijke voor de afhandeling van incidenten op snelwegen. Hij behoudt het globale overzicht. Hij adviseert over een goede afstemming tussen de verschillende hulpdiensten. Hij moet toekijken hoe het algemeen belang en de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd blijven tijdens de volledige afhandeling van het incident. Hij heeft ook als taak om naar de ruimere schaal en de impact te kijken, met het oog op de veilige en snelle afwikkeling van een incident, bijvoorbeeld in functie van verkeersorganisatie, het vermijden van vervolgongevallen, het beoordelen of een takeling van voertuigen niet beter kan worden uitgesteld tot buiten de spitsuren enzovoort. Al deze aspecten kunnen beter vanuit een totaalzicht op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid worden bekeken.

De invoering van een dergelijke functie of de aanstelling van zo iemand kan gelinkt worden aan een bestaande taak of functie, maar vergt alleszins voldoende kennis van de materie, met name incidenten op autosnelwegen, en een duidelijk beslissingskader en ondersteunende regelgeving. Het is natuurlijk wat zoeken wie dat het best kan doen. Ik heb aan de minister van Binnenlandse Zaken een brief geschreven met de vraag om hier samen een initiatief in te nemen. De Begeleidingsgroep Incidentmanagement is ideaal om dit te begeleiden. De plaats waar zo'n regisseur kan zitten, is volgens mij idealiter het Vlaams Verkeerscentrum. Daar heb je het beste zicht op de incidenten die gebeuren. Dat kan dus vrij snel worden opgezet.

Mijnheer Keulen, belangrijk is dat alle diensten die aan tafel zaten, het nu eens zijn dat het goed is dat er een centrale incidentcoördinator komt. Een aantal maanden geleden was dat nog niet het geval. Die mindset is er nu. Dit kan ook perfect provinciaal worden georganiseerd. Maar er moet één iemand zijn die bij grote incidenten de coördinatie doet.

Het tweede aspect in het verbeteren en versnellen van de incidentafhandeling is het centrale meldpunt voor mogelijke ongevallen op snelwegen. Ik weet dat ook Touring al heel lang pleit voor één federale gezamenlijke meldkamer. Voor mij is het dik oké dat dit wordt ingevoerd, maar je moet dit praktisch realiseren. Wat is dat dan, een meldkamer? Waar hangt ze? Waar zit ze? De installatie van die meldkamer kan een meerwaarde bieden bij de afhandeling van incidenten, op voorwaarde dat ze praktisch kan functioneren. Daarover zijn er vanuit het werkveld nog altijd enkele vragen. Alle mogelijke oproepen komen dan in één gezamenlijke meldkamer terecht, bijvoorbeeld de niet-verkeersgerelateerde oproepen. Je moet er natuurlijk ook voor zorgen dat datgene wat daar moet binnenkomen, daar ook zit.

Ondertussen zijn er stappen in de juiste richting gezet, op weg naar de verdere integratie van de diverse meldkamers – want er zijn vandaag meldkamers – om zo de melding van ongevallen meer te centraliseren. U weet dat door de invoering van het geïntegreerde noodnummer 112 de medische hulpverlening en de brandweer – 100 – én de politie – 101 – een gezamenlijke meldkamer krijgen, meestal bij het Communicatie- en Informatiecentrum (CIC) van de geïntegreerde politie. Op die manier kan er veel beter en sneller onderling gecommuniceerd worden tussen de verschillende hulpdisciplines. Oorspronkelijk was dit enkel het geval in de provincie Oost-Vlaanderen. Vandaag zitten bij het CIC in Gent alle hulpdisciplines – medische hulpverlening, brandweer, politie – in hetzelfde gebouw, waar ze bijna dezelfde werkvloer delen. Daar loopt dat dus heel gecoördineerd en is er een zeer vlotte informatie-uitwisseling. De federale wegpolitie heeft me gemeld dat ondertussen ook in de provincies West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant de diensten 100 – medische hulp en brandweer – en 101 – politie – samenzitten op dezelfde locatie. Bij de CIC's in Antwerpen en Limburg is dit nog niet het geval. Maar gelet op de meerwaarde die wordt geboekt in Oost-Vlaanderen, lijkt één werkvloer toch een zeer goede zaak te zijn.

