



Vlaams
Parlement

vergadering **C41**
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 oktober 2014

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prijsgevoeligheid van het openbaar vervoer – 122 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Caroline Bastiaens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van het Europese havenbeleid – 209 (2014-2015)	7
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Anke Van dermeersch tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak tot verdere uitbouw van de sturing en afstemming van verkeerslichten in Vlaanderen door het Groene Golf Team van het Agentschap Wegen en Verkeer – 224 (2014-2015)	11
VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de komst van de zelfrijdende wagen – 257 (2014-2015)	17
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Ingrid Pira tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de zware ongevallen met zwakke weggebruikers op Vlaamse gewestwegen en de vraag naar voorlopige veiligheidsmaatregelen – 277 (2014-2015)	21

**VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de prijsgevoeligheid van het openbaar vervoer
– 122 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik wil hier graag een kwestie aansnijden die me niet onbelangrijk lijkt in het licht van de beslissingen die binnenkort zullen worden genomen over de besparingen bij De Lijn. Vraag is in welke mate reizigers zullen afhaken wanneer de prijs van bus en tram omhoog gaat op het moment dat er ook wordt geknipt in het aanbod. Dat is wat het resultaat zal zijn van de stevige besparingen die worden opgelegd aan De Lijn. Men zal de prijzen doen stijgen en het aanbod doen dalen. Ik heb het over de prijsgevoeligheid of over de prijselasticiteit van het openbaar vervoer.

In de beheersovereenkomst van De Lijn staat zeer duidelijk gestipuleerd dat De Lijn daar onderzoek naar moet voeren. Dat lijkt me een kwestie van goed beleid. Ook uw voorganger, minister Crevits, heeft in de commissie herhaaldelijk gezegd dat het belangrijk is dat dit onderzoek wordt gevoerd voor men een beslissing neemt over het aanpassen van tarieven. De mogelijke effecten daarvan moeten eerst worden onderzocht.

Ik heb u daar een schriftelijke vraag over gesteld, waarop u antwoordde dat De Lijn effectief dergelijk onderzoek heeft gevoerd, zij het alleen naar de prijsgevoeligheid van biljetten en kaarten. Het resultaat daarvan is dat die prijsgevoeligheid rond min 1 draait. Ik zal geen toelichting geven over wat dat getal nu precies betekent, maar uzelf zegt dat dit betekent dat prijsstijgingen niet automatisch tot ontvangststijgingen leiden aangezien volumedalingen mogelijk zijn. Dat is de conclusie die u trekt uit dat onderzoek. U zegt dat, als de prijs te fors wordt opgetrokken, de meerontvangsten die worden beoogd, wel eens weggecompenseerd zouden kunnen worden wanneer te veel reizigers afhaken.

Opmerkelijk in dat onderzoek van destijds is dat de abonnementen daar niet in zijn opgenomen. Nochtans is dat veruit het populairste product van De Lijn. Tenzij u nu zou vertellen dat u niet van plan bent om de prijzen van de abonnementen op te trekken, lijkt het me niet oninteressant om ook daar te onderzoeken wat de mogelijke effecten van prijsstijgingen zijn. U hebt gezegd dat dat onderzoek niet gebeurd is. U antwoordde ook – en dat verbaasde me – dat het niet prioritair is om daar verder onderzoek naar te doen. Ik moet eerlijk zeggen dat dit me bijzonder ongerust maakt. Als wij niet vooraf weten wat mogelijke tariefingrepen als effect kunnen hebben op de vraag bij de reizigers, dan lopen we het risico in een vicieuze besparingsspiraal terecht te komen. Als de tarieven van zowel biljetten als kaarten drastisch worden opgetrokken en te veel reizigers afhaken, met als gevolg dat de inkomsten dalen in plaats van stijgen, dan wordt het probleem nog groter en dan zult u jaar na jaar grotere besparingen moeten opleggen aan De Lijn om de doelstellingen van uw regering waar te maken. Het zou me ook verbazen dat de reiziger bereid zou zijn om meer te betalen voor minder openbaar vervoer.

Minister, u zegt dat verder onderzoek naar de prijselasticiteit onder andere voor abonnementen niet prioritair is. Hoe rijmt u dit met de doelstelling uit de beheersovereenkomst en het voornemen van de regering om in te grijpen in de

tarieven en de tariefstructuur? Bent u bereid om alsnog een onderzoek te laten uitvoeren naar de prijsgevoeligheid van de abonnementen. Zo niet, waarom niet? Kunt u de resultaten uit het vorige onderzoek naar prijselasticiteit iets breder toelichten aan de commissie? Hoe bruikbaar zijn die gegevens volgens u voor de toekomstige beleidskeuzes, in casu voor het uitstippelen van het toekomstige tariefbeleid? Als u in het antwoord op mijn vraag aangeeft dat de prijsstijging bij het openbaar vervoer niet automatisch tot ontvangstenstijgingen leidt, kunt u me dan toelichten hoe deze regering een inkomstenstijging denkt te realiseren bij De Lijn voor middel van hogere tarieven of een andere tariefstructuur?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, dit is een heel complex gegeven. U gaat daar heel snel door met een aantal conclusies die ik ook voor uw rekening laat. De minister heeft al geantwoord in het kader van de schriftelijke vragen en heeft toen duidelijk gesteld dat op basis van onderzoek naar de prijselasticiteit geen echt duidelijke effecten op de vraag naar een product kunnen worden bepaald. Dat is heel complex omdat heel wat andere factoren meespelen. Zo is het belangrijk te weten over welk type verplaatsing het gaat – woon-werkverkeer of recreatie –, of er alternatieve vormen van vervoer beschikbaar zijn, en wat de kwaliteit is van de dienstverlening. Al die zaken nemen een belangrijke plaats in in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering tijdens de volgende vijf jaar.

Ik wil ook nog een kanttekening maken bij uw voorafname dat mensen zouden afhaken wanneer de prijs iets zou stijgen. Ik ben daar niet van overtuigd. Ik wil de minister er ook op wijzen dat er studies beschikbaar zijn uit het verleden van twee bekende professoren aan de VUB, professor De Witte en professor Macharis, die een verregaand onderzoek hebben uitgevoerd bij studenten. Daarbij kwam ze tot de conclusie dat het meest bepalende niet de prijssetting is. De groep studenten die moet betalen is eerder geneigd om gebruik te maken van het openbaar vervoer wanneer ze een goede aansluiting en een goede dienstverlening hebben tegenover een groep niet-betalende studenten die een minder goede dienstverlening krijgt.

Ik wil een stukje voorlezen uit een van de studies die de professoren De Witte en Macharis hebben uitgevoerd, met name 'Pendelen naar Brussel, hoe aantrekkelijk is 'gratis' openbaar vervoer?' Daarin stellen zij dat slechts 10 procent van de gebruikers van een privéwagen zeker zou overschakelen op het openbaar vervoer als het gratis werd gemaakt. 42 procent is niet zeker en 48 procent zou het zeker niet doen. Zij geven ook meteen een alternatief en zeggen wat er wel moet gebeuren om het openbaar vervoer daadwerkelijk aantrekkelijker te maken voor de resterende 91 procent, bovenop die 10 procent die het wel zou doen. Er zou werk moeten worden gemaakt van verbeteringen op het vlak van verbindingen: kwaliteit, hogere snelheid, betere beschikbaarheid en uurregelingen en hogere frequenties. Dat is meteen ook mijn boodschap hier: staar u niet blind op gemakkelijke discussies over prijzen, er is veel meer aan de hand met ons openbaar vervoer. Er is veel ruimte voor verbetering. Minister, ik wil u vragen om met die studies en conclusies rekening te houden. Misschien kunt u al een tipje van de sluier lichten over wat u in de beleidsnota van plan bent om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, verregaander dan de op het eerste gezicht aantrekkelijke discussie over de prijs.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Lijn heeft in 2011 de prijselasticiteit van tickets en meerrittenkaarten laten onderzoeken. Daaruit bleek dat een stijging van de ticketprijs een verschuiving naar meerrittenkaarten kan teweegbrengen, maar

dat dit niet per se zou leiden tot een hogere omzet voor De Lijn. De Lijn heeft duidelijk gesteld dat bijkomend onderzoek naar de prijselasticiteit van abonnementen geen prioriteit is om, denk ik, voor de hand liggende redenen. Dat blijkt trouwens ook uit wetenschappelijk onderzoek dat De Lijn heeft verricht.

Abonnementen zijn minder prijsgevoelig dan biljetten en kaarten. Abonnementen zijn gedurende een langere tijd geldig en daardoor is het effect van prijsaanpassingen niet onmiddellijk zichtbaar en voelbaar. Abonnementen worden vaak aangekocht voor verplaatsingen die heel frequent en noodzakelijk zijn. Er is dus een grotere afhankelijkheidsrelatie. En bovendien spelen externe partijen een grote rol door middel van de derdebetalerssystemen. Ik meen dat de meerderheid van de abonnementen voor rekening van derde betalers komt. Het effect voor de gebruiker van een prijsaanpassing is dan minder onmiddellijk tastbaar en voelbaar. Mensen die een abonnement hebben, zijn ook frequente gebruikers van het openbaar vervoer, voor hen is de prijs belangrijk, maar minstens even belangrijk zijn de snelheid en het comfort van het openbaar vervoer.

