



Vlaams  
Parlement

vergadering **C87**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

**Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 15 januari 2015

## 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 het opdoeken van het informatieplatform 'slimweg.be' – 639 (2014-2015)	3
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 verkeersbordendatabank – 658 (2014-2015)	5
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 Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), meer bepaald wat verkeersborden betreft – 664 (2014-2015)	8
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 berichtgeving van de Fietzersbond over de toegenomen klachten over slecht onderhouden fietspaden bij het Meldpunt Wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 677 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van de heer Dirk de Kort tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klachten met betrekking tot slechte fietspaden – 705 (2014-2015)	16
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Lies Jans tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van de elektrische fiets – 724 (2014-2015)	20

**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 het opdoeken van het informatieplatform 'slimweg.be'  
– 639 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Voorzitter, minister, collega's, op 11 december hadden we een gedachtewisseling met de heer Kesteloot en met minister Weyts over de uitvoering van de beheersovereenkomst van het jaar 2013. Ik heb toen gevraagd aan de heer Kesteloot wat de planning was van het informatieplatform [www.slimweg.be](http://www.slimweg.be). Zijn antwoord was: "We bekijken op dit moment, op basis van het gebruik dat ervan wordt gemaakt, of Slimweg al dan niet in zijn huidige vorm moet worden behouden. We bieden die dienstverlening inderdaad nog altijd aan. De vraag is of we dat al dan niet in dezelfde vorm moeten blijven doen."

Een week later kenden we het antwoord, namelijk dat slimweg.be werd stopgezet. Nu staat daar nog een pagina met de redenen waarom het budgettaire gezien niet de efficiëntste werkwijze is om een aparte website op te zetten en te onderhouden. Er staat ook dat actualisering van bepaalde gegevens veel mensen en middelen vergt, en dat die dienstverlening beter kan worden geïntegreerd in de bestaande kanalen van De Lijn.

Minister, ik krijg daar graag wat meer duidelijkheid over, omdat ik slimweg.be, dat al sinds 2008 bestond, een goede dienstverlening vond, die paste in de rol van De Lijn als een breed dienstverlenend mobiliteitsbedrijf. Het was ook veel meer dan een routeplanner. Je kon er terecht voor adviezen op maat, voor duurzame mobiliteit. Bedrijven en organisaties konden onder andere gratis multimodale bereikbaarheidsfiches laten opmaken voor hun vestigingen die ze dan konden doorlinken naar hun website. Ze hebben dat ook in groten getale gedaan.

Het is me niet helemaal duidelijk of slimweg.be zonder meer wordt afgeschaft. Wordt het gewoon een operatie waarbij de dienstverlening blijft bestaan, en alleen de vorm waarin ze wordt aangeboden, wordt aangepast? Iemand van slechte wil zou wat nu op slimweg.be te lezen staat, kunnen vertalen als: surf maar naar de website van De Lijn, waar een routeplanner staat die u de beste mogelijkheid toont naar de juiste plaats. Alle andere aspecten van dienstverlening van slimweg.be worden om budgettaire redenen opgedoekt.

Minister, waarom is Slimweg opgedoekt? We weten ondertussen dat het om budgettaire redenen is, maar welke besparing levert dit op? Welke dienstverlening zal precies worden geïntegreerd in de kanalen van De Lijn en op welke wijze? Welke dienstverlening zal niet meer worden aangeboden? Is er overleg gepleegd met de partners waarmee werd samengewerkt en op welke wijze worden gebruikers van Slimweg geïnformeerd over de stopzetting, in het bijzonder de bedrijven en organisaties die bereikbaarheidsfiches lieten opmaken? De heer Kesteloot verwees expliciet naar het feit dat het gebruikersaantal een aspect was van de beslissing om slimweg.be te laten bestaan of niet. Kunt u ons informeren over de evolutie van het aantal gebruikers van het informatieplatform?

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

**Minister Ben Weyts:** Wat deed Slimweg eigenlijk? Enerzijds gaf het advies over het gebruik van het openbaar vervoer om een bepaalde bestemming te bereiken. Op basis daarvan werden fiches opgemaakt. In een fiche werd dan uitgelegd hoe

je via het openbaar vervoer een bepaalde locatie kon bereiken. Het was eigenlijk een soort statische routeplanner voor bus en tram.