Na het akkoord van maandag binnen de Begeleidingsgroep heb ik in mijn brief aan de bevoegde federale minister, Joëlle Milquet, gevraagd om dit integratieproces versneld verder te zetten, zoals het nu al in Oost-Vlaanderen het geval is.

Minstens even belangrijk is het om in voldoende integratie te voorzien met de verkeerscentra in de drie regio's. Als het om Vlaanderen gaat, is dat het Verkeerscentrum Vlaanderen. Ook hier werden al een aantal concrete stappen gezet. Zo verbeterden de samenwerking en communicatie tussen de federale wegpolitie en het Verkeerscentrum in Antwerpen door de permanente aanwezigheid van een vertegenwoordiging namens de federale wegpolitie in het Verkeerscentrum in Antwerpen. Er wordt nu veel sneller op de bal gespeeld tussen de wegpolitie en het Verkeerscentrum.

Ik vernam ook dat de federale politie eraan denkt om in het kader van de optimalisatie van haar werking bij de federale wegpolitie met regionale of gewestelijke operationele dispatchingcentra te gaan werken. Nu is dat nog provinciaal gestructureerd. In de toekomst zou zo'n operationeel dispatchingscentrum van de federale politie minstens twee provincies tegelijk kunnen aansturen, bijvoorbeeld vanuit Gent de provincies Oost- en West-Vlaanderen en vanuit Antwerpen de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. De federale wegpolitie en het Verkeerscentrum Vlaanderen bereiden ook hierover een nota voor.

Op de vergadering van de Begeleidingsgroep Incidentmanagement werden naast de goedkeuring van de realisatie van een centrale incidentcoördinator en de integratie van de meldkamers op weg naar één centrale meldkamer nog drie andere verbetervoorstellen goedgekeurd.

Nog eens, het gaat mij niet om één meldkamer voor heel Vlaanderen, het lijkt mij ideaal om verder te gaan op wat Oost-Vlaanderen doet en om er zo voor te zorgen dat je iedereen bij elkaar krijgt.

U weet dat er in het vrij recente verleden een aantal zeer zware ongevallen zijn geweest. De begeleidingsgroep gaat nu akkoord om een bijzonder nood- en interventieplan (BNIP), specifiek voor autosnelwegen, op te stellen, waarbij de standaardrichtlijnen bij de afwikkeling van incidenten op snelwegen worden geïncorporeerd. Hiertoe zal een vraag worden gericht aan het college van gouverneurs om dit op te stellen. De voorbereidende werkzaamheden, verricht in de provincie Oost-Vlaanderen, kunnen daarbij als basis worden gebruikt.

Wat jullie zeer graag zullen horen, is dat er een proefproject is met betrekking tot het gebruik van calamiteitenschermen. U weet dat ik zelf, als wegbeheerder, heb gezegd dat ik die calamiteitenschermen zou aankopen. Wij willen die ook logistiek ter beschikking stellen. Het parlement heeft mij gevraagd om een proefproject te doen. Maar je moet dan natuurlijk wel onderzoeken wie de meest geschikte partner is om ervoor te zorgen dat de calamiteitenschermen bij een ongeval ter plaatse geraken. Als je dat met een autootje van het AWV moet doen, dat na een ongeval nog eens extra door dat verkeer moet, is dat een beetje gek, als je het mij vraagt. Binnen de werkgroep was er een discussie over wie dat dan wel zou kunnen doen. Ik denk dat de civiele bescherming hiervoor de meest ideale partner is, gelet op zijn territoriale spreiding en taakstelling. Wij hebben dan ook aan de federale overheid gevraagd om ervoor te zorgen dat dit op die manier kan gebeuren. Er is dus geen probleem met het AWV. De karretjes die we hebben, worden sowieso ter beschikking gesteld, maar iemand moet ze wel uitzetten. Als de civiele bescherming gevraagd wordt ter ondersteuning, kunnen die mensen die karretjes perfect meenemen.