In de lijn van wat mevrouw De Ridder al zei: om autogebruikers te verleiden en te overtuigen om de overstap te maken naar het openbaar vervoer, zijn bij uitstek de snelheid en het comfort belangrijke criteria, niet zozeer de prijs. Dat blijkt trouwens ook uit aanverwante studies. De studie over de slimme kilometerheffing moet nog worden opgeleverd, maar een van de gevolgtrekkingen is dat het effect van de prijs uitermate minimaal is. De studie van De Witte en Macharis gaat in dezelfde richting.

Specifiek onderzoek is voor De Lijn één instrument voor input in beleidsbeslissingen, daarnaast gelden natuurlijk ook politieke beleidsbeslissingen zoals het verhogen van de inkomsten, het verhogen van de kostendekkingsgraad, het voeren van een sociaal beleid en het stimuleren van een duurzaam woon-werkverkeer.

U vroeg naar de resultaten van het vorige onderzoek naar de prijselasticiteit. Ik heb dit ook meegegeven in het schriftelijke antwoord. Het is een uitermate complexe en technische materie, maar ik kan vragen dat De Lijn u het volledige onderzoek ter beschikking stelt. De opzet van het onderzoek was de volgende. Het onderzoek was louter gericht op het prijseffect van tickets en meerrittenkaarten. Er werd nagegaan vanaf welk prijsniveau reizigers beginnen te verschuiven naar een ander product, bijvoorbeeld van een ticket naar een meerrittenkaart.

Het hoofdresultaat van het onderzoek is dat tariefaanpassingen niet alleen in functie van de prijs moeten worden bekeken, maar het best worden bekeken in functie van de totale geboden kwaliteit van het openbaar vervoer: snelheid, stiptheid, comfort. Dat wijst onmiddellijk al op een grote beperking van het onderzoek zelf.

Een stijging van de ticketprijs leidt niet automatisch naar een omzetstijging, omdat er vanaf een bepaald prijsniveau effectief een verschuiving ontstaat naar andere producten.

Ik wijs nogmaals op de beperkingen van het onderzoek volgens De Lijn. Een nadeel is het isoleren van het element 'prijs', terwijl er een hele mix van criteria en argumenten is om al dan niet te beslissen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Al die parameters vallen buiten de scope van het onderzoek.

Het gebruik van een combinatie van empirische data, bijvoorbeeld historische gegevens met betrekking tot abonnementen, en de resultaten uit andere onderzoeken lijkt volgens De Lijn zinvoller om mee te werken.

In uw laatste vraag zegt u dat prijsstijgingen bij het openbaar vervoer niet automatisch leiden tot ontvangststijgingen, en u vroeg hoe ik dan een inkomstenstijging kan realiseren. Natuurlijk leiden prijsstijgingen niet per definitie tot een stijging van de inkomsten. Er is zeker geen evenwaardige of gelijke relatie. Een bepaalde stijging van de prijs leidt niet automatisch tot een gelijke stijging van de omzet en de inkomsten. Dat lijkt me een evidentie te zijn.

U vraagt concreet naar de gevolgen voor de toekomstige tariefstructuren. Ik moet u daarop antwoorden dat ter zake de onderzoeken en gesprekken nog lopen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, ik dank u voor het antwoord en de collega om in te pikken op de vraag. Ik ben me er uiteraard absoluut van bewust dat het niet zo eenvoudig is, dat niet alleen de prijs bepalend is om mensen te laten beslissen om bus of tram te nemen. U hebt 100 procent gelijk dat ook de stiptheid, de kwaliteit, het comfort en de aansluitingsmogelijkheden er moeten zijn. In alle eerlijkheid: ik zou bereid zijn om meer te betalen voor een openbaar vervoer dat beter werkt. Absoluut, dit is geen fetisj voor mij.

Maar het enige plan dat ik tot nu toe van deze regering heb gehoord bestaat uit het verhogen van de kostendekkingsgraad, het opdrijven van de prijzen en het opleggen van een besparing aan De Lijn. De Lijn zegt dat het de besparingsdoelstellingen enkel kan halen met een combinatie van prijsstijgingen en het knippen in het aanbod. Waar zijn de initiatieven dan om de kwaliteit, de stiptheid, de doorstroming, het comfort en de betere aansluitingen waar te maken?

De realiteit is dat we de afgelopen drie jaar een daling van het aantal reizigers hebben gezien na een meer dan tien jaar onafgebroken stijging. Niet toevallig heeft die knik in de curve zich voorgedaan op het moment dat er besparingen werden opgelegd aan De Lijn. Die besparingen werden in eerste instantie gezocht bij interne efficiëntieverbeteringen, maar om 100 miljoen euro te besparen – 10 procent op het budget van vorige legislatuur – werd er effectief geknipt in het aanbod. Zo werd bijvoorbeeld gedurende een bepaalde periode het nachtnet in Gent afgeschaft. Dat heeft geleid tot een daling van het aantal reizigers. Dat is de realiteit.

Indien uw beleid zich beperkt tot het knippen in het aanbod en het verhogen van de prijs, zie ik niet in waarom mensen meer zouden willen betalen voor het openbaar vervoer.

U had het ook over de prijsgevoeligheid van de abonnementen. Het lijkt me evident dat ze minder prijsgevoelig zijn. U verwijst naar het feit dat er veel derde betalers mee gemoeid zijn. Dat drukt de prijs voor de abonnementen voor de mensen. Als ik het regeerakkoord goed interpreteert, zijn dit precies de zaken waaraan u wijzigingen moet aanbrengen. In het regeerakkoord wordt gesproken van 'meer rechtvaardige' tarieven – ik vrees dat dit hogere tarieven betekent – en gedifferentieerde tarieven. Ik heb de indruk dat u weg wilt van de goedkope abonnementen. Ik vraag u daarom om bij drastische wijzigingen, ook in de abonnementsstructuren, los van de prijs, alstublieft vooraf de effecten ervan goed te bestuderen. Op het einde van uw antwoord hebt u daarover toch een hoopgevend signaal gegeven. Ik meen dat het ook uw bedoeling is, dat het uw ambitie is om het woon-werkverkeer te verduurzamen om niet in de vicieuze cirkel terecht te komen met een verlies van reizigers en een daling van de inkomsten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, u pikt er zelf één element uit met uw vraag en daarna verwijt u de minister dat hij het enkel heeft over de besparingen en de prijselasticiteit. U weet natuurlijk heel goed dat we aan het begin van een legislatuur zitten en dat de beleidsnota heel binnenkort wordt verwacht. Daarin zullen alle principes zitten, alle zaken die deze regering wil realiseren. Het is niet fair om naar aanleiding van een factuele vraag van u deze opmerking te maken. De beleidsnota zal uiteraard alles bevatten en we hopen dat die ook u kan bekoren. De nota zal natuurlijk verandering bevatten. We gaan naar een basisbereikbaarheid die heel belangrijk is, die niet langer de blinde aanbodpolitiek van het verleden is.

Ik heb nog een kleine kanttekening bij de cijfers. U grijpt altijd terug naar de enorm toenemende cijfers van de eerste tien jaar van deze eeuw en dan naar de knik. De realiteit is dat ondanks de enorme toename van de middelen gedurende de laatste vijftien jaar, er geen toename is in het aandeel van het openbaar vervoer in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming. Of het nu 2002, 2003 of 2009 is, er is steeds een stagnatie rond 10 of 11 procent. Het is net daar dat we een verandering tot stand willen brengen door meer mensen aan te trekken naar het openbaar vervoer. Vergeet de tellingen van het verleden: ze gebeurden met een natte vinger. In de toekomst zal dit hopelijk veranderen wanneer we met ReTiBo werkelijk zullen kunnen meten om te weten. We kunnen dan in het beleid werken aan een optimale manier afstemming van vraag en aanbod. Ik kijk met grote verwachting uit naar de beleidsnota van de minister. Die zal ongetwijfeld een heel pak van uw vragen kunnen beantwoorden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van mevrouw Caroline Bastiaens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van het Europese havenbeleid
– 209 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, op 7 oktober 2014 keurde de Europese Raad van transportministers een voorstel van verordening met betrekking tot de Europese havens goed. Dit voorstel legt nieuwe regels vast, onder andere over de toegang tot de dienstenmarkt en de financiële transparantie in de havens. Het voorstel is uiteraard niet uit de lucht komen vallen. We kennen het ontwerp al van de Europese Commissie. We wisten ook van de lopende besprekingen daarvan in de Raad.

Gezien het belang van een dergelijke verordening voor de Vlaamse havens, achtte dit parlement het in de vorige legislatuur nuttig en nodig om een resolutie aan te nemen, die in juli 2013 in de plenaire vergadering werd goedgekeurd. In de resolutie was het uitgangspunt dat er goede redenen zijn om te zorgen voor een level playing field, om de lat meer gelijk te leggen tussen de havens in de verschillende lidstaten. Daar hebben we ook onmiddellijk bij gezegd dat het subsidiariteitsbeginsel van cruciaal belang is.

Daarom gaf het parlement vier overwegingen mee voor de verdere besprekingen en onderhandelingen. Het ging over het vrijwaren van de good practices van de Vlaamse havens en het vrijwaren van de mogelijkheid om havendiensten als overheidstaken te organiseren en op die manier voor het algemeen belang uit te voeren. Ook moet het havenbedrijf een eigen economische strategie kunnen ontwikkelen. Het laatste element ging over het op te richten toezichtsorgaan. We

zouden in elk geval moeten vermijden dat dat aanleiding zou geven tot bureaucratisch, administratief gedoe en tot een klachtencultuur.