Waarom is dat opgedoekt? De slimwegwerking is niet opgedoekt, wel het contactcentrum en de website. We stoppen daarmee omdat het ons slimmer lijkt. Het contactcentrum schakelde telefonisch door naar de infolijn, waar desgevallend ook werd teruggekoppeld naar de slimwegmedewerkers. Dat werd vaak gebruikt als reisadvies, wat eigenlijk niet de originele doelstelling was.

Het operationeel houden van een aparte website voor Slimweg naast de website van De Lijn werd budgettair niet beschouwd als de efficiëntste werkwijze en daarom als niet langer houdbaar beoordeeld. De routeplanner op de website van De Lijn is niet statisch, wel dynamisch. Die is vrij goed uitgebouwd, waar de tracés zelfs te voet worden aangeduid.

Daarnaast werd recent een niet onaardig deel van het dienstregelingsaanbod van De Lijn gewijzigd wegens het nieuwe vervoersplan van de NMBS. De rittenschema's van De Lijn moesten worden aangepast door de wijziging van het vervoersplan van de NMBS. Dat is het moment geweest om de vraag te stellen om Slimweg al of niet te behouden. Dan moest worden beslist om slimweg.be helemaal aan te passen, gelet op het statische gegeven in functie van het nieuwe vervoersplan. Daarom hebben we gezegd dat het budgettair niet te verantwoorden is. Als we die keuze moeten maken, is het beter om de aparte website en het contactcentrum stop te zetten, zij het dat dat we de werking blijven behouden. Dat heeft te maken met het actualiseren van alle fiches in de slimweg-database, wat heel wat mensen en middelen zou vereisen. Daarom is beslist om Slimweg in zijn huidige vorm stop te zetten. De bereikbaarheidsfiches op [www.slimweg.be](http://www.slimweg.be) zijn niet meer up to date. Het contactcentrum is niet langer bereikbaar. De website draaide op verouderde software. De kosten die De Lijn moest maken voor het updaten van de statische website, de kosten aan mensen en middelen en een nieuwe software, werden begroot op minimum 120.000 euro.

U vroeg wat dit betekent met betrekking tot de dienstverlening van De Lijn. Bereikbaarheidsinformatie uit de stopgezette website slimweg.be wordt opgenomen op de vernieuwde website van De Lijn. Dat zal gebeuren in de vorm van de gekende bereikbaarheidsfiches, weliswaar onder voorbehoud van gebreken aan updates sinds de recente aanpassing van de dienstregeling. Ik zal met het management van De Lijn bekijken hoe we de aanpassingen up-to-date kunnen maken. We formuleren nu duidelijk het voorbehoud, maar we zien ook dat we in functie van de fiches een up-to-date aanbod kunnen geven.

Op termijn is het natuurlijk onze ambitie om de multimodale app te laten ontwikkelen waarbij de reiziger een uniform advies krijgt over zijn verplaatsingsgedrag, en dat over alle vervoersmodi heen, zowel de auto als het openbaar vervoer als te voet en andere alternatieven.

We hebben een eerste overleg gehad met een aantal spelers in de markt van de zogenaamde 'traffic app' of verkeersapp om te bekijken wat voorhanden is. Ik spreek dan van TomTom, Be-Mobile, Google, Comizzo en dergelijke. Op 13 januari hebben we de betrokken administraties samengebracht om te bekijken en te plannen hoe we de verkeersinformatie kunnen integreren en een app met de daarbij horende maatregelen kunnen uitrollen.

Er is overleg met de partners. Alle stakeholders, iedereen die betrokken was bij de slimwegformule, werden gecontacteerd en op de hoogte gebracht vooraleer de werking werd gewijzigd.

U vroeg informatie over de evolutie van het aantal gebruikers. Het is zo dat het aantal gebruikers van de website nog steeds licht stijgt. Ter vergelijking:

gemiddeld wordt de website van slimweg.be per dag 2700 keer bekeken, de website van De Lijn 290.000 keer. Wegens die verhouding leek het ons zinvol om de integratie te bewerkstelligen van de werking van Slimweg in de website van De Lijn.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik dank u voor uw volledige antwoord. U hebt een goede duiding gegeven. Er worden een aantal goede redenen gegeven om slimweg.be af te schaffen: dubbel werk, statische routeplanner versus een dynamische, het aantal gebruikers in vergelijking met de site van De Lijn en de kostprijs. Ik kan erin komen.