Zeer belangrijk voor de snelle afhandeling van incidenten is de verdere uitrol van de fotogrammetrie. Bij de federale wegpolitie werd er de voorbije jaren een proefproject rond fotogrammetrie opgestart. Dat was in de provincie Antwerpen, en nu is dat ook, zij het veeleer occasioneel, in de andere provincies. Iedereen beoordeelt dat project bijzonder positief. Met fotogrammetrie moet je niet na een ongeval alles ter plaatse afstappen. Je maakt foto's, alles kan worden getakeld, en dan kun je later aan de hand van de gemaakte foto's de reconstructies doen. Dankzij deze schitterende techniek kun je de snelwegen sneller vrijmaken. Iedereen staat daarachter en is er een grote voorstander van om dat systeem over alle provincies uit te rollen, maar uiteraard moet daarvoor in voldoende middelen worden voorzien. We zijn wel bereid om daarbij te helpen. De middelen komen nu vanuit het

Verkeersveiligheidsfonds. Ook de provincie Vlaams-Brabant en Vlaanderen zijn bereid dit mee te ondersteunen, maar het gaat om materiaal dat wordt gebruikt door de federale wegpolitie. Daar moet de beslissing worden genomen. Ook daarover heb ik het in mijn brief.

Welke winstpunten werden er ondertussen gerealiseerd? Het rijden op de pechstrook is eindelijk in orde. Alle door de politie of het parket opgeroepen diensten mogen, op weg naar een incident, op de pechstrook rijden. Deze wetwijziging is vanaf 1 maart 2014 in werking getreden. Ook het ritsen is vanaf die datum verplicht geworden. Er wordt op korte termijn een communicatiecampagne over incidentmanagement opgestart en vooral – en dat is een bijzondere zorg van de VAB – over de afhandeling van kleinere incidentjes. We hebben het nu altijd gehad over het sneller afhandelen van die grote incidenten: de meldkamer, de incidentcoördinator, de calamiteitenschermen, de fotogrammetrie.

In onze cijfers zien we dat de kleine incidenten – vorig jaar weer honderd incidenten meer op de Brusselse ring, dat zijn geen zware ongevallen, het kan een klapband zijn – ervoor zorgen dat voertuigen lang de rijbaan of een stuk ervan blokkeren en dus voor fileopbouw zorgen. Daarvoor is het van groot belang dat mensen ook goed handelen als er zulke kleine incidenten zijn.

Er komt onder meer een televisie-uitzending van ‘Kijk Uit’ in samenwerking met de federale politie, het BIVV en AWV, waarbij het gebruik van de pechstrook en de informatie over hectometer- en kilometerborden als correcte plaatsaanduiding van een incidentje aan bod komen. Mensen zullen ook worden geïnformeerd dat de locatie van een ongeval steeds zeer nauwkeurig moet worden doorgegeven, want daar zijn heel veel problemen mee, om te vermijden dat hulpdiensten tijd verliezen op zoek naar de juiste ongevalsite.

Verder komt er een sensibiliserende informatiefolder. Daarnaast heeft de federale politie zich geëngageerd om de draaiboeken bij de Communicatie- en Informatiecentra te laten aanpassen met het oog op een juistere ongevalsmelding. Het is een probleem. Mensen die een ongeval hebben, bellen, maar het is dan moeilijk om er te geraken omdat men niet goed weet hoe men moet beschrijven waar een ongeval is gebeurd. Daarvoor komt er dus een campagne.

Ook is er de problematiek van de debriefing na incidenten. U weet dat het een van mijn grote zorgen is dat we, als er grote incidenten zijn, daar lessen uit trekken. Sinds enige tijd hebben het Vlaams Verkeerscentrum en de federale wegpolitie een driemaandelijks overleg waarin de afhandeling van grotere incidenten op snelwegen tijdens de voorbije periode wordt geëvalueerd. Als je na een incident overgaat tot de orde van de dag, leer je er niets uit. Dat gebeurt nu en wordt nu ook uitgebreid met alle betrokken hulpdiensten. Het valt op dat de betrokken hulpdiensten wel vaak intern overleg en debriefings houden, maar dat er niet altijd voldoende feedback tussen de verschillende hulpdiensten wordt gegeven.

Dat is de stand van zaken. Het is veel, maar het was ook een pertinente vraag, mijnheer Keulen. Ik heb geprobeerd om duidelijk te maken wat de blokkades zijn geweest en op welke manier we nu toch wel vooruit zullen geraken.

Mijnheer Huybrechts, dat kan nu vrij snel gaan. De meldkamer in Oost-Vlaanderen is er eigenlijk al. Dat willen we provinciaal verder uitrollen. De incidentcoördinator hangt af van de beslissing van de federale minister. Ik kan onmogelijk als Vlaams minister iemand aanstellen, dat moet in onderling akkoord gebeuren. Maar daarover volgt de komende weken meer nieuws.