Minister, werden deze bezorgdheden van het parlement meegenomen bij de besprekingen van de Europese transportministers? Vindt u bij het bekijken van het compromis dat voorligt en wordt overgemaakt, dat het voldoet aan deze overwegingen? Hoe kijkt u naar het toekomstige Europees havenbeleid, ook in relatie tot uw havenbeleid?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, we kunnen in Vlaanderen dingen doen en beslissen, maar daarbij is ook de Europese context van belang, zeker voor dit punt. Mevrouw Bastiaens wijst terecht op een resolutie die de meerderheid en de oppositie tijdens de vorige legislatuur hebben goedgekeurd. We moeten gaan naar een eerlijk havenbeleid, waarbij de lidstaten voldoende de ruimte krijgen om eigen klemtonen te leggen, net als de havenbedrijven zelf. De wijze waarop de havenbesturen dat doen, is cruciaal.

Minister, – het tegendeel zou u verbazen – die havenbedrijven werken ronduit schitterend, zeker in Antwerpen. Maar dat betekent niet dat er geen verbeteringen mogelijk zijn. Ik verwijs naar een doorlichting uit 2012 in Antwerpen door de vzw Guberna over de best practices en de werking van de raad van bestuur. Daarbij werd gewezen op de sterke punten van de werking van het Havenbedrijf en werden er aanbevelingen gegeven en kanttekeningen geplaatst.

Minister, hebt u weet van een goede implementatie van de principes van corporate governance in de verschillende havenbesturen? Zijn daarnaar studies gevoerd? Worden die aanbevelingen ook omgezet in de realiteit? Dat is misschien een aandachtspunt dat u via de regeringscommissaris kunt opvolgen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik deel dezelfde bezorgdheden. Het is heel belangrijk dat u de filosofie meeneemt naar Europa dat havens er het best zelf voor kunnen instaan hoe ze omgaan met de gebruikers. Het voorstel van de Commissie is nog vaak betuttelend. Het hoeft niet te veel in detail te worden geregeld in een verordening. Uiteraard moet er een level playing field zijn, maar de autonomie van de havens is heel relevant, juist ook om dat level playing field te versterken. Een zekere competitie en concurrentie komt dat ten goede.

Minister, het is inderdaad belangrijk om erop toe te zien dat die toezichthoudende autoriteit voldoende pragmatisch te werk gaat. Nog niet vermeld, maar ook belangrijk, is dat baggeren niet als een havendienst wordt beschouwd, maar eerder als infrastructuurwerken. Ik wil u vooral oproepen, minister, om naar hogere overheden uit te dragen dat havens een zekere autonomie moeten kunnen hebben, in verband met beleid, tarieven en kortingen, rekening houdend met de specifieke situatie. Dat is heel belangrijk voor de toekomst van de havens en vooral voor de gebruikers van de havens.

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Minister, het is nu al de derde keer dat Europa met een resolutie probeert in te grijpen in het havenbeleid. Bij ons in Antwerpen ligt dat heel gevoelig. Ik begrijp wel dat men vanuit de Europese context een duidelijkere en gemakkelijker toegang wil tot de markt, dat men financiële transparantie wenst en autonomie van de havens. Dat

wil men in heel Europa een beetje doorzichtiger maken. Ook wil men vanuit Europa die klantvriendelijke oriëntatie bewaken.

De eerste twee richtlijnen zijn al weggestemd, en volgens mij terecht. Er is hevig protest geweest. Zodra men aan de wet-Major komt, staan de havenarbeiders op hun achterste poten. Dat is ook enigszins terecht. De grote discussie gaat over de zelfafhandeling, waarbij de bemanning uit lageloonlanden zelf het laden en lossen van hun schepen zou doen.

Minister, welke bepalingen komen op ons af, voor havenarbeiders en de goederenafhandeling? Wat gaat er juist veranderen?

Hoe zit het met de bijkomende administratieve kosten? U moet waakzaam blijven voor het welzijn van onze havens, minister. De havenrechten die worden gegeven in onze havens, de tarieven, zijn van zeer groot belang, niet enkel voor het beheer van de havens maar ook om de concurrentiepositie te vrijwaren. Havenrechten zijn een zeer groot element in het tariefbeleid. Er blijft een flexibele economische strategie nodig om onze havens in Europa op de kaart te blijven zetten. Het subsidiariteitsbeginsel en het proportionele karakter moeten we in het oog houden bij de Europese verordeningen.

De reikwijdte van het toepassingsgebied van het voorstel is ook belangrijk. De heer De Clercq heeft al gewezen op het feit dat Europa baggeren niet als infrastructuurwerken ziet. Ik denk aan sleepdiensten, afmeren, bunkeren enzovoort. Er moet worden bekeken dat dat niet allemaal onder de verordeningen zal vallen, want dan zijn we een heel deel van de autonomie van de havens kwijt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, met deze derde havenverordening is vooral de scope gewijzigd. Havenarbeid bijvoorbeeld valt er niet meer onder, om onmiddellijk een wezenlijk onderdeel van uw vraag te beantwoorden.

Het is misschien zinvol als ik aan de hand van de resolutie zelf voor elke overweging een stand van zaken geef. De eerste overweging gaat over het in beginsel onverlet laten van het huidige havenbeheer. In het kader van de onderhandelingen in de raads werkgroep heeft het departement consequent de belangen van Vlaanderen en van het Vlaams Havendecreet, in continue afstemming met de Vlaamse zeehavens, gediend. Mede daardoor is de tekst nogal versoepeld ten opzichte van het aanvankelijke voorstel. Het resultaat is een tekst die werkbaar is voor zowel de administratie als de Vlaamse zeehavens.

De tweede overweging handelt over het afbreuk doen aan de vrijheid van overheden en Vlaamse havenautoriteiten, om havendiensten als overheidstaken te organiseren. Dat was een belangrijke inzet in deze discussie, gelet ook op de positie die andere landen hebben ingenomen. Aanvankelijk was het voorstel van het Vlaamse Gewest om de scope via artikel 1 te beperken tot economische diensten, waardoor niet geraakt zou worden aan de vrijheid van de lidstaten om diensten op een niet-economische manier te organiseren. Men is daar niet in geslaagd bij gebrek aan steun van andere lidstaten en door de grote tegenstand van de commissie en het voorzitterschap. Men is dan enigszins van strategie veranderd en men is beginnen te werken aan het wijzigen van de bepalingen zelf met als resultaat een aparte regeling voor loodsen en baggeren.

Dit is voor Vlaanderen van wezenlijk belang. Nederland wou absoluut – en dat zal u niet verbazen – elke overheidssteun voor beloodsing volledig wegtrekken. Het resultaat is dat de lidstaten zelf mogen beslissen om het hoofdstuk markttoegang en de overgangsmaatregelen niet toe te passen op loodsen. Dat is heel

belangrijk. Baggeren is zelfs volledig uit de verordening geschrapt, met uitzondering van de nood aan een gescheiden boekhouding indien een havenbeheerder zelf baggert voor eigen doeleinden, wat ook een evidentie lijkt. De havenbeheerder kan steeds zelf beslissen een havendienst te leveren. Er is ook de mogelijkheid voor de havenbeheerder om minimumeisen op te leggen en het aantal dienstverleners voor een havendienst te beperken.

De derde overweging: aan de havenautoriteiten mag niet de ruimte ontnomen worden om een flexibele economische strategie te ontwikkelen, zeker op het vlak van het tariefbeleid. De verordening doet geen afbreuk aan deze autonomie. Ze biedt de nodige flexibiliteit omdat er ook duidelijk is vastgelegd dat de structuur en de hoogte van de havengelden worden bepaald volgens 'het nationale havenbeleid en/of de commerciële strategie en het investeringsplan van de individuele haven'. Die formulering biedt toch wel voldoende flexibiliteit en autonomie.

De vierde overweging gaat over het toezichtsorgaan dat aan de lidstaten en het Vlaamse Gewest voldoende ruimte moet laten om dit op een passende, proportionele wijze in te vullen zonder dat dit tot een bureaucratische klachtencultuur zou leiden. Het standpunt van het Vlaamse Gewest was: zo weinig mogelijk administratieve lasten, zoveel mogelijk flexibiliteit. Dit is ook zo verdedigd en met succes, want het standpunt is unaniem gedeeld door de andere lidstaten. Het gevolg is een ruim en flexibel artikel. De lidstaten moeten in een klachtenmechanisme voorzien, onafhankelijk van de havenbeheerder en verleners van havendiensten, er mogen geen belangenconflicten zijn. Dit laat voldoende ruimte aan de lidstaat om hier zelf invulling aan te geven.

Conclusie. Ik verheel niet dat er aanvankelijk, zeker wat de beloodsing betreft en de initiatieven van andere lidstaten, enige onrust was. Het ging dan ook over de problematiek van de beloodsing. De Vlaamse belangen werden consistent verdedigd in de raads werkgroep, in nauw overleg met de havenautoriteiten. Een akkoord met deze tekst was mogelijk. Op 8 oktober 2014 werd in de Transportraad een werkbaar compromisvoorstel goedgekeurd.