Het doet me plezier dat u toch nog met het management wilt bekijken hoe de fiches, toch een extra dienstverlening voor de bedrijven, up-to-date kunnen worden gemaakt. Ik kijk uit naar het resultaat daarvan.

Ik ben ook blij om te vernemen dat de werkzaamheden rond de app, waarvoor de verwachtingen bijzonder hoog gespannen zijn, een volle start hebben genomen. Hopelijk schiet het op en kunnen we over niet al te veel tijd een preview krijgen van de aangekondigde app.

**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 verkeersbordendatabank – 658 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Voorzitter, minister, collega's, ik zal mijn inleiding kort houden, want vorige week hebt u in het antwoord op de vraag om uitleg van de heer De Clercq over 'intelligent speed adaptation' (ISA) al een en ander gezegd over de verkeersbordendatabank. Dat is natuurlijk geen toeval, want slimme mobiliteit en slimme mobiliteitsoplossingen zoals ISA, maar ook de zelfrijdende wagen, kunnen alleen maar worden georganiseerd op slimme wegen. Het is daarvoor heel belangrijk dat de informatie over wat op en langs die wegen gebeurt, voorbeeld de snelheidsregimes die erop van toepassing zijn, perfect up-to-date en accuraat zijn.

U gaf zelf aan, en we konden dit in het kerstreces ook lezen in de krant De Morgen, dat het op dit moment nog altijd niet het geval is, ondanks het feit dat de verkeersbordendatabank al werd opgestart in 2008. In 2013 is er al eens een nieuwe versie gemaakt die werd geacht gebruiksvriendelijker te zijn. Nog steeds verzaken lokale besturen eraan om de databank up-to-date te houden. Ook een aantal administraties verzaakt eraan – u hebt de hand al in eigen boezem gestoken.

In de vorige legislatuur zei toenmalig bevoegd minister Crevits, en u hebt dat beaamd, dat alles staat of valt bij het voortdurend updaten van de databank. We zijn nu zes jaar verder en er is maar liefst 20 miljoen euro geïnvesteerd in een databank waarmee we nog niet veel kunnen aanvangen.

U hebt vorige week al gezegd dat u uw eigen administratie zult vragen om te doen wat nodig is. Er moet een plan worden uitgewerkt om de databank zo snel mogelijk up-to-date te maken. Ik heb vooral ook onthouden dat u bereid bent om

na te denken over maatregelen om lokale besturen effectief te dwingen om de databank up-to-date te houden.

De eerste twee vragen uit mijn schriftelijke voorbereiding hoef ik eigenlijk niet meer te stellen, u hebt ze al beantwoord. Er blijven er nog twee over.

Hebt u al meer informatie over de wijze waarop u denkt de steden en gemeenten ertoe te kunnen bewegen om de gegevens in de databank te actualiseren? Ik denk dat er al verschillende mogelijkheden zijn. Ik wijs er bijvoorbeeld op dat in het licht van artikel 26 van het Mobiliteitsdecreet, het Vlaamse Gewest de gemeente subsidieert in het teken van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, onder andere voor infrastructuur langs gemeentewegen. Ik zou het eerlijk gezegd niet abnormaal vinden indien het Vlaamse Gewest bepaalt dat de gemeente die ervoor zorgt dat de databank up-to-date blijft, kan rekenen op subsidies. Wie subsidies komt vragen aan ons, moet ook aan zijn plichten voldoen. Dit is volgens mij een van die plichten. Dit is dus een concrete suggestie.

Kunt u, gelet op het feit dat er al 20 miljoen euro werd geïnvesteerd, een inschatting geven van de evolutie van de kosten die de komende jaren verbonden zijn aan de verdere ontwikkeling van de verkeersbordendatabank?

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

**Minister Ben Weyts:** We hebben het daar zijdelings over gehad tijdens de discussie over ISA. Ik heb aan de administratie gevraagd om nog wat nieuwe gegevens te verstrekken en de problematiek van de verkeersbordendatabank nader te bekijken.