**De heer Marino Keulen:** Dank u wel, minister, voor het omstandige antwoord. De vraag was eigenlijk vooral toegespitst op het centrale meldpunt. Ik heb de indruk dat daar vooral de laatste twee maanden beweging in is gekomen. De periode daarvoor is er misschien wat tijd verloren.

Het is een complex verhaal. Mijn ervaring vanuit het lokale mandaat als burgemeester met geüniformeerde diensten is dat het op een zeker ogenblik als politieke verantwoordelijke belangrijk is om je aan de kop te zetten en te zeggen dat we het zo gaan doen. Mijn bescheiden ervaring, die ondertussen al wat jaren oud is, is dat die diensten erg naar elkaar

kijken, soms ook heel kritisch, al werken ze op heel veel vlakken goed samen. Maar als we de politie laten zeggen dat de brandweer de leiding moet nemen, of politie en brandweer laten zeggen dat een andere dienst de leiding moet nemen, beginnen ze te tellen hoeveel sterren, strepen en kroontjes er op de uniformen staan. Dat is niet kwaadspreken, dat is het leven. Op een zeker ogenblik moet de overheid zeggen dat het de politie of de brandweer is, of iets anders. Mijn ervaring is dat ze zich daar ook naar schikken, eerst schoorvoetend, maar op een zeker ogenblik is iedereen mee met die mindset, mijnheer Huybrechts, en dan loopt het ook.

Minister, het is goed dat u ze samen zet en dat ze samen overtuigd worden van die noodzaak. Maar u moet één iemand de leiding geven. Dat kan een andere partij zijn naargelang het incident. Bij heel zware incidenten kan ik me voorstellen dat het de civiele bescherming is. Als het beleid zegt dat het zo is, volgt de rest meestal, in mijn ervaring.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Keulen, voor een stuk hebt u gelijk, maar als minister bevoegd voor het AWV zeg ik dat we een meerjareninvestering doen voor fietspaden. Als ik dan al mijn diensten samen zet, kan ik dat gemakkelijk aansturen, want het zijn allemaal diensten waarvoor ik bevoegd ben. Ik vind het al fantastisch dat de politie, de civiele bescherming en de brandweer allemaal komen naar de vergadering bij mij, want ik ben niet hun voogdijminister. Nu heb ik de collega's nodig om er zich mee achter te scharen en er een prioriteit van te maken. Ik word als Vlaams minister geassocieerd met incidentafhandeling. Dat vind ik dik oké. Elk probleem is mijn schuld, ook dat is geen probleem.

Ik ben zelf ook naar de vergadering gegaan om te zeggen dat we nu vooruit moeten. Toen had dat Tic Tac-ongeval plaatsgevonden. Ze gaan akkoord, maar ze hebben een instructie nodig van hun bevoegde minister. De incidentcoördinator moet door de federale ministers worden aangesteld, vandaar mijn brief. Zo ver zijn we al, de diensten zijn mee in de mindset, mijnheer Huybrechts. Nu moeten we nog de sprong maken dat de incidentcoördinator er komt en het kader wordt gemaakt. Het vraagt tijd.

U hebt evenveel ervaring als ik, mijnheer Keulen, u weet hoe moeilijk het is. Maar u hebt gelijk dat je je soms aan de kop moet zetten. Ik doe dat heel graag, maar ik heb mijn collega's nu nodig om mee de laatste sprong te maken. Dat is net iets anders dan als je de bevoegdheden volledig hebt. Ik wil me daar niet achter verstoppen, want ik roep ze bij mij, terwijl ik ook zou kunnen achteroverleunen en stellen dat het AWV maar naar de diensten van minister Milquet moet gaan. Wij trekken het echt, de diensten zijn mee, maar nu moet het nog politiek gevalideerd geraken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het feit dat Vlaanderen nog altijd een slechte leerling is inzake verkeersveiligheid - 1071 (2013-2014)**

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

**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, minister, collega's, de cijfers van 2013 over de ongevallen en de dodelijke ongevallen op de Belgische wegen zijn bemoedigend – als het goed is, moeten we dat ook zeggen –, maar verhullen uiteraard niet dat we achteraan het Europese peloton bengelen. In Frankrijk daalde het aantal doden met 11 procent, in de Bondsrepubliek Duitsland met 10 procent en met België zitten we op een daling van 6,5 procent. In Nederland, collega's, zou je twee keer minder kans op een dodelijk ongeval hebben dan in België.