Wat betekent dit voor de toekomst? Bij de discussie over de beleidsnota zullen het havenbeleid, de corporate governance, de autonomie en de responsabilisering allicht aan bod komen. In eerste instantie moeten we toezien op het verdere verloop van deze havenverordening. Er zijn een paar elementen waar we rekening mee moeten houden. Er is de position switch in de Europese Commissie, waarbij de transportbevoegdheid gewijzigd is. Bovendien moeten we in het Europees Parlement waakzaam zijn omdat de discussie die zich voordien in de raads werkgroep heeft afgespeeld, zich opnieuw kan herhalen.

Ik moet u er ook op wijzen dat de Vlaamse vertegenwoordiging niet aanwezig is in de betrokken parlementaire commissie in het Europees Parlement. Er is één plaatsvervanger die er lid is, en dat is het. De Nederlandse vertegenwoordiging heeft zes Europarlementsleden. Ik hoop dat iedereen via zijn delegaties in het Europees Parlement de zaak laat opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Zoals u zelf zei, gaat het over een compromisvoorstel waarmee te leven valt, maar waakzaamheid is absoluut geboden in de verdere behandeling. Het Belgisch plaatsvervangend lid in de commissie Transport zal zijn job zeker wel doen. Ik ben er redelijk gerust in, maar u hebt gelijk dat waakzaamheid geboden is.

Voor de verdere toekomst moeten we in ieder geval voldoende aandacht hebben voor de toepasbaarheid van een aantal zaken die u ook hebt opgesomd. Ik ben

heel blij dat u ook mijn visie en de visie van de collega's deelt wanneer het gaat over een zo eenvoudig mogelijke toepassing en over de vrijheid voor de havenbesturen om te doen waar ze goed in zijn.

Minister, ik zou nog twee bedenkingen over het Europees havenbeleid willen formuleren. Ik denk dat er toch ook wel bijzondere aandacht moet gaan naar Trans-European Transport Networks (TEN-T). Zoals u weet, is die discussie recent opnieuw opgestart. Ik denk dat ze belangrijk is voor de havens, maar niet alleen voor de havens.

Een ander element dat redelijk snel aan bod zal komen, is de discussie rond staatsteun. Het zou goed zijn als u een proactieve rol zou kunnen spelen. De discussie is al langer aan de gang en we moeten afwachten welke positie de nieuwe Europese Commissie zal innemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van mevrouw Anke Van dermeersch tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak tot verdere uitbouw van de sturing en afstemming van verkeerslichten in Vlaanderen door het Groene Golf Team van het Agentschap Wegen en Verkeer – 224 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Voorzitter, er zijn heel wat files op de Vlaamse wegen. Er is al heel wat over gezegd in de korte termijn dat deze legislatuur loopt. Een van de belangrijke oorzaken van de files, vooral op lokale wegen en gewestwegen, zijn de verkeerslichten die veel ergernis bij bestuurders opwekken, die de reistijden verlengen en ook dikwijls zorgen voor onveilige situaties. Al dat verkeer op de wegen zorgt dan weer voor toenemende milieuhinder. Het is dus wel van belang dat de verkeerslichten optimaal functioneren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) implementeert en optimaliseert normaal de groentijden van de verkeerslichten onder andere door middel van radar- en lusedetectoren die automatisch aangepast worden aan de hoeveelheid verkeer dat voorbijkomt. Binnen bepaalde marges kun je een verkeerslicht meer of minder groen laten zijn. Het is wel nodig dat de verkeerslichten en kruispunten op elkaar zijn ingespeeld en automatisch aan elkaar geschakeld. Dat is nu dikwijls niet het geval. Dan hebben we ook geen groene golf. Die is wenselijk omdat men, wanneer men vertrekt vanaf het eerste groene licht, ook bij het volgende aankomt wanneer het nog groen is en zo het verkeer vlot kan doorgaan in één beweging, in één golf van groen licht, zijnde de groene golf.

Tijdens de vorige legislatuur werd binnen het bevoegde agentschap een Groene Golf Team uitgebouwd. Dat zou zorgen voor een ombouw van de verkeersplannen en de verdere uitrol van de sturing. Het Groene Golf Team moet dus de wegbeheerders in Vlaanderen ondersteunen om de verkeerslichten slimmer te maken en op elkaar te laten inspelen. Als men dat zou doen, zoals men dat in Nederland al heeft gedaan, zou dat tientallen miljoenen euro aan filekosten besparen. In de file staan kost immers niet alleen tijd maar ook geld.

In het Vlaams Parlement werd tijdens de vorige legislatuur door middel van een resolutie gezegd dat men ernaar zou streven dat tegen het einde van de legislatuur, dus begin dit jaar, één op drie verkeerslichten zou worden geanaly-

seerd en geoptimaliseerd. Naar aanleiding daarvan stel ik u deze vraag. Onlangs was er aandacht voor de problematiek van de groene golf, of het ontbreken eraan, op de A12 waar heel wat verkeerslichten zijn ter hoogte van Londerzeel. Iemand stond daar in de file en verspreidde een tweet die heel veel navolging kreeg. De bevolking vroeg zich af hoe het nu eigenlijk zit met die groene golf.

De mobiliteitsorganisatie Touring vindt naar aanleiding van dit voorbeeld dat het beleid van het Vlaamse Gewest ter zake onvoldoende is. Ze reageerde op de tweet en de discussie die zich toen ontvouwde, en stelde letterlijk: "Nederland doet dat compleet anders, met minder files tot gevolg: daar is een team van 25 mensen" – bij ons zijn er maar vier in het Groene Golf Team – "elke dag van het jaar bezig met het beter afstellen van de lichten. Er bestaan zelfs 'intelligente' lichten die zélf het aantal voertuigen tellen en zo de doorstroom regelen." Nederland staat dus iets verder en heeft iets meer middelen en manschappen ter beschikking.

Minister, uw voorganger stelde in mei 2013 in deze commissie het volgende: "Tegen eind dit jaar zouden we alle resultaten van de proefprojecten moeten hebben. Tegen de volgende legislatuur moeten we een actieplan opmaken, met de prioritaire assen, en welke systemen we zullen uitrollen. We kunnen dan ook een grotere aanbesteding uitschrijven. Ik wil dat we die expertise tegen het einde van deze legislatuur hebben. Zoals we een actieplan hebben voor het herstel van wegen, kunnen we dan verkeerslichtenbeïnvloeding langs kruispunten doen."

Minister, graag uw reactie op het citaat dat ik u gaf en het citaat van Touring op de problematiek die weer opborrelde naar aanleiding van de problemen op de A12 ter hoogte van Londerzeel. Is er ondertussen een actieplan met de prioritaire assen? Zal er een verkeerslichtenbeïnvloeding komen langs de kruispunten die op dat actieplan zijn aangeduid? Welke problemen zijn er momenteel bij de intelligente sturing om de verkeerslichten op elkaar af te stellen? Welke moeilijkheden moeten nog worden opgelost om ervoor te zorgen dat er een groene golf kan komen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, de collega heeft de situatie goed geschetst. Fileleed kan beter worden aangepakt door een betere afstemming van de verkeerslichten. Als je een groene golf wilt creëren, moet je natuurlijk verschillende kruispunten op elkaar afstemmen. Mijn collega's uit de fractie hebben ook erg gepleit voor het Groene Golf Team via de geciteerde resolutie. De oprichting van dat team is dus een goede zaak.

In Nederland zou ditzelfde team echter wel veel uitgebreider zijn. In Nederland zou men dan ook veel verder staan.

In onze regio Vlaanderen is er natuurlijk heel veel werk voor de boeg. Van alle westerlingen staan we het meest in de file. Volgens het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) kost het verkeersinfarct 8 miljard euro per jaar. Er is wel degelijk nog veel werk aan de winkel.

Ik wil benadrukken dat de groene golf, die belangrijk is, één ding is, maar zeker ook bij stedelijke ringwegen moet worden gekeken naar een algemene doorstromingscapaciteit van de grootste flessenhalzen. Er zullen nog wel wat herinrichtingen nodig zijn om die verkeersdoorstroming, ook mede door die groene golf, te verbeteren. Heel wat efficiëntiewinsten zijn mogelijk via die groene golf en slimme verkeersregeling.

Minister, zijn er effectief vier mensen actief bij het Groene Golf Team? Overweegt u om dit team uit te breiden, belangrijk om het fileleed te verminderen en de

doorstroming te realiseren? Wat is uw appreciatie van de proefsystemen die er op verschillende locaties in Vlaanderen zijn geweest? Hebt u specifieke ambities inzake het uitrollen van dat systeem in deze legislatuur?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp·a): Voorzitter, minister, collega's, ik pik graag in op de vraag van collega Van dermeersch. Ik heb er namelijk ook een schriftelijke vraag over gesteld op een specifieke plaats. Ik zal er niet te diep op ingaan, want het is maar Gent, niet Antwerpen. Het gaat over de R40, de ring rond Gent, waar volgens het nieuwe mobiliteitsplan van de stad de doorstroming wordt verbeterd, wat cruciaal is. Er zijn al investeringen gebeurd voor doorstroming via de installatie van een centrale verkeerscomputer die de lichten stuurt en dergelijke. Ik heb gevraagd wat de effecten zijn van die investeringen. Tot mijn verbazing wordt er gesteld dat men die effecten niet kan meten aangezien men geen rijtijden op de R40 meet en men ook niet van plan is om dat te doen. Als de bereidheid er is – en die is er uiteraard – en als de budgetten er zijn om te investeren in slimme maatregelen, zoals een groene golf, wil ik oproepen om toch ook te investeren in de monitoring van de effecten ervan. Het heeft weinig zin om al die miljoenen euro's te spenderen, als we niet weten hoe ze op de meest efficiënte manier kunnen worden aangewend. In het kader van de toekomstige verdere uitrusting van de R40 in Gent, zou ik toch willen vragen om ook te investeren in de monitoring van de effecten van de investeringen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, tijdens de vorige legislatuur werd de aandacht gevestigd op de resolutie van de groene golf, maar evengoed op de resolutie over doorstroming van verkeer. Vanuit deze commissie zijn de verwachtingen op een betere doorstroming, zeker met een betere werking van verkeerslichten, dus ontzettend groot. We hebben in het verleden met een aantal leden van de commissie een werkbezoek gebracht aan het Verkeerscentrum Vlaanderen. Over het algemeen waren we onder de indruk van de werking van het Verkeerscentrum Vlaanderen, maar één zaak is me bijgebleven, naar aanleiding van de vragen die we toen hebben gesteld omtrent de werking en de verbetering van de verkeerslichten. Men zei toen: dat zal alleen maar kunnen worden toegepast voor de stad Antwerpen en de stad Mortsel. Voor de rest zouden we nog jaren moeten wachten. Er werd ook verwezen naar de capaciteit van de dienst zelf. Men zei dat men niet in staat was om dat uit te rollen voor heel Vlaanderen.