In mei 2013 zijn we gestart met een nieuwe en geüpdatete versie. Dat heeft een positief effect gehad en ervoor gezorgd dat het aantal wijzigingen per maand serieus is toegenomen. In 2013 waren er gemiddeld 1343 wijzigingen per maand, in 2014 waren het er 2390. Aangezien we het hebben over een gemiddelde, is er een zekere vertekening waarbij de stijging in het laatste halfjaar enigszins wordt afgevlakt. Als we 1343 vergelijken met 2390, dan zien we een stijging van 78 procent. Het is nog niet optimaal, maar het gaat in de goede richting.

De administratie heeft intussen ook de steden en gemeenten bevroegd over hun ervaringen met die toepassing. Dat heeft sommige steden en gemeenten getriggerd om een update door te voeren.

Een van de resultaten van die bevraging is dat de gemeenten zich overbevroegd voelen door de Vlaamse overheid, de federale overheid en de provincies. Het is natuurlijk wel zo dat ze niet zozeer rechtstreeks, maar op zijn minst toch onrechtstreeks zelf baat hebben bij die verkeersbordendatabank.

De steden en gemeenten zeggen dat ze eigenlijk te weinig tijd en personeel hebben om die databank actueel te houden.

Het geografisch informatiesysteem (GIS) en de vertrouwdheid daarmee spelen duidelijk een rol. De gemeenten die vertrouwd zijn met het GIS, zullen dat ook toepassen. Dat zijn ook de gemeenten die de databank beter onderhouden dan andere. Heel wat gemeenten klagen ook over de achterstand die ze hebben opgelopen sinds de lancering van de toepassing. Hun argumentatie is dat als ze daar nu mee moeten beginnen, het heel veel tijd zal vergen voor de databank is geüpdatet. Er zijn ook gemeenten die vragen naar meer ondersteuning bij het gebruik van de toepassing. Dat zijn leerrijke bevindingen.

Hoe ziet de toekomst eruit? De administratie zal blijven inzetten op communicatie en opleiding van gebruikers en potentiële gebruikers. Het is ook de bedoeling om de gegevens uit de databank als open data te behandelen. Dat heeft ook te

maken met het feit dat de gegevens zoals die ons worden gemeld, dan ook controleerbaar zijn. Die meldingen worden in de praktijk, in de mate van het mogelijke, gecheckt door bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer en door de districtsmedewerkers, maar dat gebeurt natuurlijk niet systematisch want dan zit men met een check en een dubbelcheck. Een en ander als open data ter beschikking stellen heeft natuurlijk ook als voordeel voor dat klachten kunnen worden gemeld. Mensen kunnen bijvoorbeeld rapporteren dat de melding van een bepaald bord niet strookt met de realiteit. Op die manier krijgen we een meer continu systeem.

De databank kan ook een instrument zijn in de ontwikkeling van ISA en van intelligence traffic system (ITS) en toepassingen daarvan. Die databank geeft immers informatie over de locatie van de verkeersborden die de maximumsnelheid reguleren.

We hebben eerder in deze commissie gesproken over de wijziging van de regel van 90 naar 70 kilometer per uur. Daarvoor is die databank een essentieel instrument en een extra incentive, ook voor de gemeenten. Heel wat gemeenten zijn daar vragende partij voor.

Tot slot zal ook worden onderzocht hoe we dwingender kunnen optreden ten aanzien van die gemeenten waarvan manifest is aangetoond dat er een achterstand of onwil is over het invullen van die verkeersbordendatabank.

Wat de evolutie van de kosten betreft, is tot nu toe enkel voorzien in kosten voor het beschikbaar houden van de toepassing. Er is niet voorzien in verdere wijzigingen of uitbreidingen. Indien er op basis van de bijkomende feedback bij de gebruikers een nood zou ontstaan aan verdere ontwikkeling, dan zullen we onderzoeken hoe we daaraan tegemoet kunnen komen binnen het beschikbare budget.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik dank u voor de verdere duiding bij wat u eerder al had laten vallen. Er zijn een aantal heel interessante gegevens boven water gekomen. Ik vind de uitleg van de lokale besturen waarom zij die databank niet updaten, niet altijd even geloofwaardig.