Het Vlaams Instituut voor Duurzame Mobiliteit verbonden aan de Universiteit Gent is van oordeel dat, als we niet blijvend inzetten op verdere verbetering van handhaving, controle en



aanpassing van de weginfrastructuur, we het peloton zullen moeten lossen. Ze sommen hiervoor een aantal redenen op. We dragen nog altijd veel minder onze gordel dan andere Europeanen. We drinken nog altijd veel meer achter het stuur. We houden ons minder aan de regels. De pakkans is bij ons merkkelijk lager dan in bijvoorbeeld Nederland. Onze infrastructuur is nog lang niet aangepast.

Volgens onderzoeker Sven Vlassenroot van de UGent mist België ‘het totaalpakket’ van infrastructuur, begeleiding en pakkans. Hij stelt: “Een BOB-campagne hier of een steekproef daar volstaan niet. Terwijl België aan snelheidsrepressie doet, doen andere landen aan snelheidsmanagement. En terwijl Nederland ‘zelfverklarende wegen’ heeft, zie je bij ons nauwelijks een verschil tussen een zone 30 of zone 50. Zelfs Frankrijk steekt ons stilaan voorbij. De veiligste verkeerslanden – Zweden, Verenigd Koninkrijk en Nederland – zijn al ruim twintig jaar intensief bezig met verkeersveiligheid. In België is dat nog maar een jaar of zes.”

Over de aanpassing van de weginfrastructuur, de indeling, de keuzes voor verkeerslichten of rotondes, stelde ik reeds een aantal schriftelijke vragen. Daaruit blijkt dat voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bijna alles inzake richtlijnen en principes reeds geregeld is. Echter uit bewandeling van het terrein van een aantal recent aangepaste wegen, blijkt dat er toch een groot verschil zit tussen woord en daad. Bovendien blijkt uit de antwoorden op de schriftelijke vragen dat er geen rekening mee wordt gehouden dat een bepaalde indeling voor meer frustratie zorgt voor de weggebruiker en zo tot slecht verkeersgedrag. Het argument is steeds dat dit een probleem is van de weggebruiker. Men stelt de zelf genomen beslissing en uitvoering eigenlijk te weinig in vraag – “nooit in vraag”, had ik zelfs geschreven. Ondertussen weet echter de hele wereld dat zelfs de paus niet onfeilbaar is.

Minister, ondertussen zijn alle gewestwegen in kaart gebracht qua weginfrastructuur, wegaanhorigheden en zelfs voor alle verkeersborden. Hoe ziet uw aanpak eruit om met deze gegevens te komen tot een aanpassingsbeleid van onze infrastructuur?

Waarom opteert AWV er vrijwel steeds voor dat wanneer een aanpassing leidt tot sluipverkeer, ook op deze wegen verdragende maatregelen te nemen die dan weer leiden tot nog meer sluipverkeer in plaats van de oorspronkelijke oplossing in vraag te stellen? Waarom opteert AWV er vrijwel steeds voor om, wanneer een belijning niet gevolgd wordt door de automobilist in het voorbijsteken omdat de weg het toelaat, paaltjes te zetten en de belijning niet aan te passen?

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Voorzitter, minister, in het licht van de leesbaarheid van de weg en de weginfrastructuur is er de voorbije jaren al heel wat gebeurd, zeker in functie van de verkeersveiligheid. Wat de leesbaarheid van de weg betreft, hebt u ook gehamerd op de verkeersbordendatabank om een stroomlijning te krijgen op de wegen. U hamerde ook op een meer uniforme vorm van aangeven van snelheidsregimes en dergelijke. Ook dat speelt mee bij de leesbaarheid van de weg en de veiligheid.

Aansluitend bij de vraag en verwijzend naar de verkeersbordendatabank wou ik u graag vragen wat de reacties op dit ogenblik zijn. Wat kan daarmee eventueel nog verder gebeuren?

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

**Minister Hilde Crevits:** Voorzitter, dames en heren, dit is uiteraard een heel interessante vraag en ik wil u graag een aantal beschouwingen meegeven.