We weten dat er budgettaire beperkingen zijn. Maar als we toch iets willen doen aan de doorstroming van het verkeer voor de verschillende verkeersmodi, of dat nu voor de wagen is of voor het openbaar vervoer, zullen we op dat vlak toch iets moeten doen.

Minister, ik was onlangs op een studiedag van TreinTramBus. Daar toonde men een filmpje over een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Men heeft dat later ook op het nieuws getoond. Ik was ook aanwezig bij de discussie.

De verwachting daar was: als het met de verkeerslichten kan worden aangepast, zal dat ook veel beter zijn voor het openbaar vervoer. Maar de lokale besturen zullen wel voor die betere verkeerslichtenregeling moeten zorgen. De kennis in verband met verkeerslichtenregeling is er niet bij de lokale besturen. Er mag nog een goede mobiliteitsambtenaar zijn, die kennis is er niet. Die is er wel bij het Vlaams Verkeerscentrum, bij een aantal ambtenaren, bij AWW, en verder nog bij enkele privébedrijven.

Minister, wat zijn uw inzichten en aanpak ten aanzien van de verkeerslichtenregeling? Als we gewoon gaan wachten op de proefprojecten waar mevrouw Brouwers al een schriftelijke vraag over stelde, krijgen we van u een vriendelijk en uitgebreid antwoord, maar zo geraken we niet veel verder.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): De oud-strijders van deze commissie kennen deze problematiek. Onze vorige commissievoorzitter en nog steeds parlamentsvoorzitter, de heer Peumans, heeft er heel vaak een lans voor gebroken en dan ging het vooral over het onvermogen van het AWW om substantieel stappen voorwaarts te zetten. Men verwees naar mankracht en knowhow. Nederland heeft op dat vlak een heel rijke traditie, het is een gidsland inzake capaciteit, doorstroming en economisch rendement op de infrastructuur en wegen. Men mag heel veel busbanen en specifieke verkeersbanen inrichten, maar wat men daar verliest, is nooit te compenseren.

Wij zijn verantwoordelijk voor Vlaanderen. Hier in de Wetstraat in Brussel alleen al staat men minstens één à twee keer stil en dat komt gewoon doordat er geen afstemming is. Wat in Brussel gebeurt, is ook in Vlaanderen aan de orde. Minister, u bent nieuw in de stiel. Men gaat u proberen te paaien met het argument dat het niet kan, dat dat niet lukt. Dan kunnen we hier discussiëren over bijzondere busbanen en andere banen. Dat is zeer belangrijk, maar u zou heel veel capaciteit winnen en doorstroming bevorderen door te werken met die groenegolfsystemen zoals die al jaar en dag bestaan in Nederland. We moeten daarop aansluiten in de 21e eeuw, terwijl dat in Nederland al gangbaar was in de 20e eeuw.

Mevrouw Lies Jans (N-VA): Minister, dit was inderdaad een speerpunt in de vorige legislatuur, zowel van de meerderheid als van de oppositie. We willen erop aandringen om nu grote stappen te zetten. De monitoring van de effecten bij herinrichting van kruispunten gebeurt nog niet.

In mijn regio worden er grote werken uitgevoerd op de ring van Hasselt. De zwarte punten worden aangepakt. Er wordt zeer veel geïnvesteerd, ook op de invalswegen. Het uiteindelijke resultaat is dat de doorstroming nu nog slechter is. Dat zijn toch wel zware mankementen. We moeten de komende jaren inzetten op de mobiliteit, niet alleen in de grote steden, ook in de kleinere steden en gemeenten.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Ik ben een ervaringsdeskundige op het vlak van doorstroming. In Mortsel werd meer dan zes jaar geleden al beloofd om een project rond toeritdosering te installeren. Dat is een variant op hetzelfde thema. Als er in het centrum congestie is, wordt het verkeer even tegengehouden zodat het druppelsgewijs doorstroomt zodat er nettowinst is. Het is eigenlijk een variant op het blokrijden dat we kennen van de wegen naar de kust. We rijden met zijn allen wat trager om uiteindelijk sneller vooruit te gaan en de doorstroming vlotter te laten verlopen.

Ik ben ook grote pleitbezorger om inzake al die systemen van toeritdosering, slimmeverkeersregeling en groene golf in deze legislatuur eens doortastend op te treden. De lokale besturen zijn heel sterk afhankelijk van de Vlaamse overheid. Ze hebben heel sterk de indruk dat het Vlaamse Gewest daar verschillende visies over heeft, dat er geen eenduidigheid is, met als gevolg dat er geen knopen worden doorgesneden.

Ik hoop dat u die slimme verkeerslichtenregeling deze legislatuur gaat bekijken en op het terrein doorvoeren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik deel uw bezorgdheid en het pleidooi voor een slimme mobiliteit. Het klopt dat we tegenover Nederland heel wat achterstand hebben. Ik wil me daarop niet blindstaren, maar we moeten wel aan die oplossingen werken. Ik vermoed dat men ook op de achterste rij goed geluisterd heeft en dat de boodschap begrepen is.

Ik wil inderdaad op dit vlak grote stappen zetten. Ik wil me daartoe engageren. We zullen dat in samenwerking met het bedrijfsleven en de lokale besturen moeten doen, eenvoudigweg omdat er weinig andere doeltreffende mogelijkheden zijn, tevens gelet op onze budgettaire en ruimtelijke beperkingen. We hebben weinig andere efficiënte mogelijkheden om op redelijk korte termijn werk te maken van een betere doorstroming.

Dat zal vooral kunnen en moeten gebeuren met slimme mobiliteit. Ik zal met mijn administratie, AWV, het departement en het Verkeerscentrum samenwerken aan een nieuw beleid op het vlak van intelligente verkeerslichten, slimme netwerken en doorstroming. Ik wil bekijken of we ook nieuwe applicaties kunnen toepassen. Misschien kan de wet van de remmende voorsprong op dat vlak in ons voordeel werken. Het gaat razendsnel vooruit in die sector, er zijn 'floating car data' beschikbaar op de markt, verkeerscentrales kunnen lichten aansturen. We moeten nagaan hoe we de nieuwe technologie kunnen inzetten in het kader van een innovatief beleid.

Ik wil absoluut stappen vooruit zetten, maar dat is niet eenvoudig, dat weet u ook. De beperkingen en moeilijkheden uit het verleden kwamen niet uit het niets. Ik deel alleszins die ambitie.

De vragen naar de prioritaire assen gaan waarschijnlijk over het openbaar vervoer, waarbij De Lijn en AWV die samen in kaart hebben gebracht, onder andere via het overleg Doorstroming. We zullen in de beleidsnota een geografische focus bepalen die in het regeerakkoord al is aangehaald, namelijk de Vlaamse Ruit. In tweede instantie en erbij aansluitend zal de focus liggen op het woon-werkverkeer, op de job- en schoolbereikbaarheid.

De proefopstellingen van Leuven en Gent worden verder uitgerold. We gaan versneld kijken wat we hieruit kunnen leren voor Antwerpen. Het Antwerpse project van de Verkeerscomputer heeft ook al wat jaren op de teller. Het loopt sinds 2010. We gaan dat ook versnellen.

U verwijst naar technische problemen en budgetten. Die vormen inderdaad een beperking. Er zijn altijd wel oplossingen. Ik wil me effectief engageren om op dat vlak stappen vooruit te zetten.

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Minister, u hebt de boodschap begrepen, ik ben daar heel blij om. Het is gisteren nog in de plenaire vergadering gezegd: in Antwerpen zitten we in een mobiliteitscrisis. In en rond Antwerpen kan het niet snel genoeg vooruitgaan voor ons. Ik wacht op uw initiatieven.

