



Vlaams  
Parlement

vergadering **C16**  
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 oktober 2014

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het doven van de verlichting op gewone gewestwegen – 8 (2014)	3
VRAAG OM UITLEG van de heer Bert Maertens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van Frankrijk in het Seine-Scheldeproject – 36 (2014-2015)	6

**VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het doven van de verlichting op gewone gewestwegen  
– 8 (2014)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, het volledig doven van de lichten op de autosnelwegen in Vlaanderen kreeg in het verleden ruime steun in het parlement. Er bestond reeds een regeling om tussen bepaalde tijdstippen in de nacht de lichten te doven, maar het niet meer aansteken van de lichten was een nieuw type van beleid.

Uiteraard was een van de voorwaarden dat de nodige maatregelen werden genomen inzake veiligheid, zoals voldoende kwalitatieve reflectoren langs de weg, nieuwe beschildering van de weg met aangepaste fluorescerende structuurmarkeringen, het laten branden van de lichten op gevaarlijke locaties zoals open afritten en de mogelijkheid om de bestaande verlichting te kunnen laten ontsteken wanneer hierom wordt gevraagd door de politie of wanneer de toestand dit vereist zoals bij zware regenval.

Minister, ondertussen is gebleken dat het doven van de lichten een positief verhaal is geworden en dat de veiligheid, mits voldaan is aan de hierboven opgesomde voorwaarden, er niet onder lijdt.

Nu hebt u laten weten ook de lichten te willen doven op de gewone gewestwegen, al dan niet geïnspireerd door het succes van het doven van de lichten op de autosnelwegen. In ieder geval mag duidelijk zijn dat de twee wegtypes niet met elkaar te vergelijken zijn. Op een gewone gewestweg zijn er meerdere kruispunten, in- en uitritten van winkels en bedrijven, inritten van woningen, fietspaden die niet altijd gescheiden liggen van de weg, dikwijls minder brede rijstroken, veel meer en scherpere bochten enzovoort.

Bovendien zijn, door het fenomeen van lintbebouwing, onze gewestwegen druk bebouwd. Al die zaken maken het geen evidentie om hier de lichten te doven. Daarnaast speelt ook het gevoel – misschien een onterecht gevoel – van sociale controle voor de bewoners langs deze gewestwegen. Immers, een verlichte straat geeft een veel groter gevoel van veiligheid. Waar er veel steun was voor het doven van de lichten op de autosnelwegen, zijn er voor het doven van de lichten op de gewone gewestwegen heel wat bezwaren en bedenkingen.

Minister, op welke wijze denkt u de opgesomde probleempunten op te lossen om uw beleid van het doven van de lichten op de gewestwegen gestalte te geven? Zijn er nog andere probleempunten dan de opgesomde? Welke zijn de minimale voorwaarden waaraan de gewestweg en zijn wegaanhorigheden moeten voldoen voor men overgaat tot het doven van de verlichting? Zal er voorafgaand overleg worden gepleegd met de lokale overheden en zullen ze mee een inbreng in de besluitvorming krijgen?

Dit is een zaak voor alle overheden, want zij staan symbool voor de samenleving. De mensen wonen altijd in een stad of een gemeente, en heel uitzonderlijk op het Martelaarsplein of in de Wetstraat. De lokale besturen zullen dus een inbreng moeten krijgen in de besluitvorming ter zake.

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, ik wil het pleidooi voor nuance en voorzichtigheid van de heer Keulen ondersteunen, maar

ik wil er nog een element aan toevoegen. De heer Keulen heeft erop gewezen dat er gebouwen staan langs gewestwegen, dat er scholen staan en dat er nog andere functies zijn. Ik wil ook wijzen op de aanwezigheid van fietspaden langs de meeste gewestwegen, en de lamentabele toestand van de meeste van die fietspaden, die niet afgescheiden zijn van de weg, zonder veiligheidsstrook enzovoort. Vlaanderen staat op dat vlak voor een ongelooflijke inhaaloperatie.

Minister, wat zijn uw inzichten over fietspaden, die meestal niet afgescheiden zijn van de weg en zonder veiligheidsstrook in verband met de problematiek van de openbare verlichting?