Het zou misschien een zeer interessante oefening zijn om eens te bekijken of er een correlatie is tussen de mate waarin een gemeente die databank gebruikt en up-to-date houdt en de schaalgrootte, dus de grootte van de gemeente. Dat is misschien iets voor de collega's van de commissie Binnenlands Bestuur. Ik heb ook eens informatie ingewonnen bij mijn eigen stad, Gent. Daar wordt die databank blijkbaar wel daadwerkelijk als een nuttig instrument gebruikt. Daar ziet men in dat er baten zijn verbonden aan die databank. Misschien is dat wat minder het geval bij zeer kleine gemeenten. In plaats van zelf te moeten investeren in opleiding, communicatie en dergelijke meer, zouden we kunnen bekijken in welke mate dit ook een aanleiding kan zijn om te bekijken hoe we de hertekening van het Vlaamse bestuurlijke landschap in de toekomst zien. Dat is echter absoluut een omweg die ik maak, een bedenking die ik hier luidop durf te maken.

U bent wel opnieuw vaag gebleven – maar ik begrijp dat u daar niet op terugkomt – over het feit dat u dwingende maatregelen overweegt. Dat vind ik zeer belangrijk. Naast de wortel wordt toch ook het hanteren van de stok bekeken. Er is sprake van een investering van 20 miljoen euro. Men is al zeven jaar bezig. In deze commissie en elders in het parlement is er een kamerbrede consensus om werk te maken van die slimme mobiliteit. Het zou doodjammer zijn, mocht die 20 miljoen euro tevergeefs geweest. Ik hoop echt dat die

databank op relatief korte tijd perfect accuraat en helemaal up-to-date kan zijn, en ik kijk uit naar het plan dat u daarvoor uitwerkt.

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

**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 Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), meer bepaald wat verkeersborden betreft – 664 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, goede collega's, deze vragen sluiten inhoudelijk eigenlijk goed op elkaar aan. Minister, ik ga beginnen met een citaat uit een interview dat de minister-president in de periode van de jaarwisseling met de krant De Standaard had. Op de vraag waar Vlaanderen dan met betuttelen stopt, zei Geert Bourgeois: "De administratieve lasten voor leerkrachten en directies gaan drastisch omlaag, de studie die de lasten in kaart brengt, ligt klaar. Hetzelfde geldt voor de lokale besturen. Het is gedaan met het opleggen van allerlei minutieuze regels door de Vlaamse administratie. We gaan vertrouwen geven. Gedaan met administraties als Bloso, dat allerhande voorschriften eist in ruil voor een sportsubsidie en die achteraf ook nog lijn per lijn gaat verifiëren. Ik denk niet dat er dan geen lokaal sportbeleid meer zal overschieten. Die lokale bestuurders zijn tenslotte allemaal lokaal verkozen. We gaan ons op onze kerntaken richten. Door in de planlast te schrappen hebben we ook minder ambtenaren nodig om al die detailregels te controleren."

'Walk your talk.' Dit is eigenlijk een heel mooi uitgangspunt, een heel mooi principe. Ik spreek nu met 27 jaar ervaring in de gemeenteraad, in alle functies, en ik ben nu bezig aan mijn 20e jaar in het Vlaams Parlement. We zijn inderdaad bezig met het in de praktijk brengen van subsidiariteit. Stapje voor stapje geven we lokale besturen meer autonomie. Dat is echter een alledaags gevecht. Ik spreek nu vanuit mijn ervaring in het gemeentehuis. Een aantal Vlaamse ambtenaren zijn daarin mee. Als het goed is, dan moeten we het ook zeggen. Echter, voor een aantal blijft de Vlaamse administratie als de neenadministratie toch een soort natuurlijke roeping: zij zullen het wel zeggen als het verkeerd is. Een aantal ambtenaren helpen ondertussen, ondersteunen, geven advies, zijn ook bereid tot overleg vooraf, maar een aantal zijn daar nog niet van genezen.

Het is natuurlijk niet alleen Binnenlands Bestuur dat die stap moet zetten naar meer subsidiariteit, want dan wordt dat niets. Ook en vooral voor de andere Vlaamse administraties is dat een kerntaak, een absolute, essentiële opdracht. Zij moeten mee evolueren. Dat geldt voor alles wat te maken heeft met het vergunningenbeleid. Dat geldt ook voor AWV en zovele andere administraties. Minister, zoals de Amerikanen zeggen: 'never waste a good crisis'. Door de budgettaire nood waarmee u en ook de andere overheden kampen, niet alleen in dit land, maar ook in heel Europa en bij uitbreiding zelfs in de hele wereld, hebt u nu de kans om besparingen door te voeren en te focussen op uw echte kerntaken.