Natuurlijk sta ik achter een nieuw beleid, want het oude heeft niet gewerkt en werkt niet. Nieuwe applicaties en technologieën? Ja, zo snel mogelijk. De proefprojecten in Leuven en Gent worden versneld uitgerold, en dan nog het

liefst richting Antwerpen. Dan ben ik gelukkig. Nu nog de praktijk en dan kan ik weer vrolijk rondrijden en dan zult u mij gelukkig zien.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): De eerste initiatieven dateren al van 2008. Sommige commissieleden weten dat omdat ze er van op de eerste rij getuige van waren. We zijn hier al een hele tijd mee bezig

Minister, ik heb een concrete bijkomende vraag. Hebt u nog weet van drempelvrees bij de administratie? In 2007, 2008 en 2009 hebben leden van de administratie verklaard dat ze die groene golven op de grote assen niet wilden invoeren omdat het vlottrekken van het verkeer een aantrekkingskracht zou hebben. Dat zou een aanzuigefect hebben. Dat is natuurlijk een redelijk defaitistische houding.

Een betere doorstroming van het wegverkeer leidt tot een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Dat moet allemaal samen als een geheel worden beschouwd. Hebt u het gevoel dat iedereen nu mee is? Het is heel belangrijk op dat vlak efficiëntiewinsten te boeken. Aanvankelijk was er wat drempelvrees. De administratie wilde dat niet omdat het verkeer zou aantrekken. Ik vind dat een totaal achterhaalde visie. Daar stremde het in het verleden. Er werd op de rem gestaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik vind uw uitspraken zeer logisch. Politiek betekent keuzes maken. We zullen budgettair keuzes moeten maken. Indien u hier effectief voor wilt gaan, ben ik ervan overtuigd dat dit voor de verkeersdoorstroming in Vlaanderen, niet enkel voor de wagens, maar vast en zeker ook voor het openbaar vervoer, een merkelijk pluspunt zal zijn. Ik dank u in elk geval voor uw duidelijke en voluntaristische wil.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik vind het, zeker in aanwezigheid van de administratie, zeer belangrijk dat u duidelijke keuzes naar voren schuift. Er is, over meerderheid en oppositie heen, een ruim politiek draagvlak om vooruitgang te boeken.

Volgens mij hebt u mijn concrete vraag niet beantwoord. Klopt het dat in het team vier mensen actief zijn? Overweegt u, in het licht van uw terechte ambities, een uitbreiding van het team?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, woorden wekken en voorbeelden strekken. Aangezien ik u al een half leven ken, hoef ik u dit eigenlijk niet te zeggen, maar als ideologie nog een rol speelt, is het vaak op het vlak van de mobiliteit. Daar bestaat vaak nog een scheidingslijn tussen de linkse en de rechtse kant van het politiek spectrum.

Het valt me op dat er over de groenegolfsystemen een consensus bestaat. Dit is unaniem. Ik wens het u niet toe, maar u zult dat met betrekking tot een hoop andere zaken niet zien. Ik help u te hopen. Als het om de mobiliteit gaat, hebben bepaalde politieke stromingen een andere kijk op de materie. Dat is de democratie. Dat is ieders goed recht.

U moet deze unanimiteit gebruiken als een hefboom en een instrument om de administratie mee op sleeptouw te nemen en om doorbraken tot stand te

brengen. Indien u daarin zou slagen, zullen we zeker niet nalaten aan de wereld kenbaar te maken dat die verdienste u toekomt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Mijnheer Keulen, kunt u dat laatste nog eens herhalen? (*Gelach*)

Minister Ben Weyts: De vragen aan de administratie kunt u zo dadelijk zelf stellen. Zij kunnen zich ondertussen wat voorbereiden. Wat mobiliteit betreft, ken ik het politiek spectrum niet volledig. Ik weet dat we links rijden, maar dat is niet noodzakelijk een vertaling van de ideologische invulling van het mobiliteitsbeleid. Ik kan de oud-strijders enkel zeggen dat ik mee ben. Als ze hun eerste bal organiseren, zal ik zeker komen. (*Gelach*)

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de komst van de zelfrijdende wagen – 257 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, dit is de allereerste vraag om uitleg in het Vlaams Parlement over het fenomeen van de zelfrijdende wagen. Dit fenomeen is geen sciencefiction, het is een realiteit die zich volop ontwikkelt en die de afgelopen dagen en weken in het nieuws is geweest. We hebben vernomen dat heel wat autoconstructeurs, zoals Nissan, Mercedes, General Motors en Tesla, daar fors in investeren. Ook een bedrijf als Google verwacht veel van deze technologie.

Verschillende overheden en landen springen op de kar en organiseren proefprojecten en partnerschappen met de sector. Het gaat onder meer om de Verenigde Staten, Japan, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, maar dichterbij huis ook om Nederland, dat met betrekking tot deze materie echt een voortrekkersrol wil spelen. De Nederlandse minister Schultz-van Haegen heeft verklaard dat hij bijzonder veel positieve effecten verwacht. (*Opmerkingen*)

Excuseer, het is duidelijk een vrouw. Ik ken haar niet persoonlijk. In elk geval heeft zij gesteld dat het tijdperk van de zelfrijdende auto is aangebroken. Zij wil dat Nederland daar niet alleen klaar voor is, maar met betrekking tot deze innovatieve ontwikkeling internationaal voorop moet lopen. De zelfrijdende auto zal een positieve bijdrage leveren aan de doorstroming en de veiligheid van het verkeer. De zelfrijdende auto is zuiniger en is goed voor mens en milieu.

Ik ben het volledig eens met minister Schultz-van Haegen. Vlaanderen is een regio die zich op het vlak van onderzoek en ontwikkeling sterk profileert. Jammer genoeg kent deze regio ook een gigantisch mobiliteitsprobleem. Vlaanderen heeft de mogelijkheid en bevindt zich in de ideale context om zelfrijdende wagens te testen en om een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van deze technologie die met betrekking tot heel wat aspecten van onze mobiliteitsproblematiek grote stappen voorwaarts kan betekenen.

Ik denk in dit verband onder meer aan de veiligheid. Zelfrijdende wagens sms'en niet achter het stuur, drinken niet te veel en rijden niet te snel. Ik denk ook aan het milieu. Ze rijden zuinig en er is de mogelijkheid elektrische wagens in te zetten. Ik denk ook aan de doorstroming. Die auto's zullen met elkaar kunnen communiceren. Daarnaast kan op deze manier ook de mobiliteit worden verbeterd van mensen die nu moeilijk toegang tot mobiliteit hebben, zoals mensen met een beperking, ouderen en jongeren.

De automobiellindustrie is al een hele tijd in ons land aanwezig. We kijken soms met lede ogen toe, want de investeringen in ons land zijn de afgelopen jaren afgebouwd. Die sector staat echter te springen om samen met de overheid in de ontwikkeling van dergelijke technologieën te kunnen investeren.

Alle ingrediënten zijn aanwezig om op de kar te springen. De vraag is of de politieke wil ook aanwezig is. Wil de Vlaamse overheid, bijvoorbeeld in samenwerking met de Nederlandse overheid, investeren in de ontwikkeling van deze veelbelovende technologie? Het steunt me in elk geval vreugdevol op Belga een bericht te lezen van een lid van CD&V dat een schot voor de boeg heeft gegeven en voorstelt hier werk van te maken. Ik roep de Vlaamse Regering hier ook toe op.

Minister, wat is uw mening over het fenomeen? Bent u het ermee eens dat zelfrijdende wagens een groot potentieel hebben als toekomstige schakel in ons beleid? Bent u bereid proefprojecten met die voertuigen bij ons mogelijk te maken? Hoe zult u de ontwikkeling van die technologie verder opvolgen en voorbereiden? Wordt er eigenlijk al studiewerk verricht of voorbereid?

Mijn laatste vraag heeft betrekking op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik heb in het Vlaams regeerakkoord gelezen dat dit plan verder moet worden afgewerkt. In de ontwerpversie viel over intelligente mobiliteit bijzonder weinig te lezen. Misschien vormt dit een aanleiding om het punt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen wat meer aan te scherpen. U zou daar wat meer visie en ambitie in kunnen leggen. Hoe ziet u dat precies?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, volgens mij heeft de heer Vandenbroucke al een zeer goede inleiding gegeven. We moeten nieuwe technologieën absoluut omarmen. Nederland fungeert op dit vlak eens te meer als gidsland. Mevrouw Schultz-van Haegen is een aangename dame van VVD-signatuur. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

Mijnheer Vandenbroucke, ik wil u zeker eens aan haar voorstellen. Volgens mij komt ze binnenkort trouwens eens naar Gent.

De zelfrijdende wagen heeft ongelooflijke voordelen. Het fileleed wordt verzacht, de verkeersveiligheid wordt bevorderd en het energieverbruik wordt beperkt. Er kunnen ook interessante verbanden met onze industrie worden gelegd.

Minister, welke ambities koestert u ter zake? Zult u initiatief nemen? Ik heb vernomen dat er een bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de Vlaamse overheid is. Het zou goed zijn indien u, in het licht van het samenwerkings-federalisme, op korte termijn met de federale minister rond de tafel zou kunnen zitten.

Bent u dat van plan? Ik denk dat we nu de kiemen moeten leggen om die nieuwe technologie kansen te geven.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik sluit me aan bij deze vraag, die me een beetje doet denken – tenzij ik me totaal vergis – aan het boek van Jan Terlouw, 'Vechten voor overmorgen', dat ik twintig jaar geleden heb gelezen. Dat was toen een zeer futuristisch boek, waarbij iedereen in bepaalde stromen reed.