Mijnheer Keulen, de uitspraken waar u naar verwijst, gaan over de verkeersveiligheid. Het is misschien een detail, maar een niet onbelangrijk detail, dat de uitspraken van de man van de universiteit over de situatie op de Belgische wegen gaan. Ze gaan onder meer over de daling van het aantal doden in België, over de kans op een dodelijk ongeval in België.

De voorbije legislatuur was het voor mij van heel groot belang om een zicht te krijgen op de specifieke oorzaken van de ongevallen in Vlaanderen. Voor bepaalde indicatoren kunnen de

data totaal anders zijn in Vlaanderen dan in Wallonië of Brussel. Op mijn uitdrukkelijke verzoek heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voor het tweede jaar op rij, dus vanaf de ongevallencijfers 2012, een specifieke Vlaamse analyse van de Verkeersveiligheidsbarometer gemaakt. Het is dus nog maar het tweede jaar dat dit gebeurt.

Het is zelfs nog beter: het BIVV doet dit op exact dezelfde dag als de dag waarop wordt gecommuniceerd over de Belgische cijfers. Vroeger was dat totaal niet het geval, toen moesten we soms weken of maanden wachten op onze eigen Vlaamse cijfers. In het licht van het heel goed leren kennen van de achterliggende oorzaken, is dat nu zeker in orde.

Als we de ongevallencijfers bekijken, zien we een dalende trend bij het aantal dodelijke slachtoffers. We moeten echter nog heel veel zaken doen. De onderzoeker zegt dat hij het totaalpakket mist van infrastructuur, begeleiding en pakkans. Ik vind dat een heel merkwaardige uitspraak, ik sta er ook niet achter. Wie het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen de voorbije jaren enigszins heeft gevolgd, weet dat we steeds hebben ingezet en nog steeds inzetten op een geïntegreerde totaalaanpak. Die aanpak is gebaseerd op drie pijlers: 'education', 'engineering' en 'enforcement'. We hebben hier nog een vierde pijler aan toegevoegd met de 'e' van evaluatie, omdat meten, weten is. Wat mij betreft, is dat allemaal heel duidelijk. Straks bespreken we het mobiliteitsplan en ook een nieuw verkeersveiligheidsplan zal een actiepoint zijn dat er in uitvoering van dat mobiliteitsplan moet komen.

Mijnheer Keulen, ik kom tot uw specifieke vragen. In de commissievergadering van 12 december 2013 heb ik samen met het Agentschap Wegen en Verkeer het rapport voorgesteld betreffende de staat van de wegaanhorigheden langsheen het wegenpatrimonium van AWV. Door die rapportering weten we goed wat we beheren en in welke toestand het wegenpatrimonium zich bevindt. Het is de allereerste editie van dit rapport en daarin bekijken we de staat van de straatkolken, de afschermdende constructies, de geluidsschermen, de kunstwerken, de verkeersborden, de verlichtingspalen, de seinbruggen voor dynamisch verkeersmanagement en ook de markeringen op autosnelwegen. Stelselmatig zal deze opsomming worden uitgebreid met andere relevante wegaanhorigheden. Al deze wegaanhorigheden kunnen rechtstreeks ofwel onrechtstreeks gelinkt worden aan het criterium verkeersveiligheid.

Voor elk van deze types wegaanhorigheden werd enerzijds de huidige toestand bekeken en werd anderzijds door het AWV een actieplan voorgesteld. Ik heb de lijst met acties nogmaals mee op papier, maar ik zal nu niet elk onderdeelje toelichten. Ik ga ervan uit dat iedereen hier ervan overtuigd is dat het niet alleen een plan is, maar dat er ook acties aan gekoppeld zijn. Als u daar niet van overtuigd bent, moet u mij maar extra vragen stellen.

Wat de verkeersborden betreft, werd als actieplan het engagement opgenomen om tegen de volgende rapportering de zichtbaarheid en de leesbaarheid van de verkeersborden in kaart te brengen. Dit komt erop neer dat zowel de reflectiewaarde als de mate van overgroeiing moeten worden aangepakt. Als we borden zetten, moeten we er natuurlijk voor zorgen dat ze goed gelezen kunnen worden. Ook voor markeringen hebben we een actieplan waardoor heel binnenkort alle markeringen dik in orde zouden moeten zijn.

Wat de weginfrastructuur zelf betreft, is AWV bezig met de herziening van de verschillende vademecums. Daarbij zal de wegencategorisering een beetje duidelijker worden. Er wordt gestreefd naar meer eenduidigheid, meer eenvormigheid en een betere leesbaarheid van de weginfrastructuur.