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

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, wij zijn voorstander van het lichtplan zoals het op de autosnelwegen is ingevoerd, in combinatie met aangepaste bebakening en markering. Wij kunnen ons ook vinden in het lichtplan op gewestwegen. Wij vinden dat er wel twee belangrijke elementen aan moeten worden toegevoegd, namelijk dat er ruimte moet zijn voor maatwerk en dat er nood is aan intensief overleg met de betrokkenen.

Minister, toen het lichtplan voor de autosnelwegen is ingevoerd, is er ook een klankbordgroep samengekomen die een draagvlak heeft gecreëerd. Zal eenzelfde klankbordgroep worden geconsulteerd voor de lichtvisie op de gewestwegen?

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, ik zou me ook willen aansluiten bij de vraag van collega Keulen. Wij hebben hier in het verleden van de bevoegde administratie een toelichting gekregen over het plan van aanpak voor de gewestwegen.

We merken dat verscheidene gemeentebesturen ook een masterplan openbare verlichting opmaken. Op dit moment krijgen zij van de bevoegde administratie het antwoord dat de gewestwegen niet meer kunnen worden opgenomen in hun plan. Dat komt nogal eigenaardig over: een lokaal bestuur kan wel een masterplan opmaken voor de lokale wegen, maar u zult begrijpen dat een lokaal bestuur zeer dicht bij de burger staat, en dat er bij het lokale bestuur behoefte is om een beroep te kunnen doen op de diensten van het gewest voor bepaalde verzuchtingen van de burgers. Men gaat daar dus niet op in.

Minister, kunt u er bij de bevoegde administratie op aandringen dat zij aan de lokale besturen die werk maken van hun openbare verlichting, hun visie en instructies zouden overmaken?

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, ik zal even de voorgeschiedenis schetsen. Voor 2011 werden de lichten op de autosnelwegen 's nachts meestal gedoofd tussen 0 en 6 uur. Vanaf juli 2011 is er een nieuwe regeling gekomen, met als vrij drastisch principe 'licht uit als het kan, maar aan als het moet voor de verkeersveiligheid'. Dat heeft ertoe geleid dat het aantal verlichte wegvakken gedaald is met meer dan 50 procent, maar ook dat het aantal permanent verlichte stroken – op- en afritten, ringwegen, wegvakken met meerdere op- en afritten over een traject van 3 kilometer – gestegen is. Het gaat om een dynamische verlichting, afhankelijk van weer, wegwerkzaamheden of ongevallen of files. Het doel daarvan was om de lichtvervuiling te verminderen en een energiebesparing te realiseren.

In januari 2014 heeft collega Crevits – ook in deze commissie – een nieuwe lichtvisie toegelicht die in augustus 2014 werd gecommuniceerd als 'Lichtvisie

gewestwegen'. Het gaat wel niet over een uitdoofplan of afschakelplan, het gaat over een toetsingskader voor verlichting langs gewestwegen bij nieuwe projecten of herinrichtingsprojecten.

Dat is dus een fundamenteel verschil met het beleid voor de verlichting van autosnelwegen dat in 2011 is ingevoerd. De doelstelling van dat beleid is meer uniformiteit te brengen in het verlichtingsbeleid en een duidelijk toetsingskader scheppen: niet verlichten, tenzij waar nodig en met de juiste flankerende maatregelen.

Dat heeft geleid tot een soort classificatie van elf types ruimte. Vijf van die ruimtes worden permanent verlicht en vijf 'als noodzakelijk'. Daarnaast zijn er nog de fietspaden. De fietspaden hebben hun eigen beslissingsboom. Nieuwe aanliggende fietspaden mogen in principe niet voorkomen in wegvakken die niet verlicht of gedoofd worden. Als het uitzonderlijk toch zo is, wordt er verlichting geplaatst.

Waar wordt steeds verlicht? Het gaat over tunnels, fietspaden, schoolomgevingen, bebouwde kom, verkeerslichtengeregelde kruispunten.

Een tweede categorie waarvoor een specifieke beslissingsboom bestaat, is de categorie 'verlicht als noodzakelijk'. Het gaat over oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom, in- en uitritten van winkels en bedrijven, bebouwing waarvoor specifieke richtlijnen bestaan: verlicht als er per 200 meter minstens zes woon-eenheden zijn en een bebouwingsdichtheid van minstens 33 procent.