Ik denk dat we positieve innovaties moeten onderzoeken en die beter moeten ondersteunen. Ik heb me ook laten vertellen dat er nog altijd redelijk veel onduidelijkheid bestaat over het regelgevend kader. Ik sluit me dan ook graag aan bij de opmerking van de heer De Clercq. Minister, kunt u daar duidelijkheid over verschaffen? Is Vlaanderen volledig bevoegd of bestaat er ondanks de zesde staatshervorming nog een versnippering, waarbij nog een heel deel federale bevoegdheid is en waarbij Vlaanderen dus niet bevoegd zou zijn om dergelijke technieken op de openbare weg toe te laten, al was het maar voor een proefproject? Zitten we hier met een knoop op het federale, laat staan Europese niveau? Het lijkt me belangrijk om in eerste instantie daarover duidelijkheid te krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Minister, los van de vraag of dit mogelijk zou zijn in Vlaanderen met het dichte wegennet en de grote verkeersdrukte en alle andere juridische en technologische aspecten die nog moeten worden onderzocht, wil ik u attent maken op een bericht dat gisteren in The Telegraph is verschenen: 'Driverless buses on the way'. Uw collega-minister van Transport uit het Verenigd Koninkrijk, Claire Perry, wil laten onderzoeken of zelfrijdende bussen zouden kunnen worden ingezet, onder andere op het platteland, waar de kost van een chauffeur hoger ligt dan in stedelijk gebied. Dat is een economische evidentie.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V): Ik ben blij te horen dat iedereen het idee steunt, ook onze fractie, maar tussen droom en werkelijkheid staan in het bijzonder wetten en praktische bezwaren. Ik denk dat we vooral daarop moeten focussen, om ervoor te zorgen dat we die hinderpalen wegwerken. Dat is de grootste uitdaging bij elke innovatie. Iedereen begroet het idee, maar daarna moet men het wel realiseren.

U hebt misschien de eerste vraag gesteld over de zelfrijdende auto, ik heb de intentie om de eerste resolutie in te dienen over de zelfrijdende auto – het moet vooruitgaan in deze materie – met als bedoeling in kaart te brengen welke problemen er zijn. Zoals terecht gezegd, is er de Vlaamse materie. We hebben nu een aantal nieuwe bevoegdheden op dat vlak, waaronder het gebruik van de weg. Maar bijvoorbeeld vergunningen zijn nog altijd een federale materie. Ik heb in de wandelgangen al gehoord dat de federale minister van Mobiliteit een sympathieke dame is. Misschien is het dus wel mogelijk om daar vooruitgang te boeken. Ik heb ook vastgesteld dat er in een ander, federaal, regeerakkoord de politieke wil is om een juridisch kader te creëren voor de zelfrijdende auto. Ik denk dan ook dat een aantal puzzelstukken aan het samenvallen zijn om de weg vrij te maken voor een innovatie waar in het bijzonder Vlaanderen heel veel meerwaarde uit zou kunnen halen. Laat ons dus de tanden zetten in dit dossier om er een succes van te maken.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Zo veel fictie is het eigenlijk niet. Voor de nieuwe collega's wil ik aangeven dat we vorig jaar met deze commissie een bezoek hebben gebracht aan Volvo in Stockholm. Heel wat collega's waren onder de indruk van de capaciteiten die toen werden gepresenteerd.

En ik denk dat het inderdaad, zoals een aantal collega's hebben aangegeven, raadzaam is om te kijken wat we met deze technologie in Vlaanderen en België kunnen doen. Ik onderschrijf de opmerkingen die de heer Van Rompuy heeft gemaakt. Ik denk dat we eerst zeer goed de wettelijke bepalingen en voorschriften moeten bekijken voordat we bijvoorbeeld overgaan naar proefprojecten.

Alleszins hebben de mogelijkheden van dergelijke innovatieve ontwikkelingen mij en heel wat andere collega's toen in de commissie verbaasd. Het omarmen van dergelijke innovatieve ontwikkelingen die op het vlak van mobiliteit toch wel zeer interessante opportuniteiten openen, heeft vanuit onze fractie de volle steun. Minister, ik vermoed dat u binnenkort, gezien het grote aantal vragen dat hier wordt gesteld, een zeer lijvige beleidsnota zult voorleggen waarin al die visies samenkomen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik dank u alvast voor de aanmoediging.

De ontwikkeling van de zelfrijdende wagen spreekt tot de verbeelding. Je leest dat bedrijven als Google en Yahoo daar enorm in investeren. Voor alle duidelijkheid: in Nederland is er sprake van experimenten. Men zit daar in de planfase. Er worden wel promoritten georganiseerd, maar men zit daar in de planfase. Voor alle duidelijkheid: ook in Nederland is de wetgeving nog niet in orde.

Ik ga dadelijk wat dieper in op de sporen waarop we moeten werken.

Ten eerste is dat het wettelijke spoor, waar we allen samen toch nog enig werk voor de boeg hebben.

Ten tweede moeten we nagaan wat we kunnen doen op het vlak van het effectief in de toekomst uitrollen, vooraf met proefprojecten, maar nadien op de openbare weg.

Ten derde moeten we bekijken wat we op voorhand al kunnen doen op de semipublieke of niet-publieke wegen.

Wat de wettelijke beperkingen betreft, is er sprake van een federale bevoegdheid. Onder andere in het koninklijk besluit houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg zijn er verschillende artikels die daarvan gewag maken. Men definieert eerst een bestuurder als al wie een voertuig bestuurt of trek-, last- en rijdieren of vee geleidt of bewaakt. U merkt: er is een overlap tussen mijn bevoegdheden.

Artikel 8.1 van dat KB zegt: "Elk voertuig of sleep in beweging moet een bestuurder hebben." Dat concept van die bestuurder komt regelmatig terug. Dat komt omdat het ook teruggaat op een interessant nationaal verdrag, namelijk dat van Wenen, inzake wegverkeer, waarvan die federale regelgeving uiteindelijk een omzetting is. Het verdrag van Wenen stipuleert zo bijvoorbeeld in artikel 7: "Every driver, pedestrian or other road user, shall conduct himself in such a way as not to endanger or obstruct traffic. He shall avoid all behavior that might cause damage to persons or public or private property." Dan heb je artikel 8: "Every vehicle or combination of vehicles proceeding as a unit shall have a driver." De invulling van dat begrip bestuurder is een cruciaal gegeven waaraan we niet alleen op Vlaams, nationaal, maar ook op ander niveau enige invulling moeten geven.

Die beperkingen gelden trouwens ook voor Nederland. Nederland is ook nog niet klaar met die wetgeving. Dat staat dan nog los van de discussie over de bevoegdheid.

Het klopt inderdaad dat er op federaal niveau een heel aangename dame verantwoordelijk is. De contacten zullen daar ongetwijfeld prima verlopen.

Ik onderschrijf ten volle het potentieel van de technologie. De voordelen zijn opgesomd door de heer Vandenbroucke. Het wetgevende en het verkeerstechnische aspect moet worden uitgeklaard.

We hadden contact met de ITS-federatie (intelligent transportsysteem) en Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (Febiac) met de vraag of ze al proefprojecten met zelfrijdende auto's op het oog hebben. Dat was vooralsnog niet het geval. Ik wil daar in samenspraak met hen wel werk van maken. Ik wil bekijken hoe we die piste kunnen onderzoeken en kunnen meewerken aan een project. We zullen die vraag ook voorleggen binnen de ITS-stuurgroep die momenteel bestaat binnen het domein Mobiliteit en Openbare Werken. We zullen nagaan of er een rol is weggelegd voor Flanders Drive, dat ook zeer specifiek zou kunnen werken op dat punt.

Ik bekijk ook, los van de wetgevingsproblemen, of we in samenspraak met De Lijn al een proefproject kunnen opzetten dat handelt over de semipublieke of semiprivat baan. Dit is de derde pijler waar ik het over had, en die betreft natuurlijk het openbare domein. Ik kan u hier helaas nog niet meer over zeggen, dit bevindt zich nog in een heel pril stadium. Ik moet nog bekijken of de middelen voorradig zijn.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, ik dank u voor uw hoopgevend antwoord. Ik ben blij dat de collega's van de meerderheid het met me eens zijn dat we een gigantische opportuniteit voor ons hebben liggen. Dat bevestigt u ook. Uiteraard moeten de wettelijke restricties en de verkeers-technische aspecten heel grondig worden bekeken en uitgeklaard alvorens u de baan opgaat met dit soort dingen.

Ik heb vooral begrepen dat u de hand uitsteekt naar partners. En ik heb u ook heel concreet horen spreken over een samenwerking met De Lijn om werk te maken van een proefproject. Ik heb er alle begrip voor dat u daarover nog niet het achterste van uw tong kunt laten zien, maar ik durf toch te concluderen dat het organiseren van proefprojecten met zelfrijdende wagens in Vlaanderen voor u geen sciencefiction is, maar dat u er werk van maakt. Dat stemt me heel tevreden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Het boek is van Evert Hartman en heet 'Vechten voor overmorgen'. Het is geschreven in 1980 en het beschrijft de periode 1992 tot 1997. De inhoud wordt zo samengevat: "Het boek beschrijft de toenemende vervuilingsproblematiek die resulteert in een politieke omwenteling, waarna de individuele vrijheden sterk onder druk komen te staan."

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van mevrouw Ingrid Pira tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de zware ongevallen met zwakke weggebruikers op Vlaamse gewestwegen en de vraag naar voorlopige veiligheidsmaatregelen – 277 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik hoop dat in deze commissie ook veel aandacht zal gaan naar de problematiek van de verkeersveiligheid. Uw regeerakkoord stemt me alvast heel hoopvol, want u hebt het over de oprichting van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, een heel goed idee. Bovendien deed u onlangs forse uitspraken over het rijbewijs met strafpunten. De verwachtingen zijn dus hooggespannen.