Voor de snelheidsregimes kunnen we nu nog geen algemene nieuwe regels invoeren, dat weet u. We moeten daarvoor nog een paar maanden wachten, maar vanaf juni worden we bevoegd en zal het mogelijk zijn om ook inzake de harmonisering van snelheidsregimes algemene beslissingen te nemen.

De vraag over de paaltjes en de belijning heeft me wat verrast. Misschien hebt u een aantal praktische voorbeelden. Als er weginfrastructuur wordt aangelegd of heraangelegd, wordt er altijd naar een evenwicht gezocht tussen verschillende doelstellingen: verkeersveiligheid,

bereikbaarheid en doorstroming. Alle infrastructurele projecten, bijvoorbeeld de heraanleg van wegen of de herinrichting van bepaalde verkeerssituaties en de aanpassing van mobiliteitsplannen, worden door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) besproken en goedgekeurd. Kleinere wijzigingen komen aan bod in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Er zijn dus inspraakmomenten. Misschien zegt u dat daar eigenlijk niet wordt geluisterd naar de bekommernissen of dat men te klassiek is, maar dan hoor ik dat graag, want ik ga ervan uit dat er altijd wordt gekozen voor maatregelen die een groot draagvlak hebben en dat daar een actieve discussie over wordt gevoerd. Als er nog wat werk aan is, dan hoor ik dat uiteraard graag.

Het kan gebeuren dat een aanpassing van de weginfrastructuur in sommige gevallen onbedoeld sluipverkeer in de hand werkt. Ik denk daarbij aan omleidingswegen, maar ik ga ervan uit dat uw vraag daar niet over gaat. AWV probeert steeds door het toepassen van infrastructurele maatregelen een bepaald verkeersgedrag bij de weggebruikers af te dwingen.

Ik ben geen paaltjesliefhebber, dat geef ik u ook mee. U herinnert zich wellicht dat op de open afritten naar de parkings langs de snelwegen, plots paaltjes werden gezet. Dat gebeurde omdat vrachtwagens daar om veiligheidsredenen niet mochten staan. Ik heb het niet voor die paaltjes. AWV doet dat niet zomaar, zegt men mij, de beste optie wordt altijd afgewogen. Men probeert een zuinig beleid te ontwikkelen.

Ik kon niet goed opmaken, mijnheer Keulen, wat u precies met dat onderdeel van de vraag bedoelde. Ik probeer te antwoorden. Ik heb niet echt concrete voorbeelden waarbij men plots gaat afsluiten. Misschien hebt u die wel.

**De heer Marino Keulen:** Naast de verantwoordelijkheid van de overheden speelt ons eigen verkeersgedrag natuurlijk een rol. Het is stuitend dat bij alcoholcontroles nog een op vier wordt betrappt die te diep in het glas gekeken heeft. Er zijn nog altijd heel veel mensen die geen gordel dragen. Nochtans is de gordel intussen in alle wagens comfortabel. In de jaren 70 was dat nog een harnas, maar die tijd is lang voorbij. De verkeersgebruiker draagt daar zelf een verantwoordelijkheid.

We hebben nu cijfers van het BIVV van de laatste twee jaar. Kunt u nog verder in de tijd teruggaan, minister? Over een langere periode zouden we echt kunnen vergelijken. Ik zou graag cijfers hebben per deelstaat, per regio.

Net als u ben ik geen liefhebber van de paaltjes. Dit is misschien het begin van een nieuwe coalitie. *(Gelach)*

Men moet ergens beginnen! En daarmee is iedereen weer bij de les.

Ik denk aan de N2 Hasselt-Diest. De lokale politie ergert zich daar aan die paaltjes en stelt verkeersonveilige situaties vast. Dat is slechts één concreet voorbeeld.

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

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

**Minister Hilde Crevits:** We hebben de verkeersongevallencijfers van jaren ver. We kunnen een beeld schetsen van de hele legislatuur. Ik heb het een tijdje geleden al gecommuniceerd, het aantal dodelijke slachtoffers is met een kwart gedaald. Vroeger kregen we die cijfers pas veel later. Nu krijgen we ze op de dag dat ze worden gepubliceerd. Dat laat ons toe om veel korter op de bal te spelen en de dataverwerking op een goede manier uit te voeren.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■