U vraagt ook wat de minimale voorwaarden zijn voor het doven van de verlichting. Omdat het niet gaat over een afschakelplan van bestaande verlichting van de gewestwegen, is het niet van toepassing.

Er werden ook vragen gesteld over betrokkenheid en consultatie. In de aanloop naar dit lichtplan is er wel degelijk overleg geweest. AWV betreft steeds de lokale besturen bij nieuwe projecten langs gewestwegen. De lichtvisie voor gewestwegen, zoals de heer de Kort ook aanhaalt, kan door lokale besturen ook gehanteerd worden voor gemeentewegen. Ik denk wel dat daar inderdaad meer overleg en consultatie mogelijk is.

Tijdens de opmaak van de lichtvisie is op de betrokkenheid van alle partijen ingezet. De opmaak van de lichtvisie is door een studiebureau begeleid. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG), de distributienetbeheerders en de administratie waren in de stuurgroep vertegenwoordigd. Daarnaast was er ook een klankbordgroep, onder meer bestaande uit de Preventie Lichthinder vzw, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Touring, de vzw Voetgangersbeweging, De Lijn en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Er heeft in de aanloop naar de lichtvisie heel wat consultatie plaatsgevonden.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, ik vind dat uw antwoord volstaat. Het lijkt me vooral belangrijk de lijnen met de openbare besturen open te houden. AWV is soms nogal hiërarchisch ingesteld. U moet in een patroon van dialoog en overleg stappen.

U moet het bovenlokaal belang bewaken. Dat is soms, maar niet altijd congruent met het lokaal belang. Met open lijnen en een goede communicatie kunnen de lokale besturen en het Vlaamse Gewest met betrekking tot de mobiliteit en de verkeersveiligheid samen stappen voorwaarts zetten.

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

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Minister, u hebt net naar de fietspaden verwezen. U hebt verklaard dat in dit verband een apart plan wordt opgesteld. Ik vrees dat ik dat niet helemaal heb begrepen. Kunt u dat misschien wat ruimer toelichten?

**Minister Ben Weyts:** Ik heb daarnet toegelicht dat er een classificatie met elf ruimtetypes is. Die types zijn in drie groepen onderverdeeld. Voor de eerste groep is de verlichting verplicht. Voor de tweede groep geldt dat wordt verlicht indien dat noodzakelijk is. De derde groep betreft de fietspaden.

Wat de fietspaden betreft, is het principe heel duidelijk. Aangezien het gaat om nieuwe infrastructuur, meer bepaald nieuwe projecten of de herinrichting van bestaande projecten, mogen er in principe geen nieuwe aanliggende fietspaden komen naast wegvakken met een gedoofde verlichting. Indien dit vanwege de infrastructuur uitzonderlijk niet anders kan, wordt in verlichting voorzien. Dat is het basisprincipe dat we hanteren.

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

**VRAAG OM UITLEG van de heer Bert Maertens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van Frankrijk in het Seine-Scheldeproject – 36 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, het lijkt me niet meer dan logisch en zelfs cruciaal dat de Vlaamse Regering in het Vlaams regeerakkoord opnieuw de aandacht vestigt op en lijnen uitzet voor de verbetering van de bereikbaarheid van onze waterwegen. Elk transport langs het water haalt natuurlijk vrachtwagens van de weg, en dat is heel belangrijk.

Een cruciaal element is het Seine-Scheldeproject dat voorziet in een binnenvaartverbinding tussen de bekkens van de Seine en de Schelde. Om van dit enorm belangrijk project, waarvoor nu al werken worden uitgevoerd, een Europees succes te kunnen maken, is het natuurlijk cruciaal dat de Franse plannen, meer bepaald de aanleg van het kanaal Seine-Noord, consequent worden uitgevoerd.

Begin september 2014 hebben we in dit verband verontrustende signalen opgevangen. De heer Demotte, de bekende burgemeester van Doornik, heeft verklaard dat de aanpassingen aan een Doornikse brug voor onbepaalde tijd zouden worden uitgesteld. De reden is dat de Fransen hun engagement volgens hem zouden terugschroeven. Om budgettaire redenen zouden de Fransen de werken uitstellen. Ondertussen is een gedeelte van mijn vraag om uitleg al enigszins achterhaald. We hebben immers gelezen dat de Franse premier Valls heeft aangekondigd dat de Fransen hun engagementen wel degelijk zullen nakomen.