Voor deze vraag over voorlopige veiligheidsmaatregelen heb ik twee recente ongevallen aangegrepen. Maar wees gerust, ik zal niet elk ongeval op een Vlaamse gewestweg hier in de commissie brengen. Op 8 oktober 2014 sterft een 15-jarige jongen op weg naar school in Deerlijk. Hij werd op een kruispunt langs de Ringlaan, dat is gewestweg N36, gegrepen door een vrachtwagen. Op deze gewestweg werden de laatste vijftien jaar acht dodelijke ongevallen geregistreerd, alle met zachte weggebruikers. Op 13 oktober 2014 wordt een 54-jarige fietsende vrouw omvergereden door een bromfiets op de Turnhoutsebaan in Borgerhout. Ze werd in kritieke toestand naar het ziekenhuis gebracht. Ik heb de voorzitter van de districtsraad daarnet gebeld, maar ze was niet op de hoogte of de vrouw het al dan niet heeft overleefd. Volgens de districtsvoorzitter is het in elk geval "pure chaos" op de Turnhoutsebaan. De laatste 5 jaar zijn er 321 letselongevallen geweest. Ze vraagt dringend overleg met het Vlaamse Gewest en De Lijn.

De vaststelling is in elk geval dat beide recente ongevallen met zwakke weggebruikers zich voordeden op Vlaamse gewestwegen. Veel Vlaamse gewestwegen zijn uitermate gevaarlijk voor zwakke weggebruikers. Vooral de gevaarlijke situaties voor fietsers springen in het oog. Dat is niet verwonderlijk, want langs veel Vlaamse gewestwegen liggen fietsstroken die in de volksmond 'zelfmoordstroken' worden genoemd. Soms zijn er zelfs geen fietsstroken. In vele gevallen heeft men aan kruispunten op gewestwegen te maken met verkeerd afgestelde verkeerslichten, en ook dat veroorzaakt ongevallen met zwakke weggebruikers.

Iedereen is het erover eens – u ook, meen ik – dat deze gewestwegen dringend veilig moeten worden gemaakt. Het probleem is alleen dat deze structurele inhaalbeweging projecten van lange duur betreft. In het geval van Deerlijk bijvoorbeeld is er al jaren sprake van een voetgangers- en fietsersbrug. In het geval van de Turnhoutsebaan wordt er samen met De Lijn gewerkt aan een oplossing die de trams op termijn ondergronds moet brengen. Dat zijn projecten op heel lange termijn. Uiteraard kunnen ze niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden, maar dat is geen reden om in afwachting ervan de situatie gewoon te laten zoals ze is.

In veel gevallen kan de veiligheidssituatie door veelal goedkope, tijdelijke ingrepen enorm verbeterd worden. Soms is het simpelweg aanbrengen van een veiligheidsstrook en het plaatsen van paaltjes langs een aanliggend fietspad mogelijk, soms kunnen twee aanliggende 'zelfmoordstroken' vervangen worden door één dubbelrichtingfietspad langs één kant met veiligheidsstrook en paaltjes, enzovoort. Er zijn redelijk wat mogelijkheden voor dergelijke voorlopige veiligheidsmaatregelen, niet overal, maar op veel plaatsen. Deze ingrepen hebben een beperkte budgettaire impact, kunnen snel worden uitgevoerd en kunnen levens redden.

Minister, ik heb daarom een heel eenvoudige vraag. Bent u van plan om langs gewestwegen die nu zeer gevaarlijk zijn voor zachte weggebruikers en vooral voor fietsers, waar mogelijk in afwachting van structurele ingrepen, voorlopige veiligheidsmaatregelen te nemen?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Minister, collega's, als er een punt in deze commissie is waarover er geen politieke links-rechtstegenstelling bestaat, zoals de heer Keulen daarnet zei, dan zal het wel verkeersveiligheid zijn, en zeker de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker. De Vlaamse Regering heeft ook in de vorige legislatuur aangaande zwarte punten en verkeersveiligheid zijn best gedaan. Wij menen er te mogen van uitgaan dat ook de huidige minister hiermee rekening zal houden in zijn beleidsplan en dit even rigoureuus zal aanpakken.

Ik heb twee kleine opmerkingen. Mevrouw Pira, een generieke oplossing voor die gewestwegen is misschien wat moeilijk. Dat zal locatie per locatie moeten worden bekeken. Het zijn allemaal zwarte punten waarover u het hebt. Ik hoor u spreken over dodelijke ongevallen. Ik heb mij ook laten onderrichten wat een zwart punt is en hoe men tot die puntentelling komt. Ik vermoed dus dat het een beetje moeilijk zal zijn om een generieke oplossing te geven aan die gewestwegen en die fietsstroken op zich. Dat neemt niet weg dat die zwarte punten moeten worden aangepakt.

Zoals de heer De Clercq daarnet aanhaalde, zullen we op dezelfde nagel moeten kloppen. In hoeverre moeten wij over die overdracht van de bevoegdheden met betrekking tot verkeersveiligheid na de zesde staatshervorming het gesprek aangaan met de collega's, om de bevoegdheden toch een beetje coherent te houden, zodat er algemeen aan de verkeersveiligheid iets kan worden gedaan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, weten we dat er nog gesprekken lopen over de uitvoering van de zesde staatshervorming en de overdracht van mensen, middelen en bevoegdheden, en over de interpretatieverschillen. Daarover hebben we het in de plenaire vergadering al gehad.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid werken we grosso modo op drie sporen.

Er is ten eerste de verdere aanpak van de zwarte punten. Op dat vlak is er al heel veel goed werk verricht door de vorige ministers en administraties. Nu zijn er 689 afgewerkte zwarte punten. Er zijn er nog 120 te gaan. Van die 120 zitten er al meer dan 30 in uitvoering. Daar wordt concreet aan gewerkt, maar ze zijn nog niet afgewerkt. 80 zullen er worden aangepakt. Dat traject heeft vruchten afgeworpen, zoals ook blijkt uit de evaluatie door het Steunpunt Verkeersveiligheid.

Ten tweede zijn er de grotere en nieuwe werken. Daarbij dient het principe te worden gehuldigd dat elke nieuwe verkeersinrichting of aanpassing altijd moet leiden tot meer verkeersveiligheid. Dat is een eenvoudig basisbeginsel. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft hiervoor verschillende vademecums opgesteld: Veilige wegen en kruispunten, Fietsvoorzieningen en Voetgangersvoorzieningen. Die zijn heel dienstig, niet alleen voor de overheid zelf, maar ook voor wegbeheerders en wegontwerpers, ook van niet-gewestwegen. De gewestwegen en de lokale wegen kunnen er allemaal gebruik van maken.

De derde structurele pijler bestaat uit de kleine maatregelen, de quick wins waarnaar u verwijst. Daarvoor bestaat de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid, die net zulke kleinschalige ingrepen onderzoekt. Deze ingrepen vallen niet onder de methodiek van het Mobiliteitsdecreet. Het gaat om aanpassingen met een plafondbedrag tot ongeveer 200.000 euro. Het gaat bijvoorbeeld om de aanpassing van voetpaden, lokale bermen en middenbermen. Die provinciale commissie kan optreden op vraag van de lokale besturen, zelfs op vraag van burgers, en kan desgewenst ook zelf proactief optreden. Er is een aanspreekinstantie ter beschikking, waarvan misschien nog meer gebruik moet worden

gemaakt. Via quick wins, kleine ingrepen, kan men trachten de verkeersveiligheid te waarborgen.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Minister, voor alle duidelijkheid: de trajecten waarover ik het heb, worden niet gedekt door de zwarte punten. Misschien zijn er wel zwarte punten bij, maar ik heb het over trajecten, die soms redelijk lang zijn.

Ik weet dat de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid dergelijke kleine ingrepen op vraag van lokale besturen of burgers kan adviseren en bestuderen en al dan niet toelaten. Maar, minister, aangezien het over veel kilometers gaat en aangezien de Vlaamse overheid wel aandacht besteedt aan zwarte punten, was het mijn vraag of u in uw beleidsakkoord speciale aandacht wilt besteden aan de veiligheidsmaatregelen voor fietspaden langs gewestwegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb daarop geantwoord. Het hangt eraan vast. De Provinciale Commissie Verkeersveiligheid gaat ook over de fietspaden en de maatregelen en aanpassingen die op dat vlak moeten gebeuren. Er is de meer structurele maatregel dat bij elke aanpassing van wegenwerken van enige omvang altijd het uitgangspunt moet zijn dat ze moeten leiden tot meer verkeersveiligheid.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Maar daar ging het nu net over. Na een dodelijk ongeval in mijn eigen stad heb ik bij het AWV gehoor gevonden om voorlopige veiligheidsmaatregelen te nemen. Toen werd gezegd dat die weg ooit structureel zou worden aangepakt. Dat is nog altijd niet gebeurd. Maar intussen is, door die voorlopige veiligheidsmaatregelen, al twaalf jaar het aantal ongevallen met fietsers en voetgangers ongelofelijk gedaald. Dat heeft werkelijk een effect.

Minister Ben Weyts: Daarvoor bestaat de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. Als u daar geen gehoor vindt, kunt u andere wegen bewandelen. Maar dat is in eerste instantie het aanspreekpunt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.