Toch blijven we nog met een aantal vragen zitten. Volgens de planning die op de website van Waterwegen en Zeekanaal nv te lezen staat, zal het Vlaams gedeelte met betrekking tot de binnenvaart pas in 2017 worden afgerond. We hebben tevens vernomen dat de Fransen de werken aan het kanaal Seine-Noord pas in 2017 zullen aanvatten. Deze werken zullen ten vroegste in 2023 worden afgerond. We zitten daar, met andere woorden, met een vacuüm in de tijd en in het gebruik.

Minister, welke concrete impact zal dit gedeeltelijk uitstel van de werken hebben? Beschikt u over mogelijkheden om de Fransen ertoe aan te zetten die werken toch versneld uit te voeren?

Ik heb al vermeld dat er al werken aan de gang zijn. Die werken zijn op het terrein zeer zichtbaar. Er zijn hier en daar ook wat akkefietjes. Zo zal de Budabrug in Kortrijk, die principe nu al moest zijn geïnstalleerd, ten vroegste begin volgend jaar klaar zijn.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het Vlaams gedeelte van het Seine-Scheldeproject? Kunt u bevestigen dat de timing voor het gedeelte betreffende de binnenvaart kan worden aangehouden en dat de werken tegen 2017 klaar zullen zijn?

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

**Mevrouw Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, ik sluit me volledig aan bij de vraag om uitleg van de heer Maertens. Dit heel belangrijk project is zeer zichtbaar. Vooral in Kortrijk zijn de werken al zo goed als klaar. Momenteel zijn er werken aan de gang in Wervik. Volgens de planning zullen de werken in Menen, mijn eigen stad, binnen twee of drie jaar worden uitgevoerd.

Ik heb dat artikel ook gelezen, en dat heeft in onze streek redelijk veel paniek veroorzaakt. Dergelijke werken hebben een grote impact op de stad. We hebben de mensen erover geïnformeerd dat het voor een groot gedeelte om onteigeningen gaat. We krijgen de vraag waarom we dit willen doen. Frankrijk zou immers niet mee willen en tegenstribbelen. Het is belangrijk dat we over de houding van de Fransen duidelijkheid kunnen scheppen.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Ik meen te hebben gehoord of gelezen dat in het Waals regeerakkoord niet echt naar het Seine-Scheldeproject wordt verwezen. Er is hiervoor niet in een budget voorzien. Blijkbaar worden niet enkel de werken aan de Doornikse Pont des Trouis voor onbepaalde tijd uitgesteld, maar zou er ook geen geld voor de rest worden uitgetrokken. Ik zou graag uw mening over uw contacten met Wallonië en met Frankrijk horen.

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, geachte leden, ik doe een poging om al die vragen te beantwoorden. Wat is de stand van zaken? Laten we misschien eerst eens bekijken wat er al is gerealiseerd of zich in de opleveringsfase bevindt. U weet dat we voor heel de periode 2007-2013 spreken van in totaal ongeveer 118 miljoen euro aan investeringen. Tot en met het tweede kwartaal van 2014 is voor 58,7 miljoen euro aan werken en studies uitgevoerd. In hoofdzaak gaat het over deelprojecten zoals de tweede sluis in Evergem, die medio 2009 werd opgeleverd. Er zijn ook de oeververdedigingen en de verruiming van het noordvak van de Ringvaart. Momenteel is de uitvoering daarvan bezig. De oplevering wordt verwacht in de tweede helft van 2015. Er zijn de passeerstroken die zijn aangelegd voor klasse Vb-schepen in Nevele. Dat is in uitvoering. In Machelen is dat al opgeleverd, in 2013. We hebben de bochtverbredingen op het Afleidingskanaal van de Leie in Deinze en Nevele. In Wervik hebben we de moderniseringswerken aan de Grensleie. Dat is in uitvoering, maar die afwerking wordt gepland in 2016. Dat zal veeleer eind 2016 worden. We hebben de bouw van een klasse Vb-stuwsluis in Harelbeke. Ook dat is in uitvoering. De afwerking wordt gepland in 2017. Dan zijn er nog twee belangrijke projecten bij de kanalen Bossuit-Kortrijk en Roeselare-Leie. Ter zake zijn ondertussen haalbaarheidsstudies opgeleverd.

Al die deelprojecten vormen dus een onderdeel van de lopende Europese TEN-T-beschikkingen (Trans-European Transport Networks) voor die periode 2007-2013. De subsidies zijn vatbaar voor 50 procent ondersteuning en de werken zelf voor 20 procent. Ik zeg dat omdat er op dat vlak een evolutie, een verbetering is. Voor de volgende periode van die TEN-T-projecten en de Europese subsidies is

dat plafond van maximaal 20 procent ondersteuning van Europa voor de werken opgetrokken naar 40 procent, wat wel wat perspectieven biedt en wat maakt dat ik ook zelf heel vriendelijk ben voor de Europese coördinator die beslist over de toekenning van subsidies in het kader van dat TEN-T-project. Het doel in dezen is om samen met de Franse en Waalse projectpartners een totaaldossier voor subsidies uit te werken, uiterlijk tegen februari 2015, maar wij leveren, denk ik, al in december 2014 het eerste werk op. Belangrijk ter zake is dat we ook diverse projecten met een grensoverschrijdend karakter hebben ingediend.

Ik heb zelf de betrokken Europese coördinator, de heer Balázs, al ontvangen. Ik heb daar meer dan een halve dag voor uitgetrokken en heb met de man de concrete projecten bezocht. We hebben ook een helikoptervlucht gemaakt om te tonen wat die projecten concreet zijn. Het gaat trouwens niet alleen over Seine-Schelde. Het gaat ook over het verhogen van 33 bruggen over het Albertkanaal. Het gaat over het afwerken, de eindfase van het Deurganckdok. Het gaat over het kanaal Gent-Terneuzen, een project van maar liefst meer dan 900 miljoen euro. In totaal hebben we het hier over een mogelijke tegemoetkoming van – als ik me niet vergis, wat wel mogelijk is – ongeveer 600 miljoen euro in totaal. Het is dus al eens de moeite om daar een namiddag aan te besteden, om voor die vriendelijke mijnheer Balázs, die trouwens een expert is, alle projecten concreet en tastbaar te maken en ze toe te lichten.

Naar aanleiding van de commotie die is ontstaan over bepaalde uitspraken wil ik het volgende zeggen. We hebben geen indicaties over een uitstel wat de Franse participatie betreft. Integendeel, eerste minister Valls – u hebt er zelf naar verwezen – heeft nog op 30 september de bereidheid van de Franse regering bevestigd om de realisatie van het kanaal Seine-Nord te steunen en ook bij de Europese Unie een subsidiedossier in te dienen. Hij heeft dat nog eens herhaald. In 2017 starten de belangrijkste werken en in 2023, zo wordt vooropgesteld, kan de verbinding in gebruik worden genomen. We hebben trouwens ook geen signalen gekregen over uitstel in de formele overlegorganen, en zo zijn er wel wat.

Wat de uitspraken van minister-president Demotte betreft, die zijn geduid in de jongste bijeenkomst van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde door de leidend ambtenaar, de Directeur général de la Mobilité et des Voies hydrauliques. Hij heeft verklaard dat de uitspraken in kwestie niet de correcte weergave waren van de werkelijkheid. De heer Demotte zou enkel hebben aangegeven dat om budgettaire redenen de vernieuwing van de brug wordt uitgesteld voor plusminus twee jaar. Eerst zouden de lopende projecten worden afgewerkt.

Er is dus gelukkig vooralsnog geen reden om de Fransen aan te sporen hun engagementen ten volle na te komen. Integendeel, de Verklaring van Tallinn, en het engagement daarin vervat van de deelstaatregeringen en de Franse regering, is eigenlijk de facto bevestigd. Dit zal dus ook van geen invloed zijn op de uitvoeringsplanning in Frankrijk en bij ons.

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

**De heer Bert Maertens (N-VA):** Minister, we kunnen en moeten niet anders dan tevreden zijn over het engagement van de Fransen, vooral over het waarmaken van dat engagement, maar ook over de investeringen die we in Vlaanderen doen. U hebt er heel wat opgesomd. Ze zijn geconcentreerd in Oost- en West-Vlaanderen. Zoals u vorige week over de Oosterweelverbinding zei in de commissie, is dit een dossier dat misschien lokaal wordt bekeken, maar cruciaal is voor heel Vlaanderen en voor onze economie en welvaart.

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