Het verweer van AWV was duidelijk. Ik vind het soms een beetje minnetjes. Eergisteren stond in De Standaard te lezen: "Minder bordjes om door de bomen het bos te zien". Ilse Luybaerts doet dat uiteraard in opdracht van haar hiërarchie. Er wordt daar dan een foto bij gezet vol met allerhande signalisatieborden, om mensen er eigenlijk van te overtuigen hoe goed, hoe zinvol men bezig is door daarvan nu werk te maken.



Ten eerste meen ik dat je gaandeweg in Vlaanderen nog weinig gemeenten vindt waar zulke oerwouden staan. En, ten tweede, waarom staan die daar? Dat is dan de universiteit van het leven. Ze staan daar heel vaak om bedrijven te wijzen op industrieterreinen waar er geen straatnamen zijn, waar men werkt met een nummering van zones. Uiteraard is er een verschil tussen het medialand en het mensenland, en een journalist weet dat niet. Je krijgt dat dus als beeld. Het is heel gemakkelijk om de overdrijving te gebruiken om een punt te maken ten overstaan van mensen die sectoren niet kennen vanuit de praktijk. In de realiteit blijft dan alleen de overdrijving over, maar maak je je punt níét.

De spreuk van Bond zonder Naam is ondertussen alom bekend, in heel Vlaanderen: verander de wereld en begin bij jezelf. Minister, u weet dat ik bij de bespreking van de beleidsnota heb gezegd dat u moet beginnen met het uniform maken van het 70 kilometerregime op de gewestwegen. U verwijst er ondertussen bestendig naar. Collega's, dan verdwijnt meteen twee derde van alle verkeersborden langs onze gewestwegen. En die zijn de verantwoordelijkheid van AWV.

Uiteraard zijn we allemaal maar mensen: we zoeken de splinters in andermans ogen, maar zien de balk in onze eigen ogen niet. Ik wil u vragen daar nu werk van te maken. U hebt dat aangekondigd. Ik vind dat ook goed. U hebt dat eigenlijk overgenomen. U laat geen kans onbenut om daarnaar te verwijzen. De heer de Kort van CD&V is namens de meerderheid bezig om dat, samen met een aantal collega's, om te zetten in een voorstel van decreet. U zult daarover straks het woord voeren. Dat zou de grote stap voorwaarts kunnen zijn in het weghalen van het oerwoud aan signalisatieborden langs gewestwegen. Dan zijn we meteen twee derde van de borden kwijt.

We hebben nu vijf zulke brieven gekregen in de gemeente en ook vijf bij de betrokken overtreders. En dat in tijden dat een Vlaamse overheid moet besparen, dat elke minister vanuit zijn eigen verantwoordelijkheden, zijn eigen departement bestendig zegt te moeten focussen op de kerntaken. Dat is nu gebeurd in heel Vlaanderen, in 308 steden en gemeenten. Hoeveel manuren en voertuiguren zijn er eigenlijk gebruikt om dat werk te doen? Het toppunt is dat een aantal van die bordjes destijds door AWV zelf zijn geplaatst. Dan gaat het niet over commerciële zaken, maar bijvoorbeeld over de signalisatie van een bivakhuis of een of andere toeristische voorziening. Daarover gaat dat.

Heel wat collega's hier zijn lokaal actief. Je moet eens vragen aan AWV om op een gewestweg bijvoorbeeld een signalisatiebord te zetten voor een begraafplaats. Mensen vinden dat heel belangrijk. Je vindt dat overigens ook niet op je gps. Of je moet eens vragen om een signalisatiebord voor het gemeentehuis of een rusthuis te plaatsen. Ik wil hier niet de commerce bepleiten. Ik praat over openbare voorzieningen die functioneren voor het algemeen nut. Op die vraag krijg je altijd 'neen' als antwoord, met een uitleg van hier tot in Tokio waarom dat niet kan.

Minister, daar moet dus iets aan gebeuren. U kunt zich afvragen of ik niet overdrijf. Maar eigenlijk houd ik mij in, want ik vind dat het soms in de buurt van getreiter komt. Te vaak kom ik tegen dat in- en uitritten vanuit particuliere woningen of bedrijven die al twintig jaar bestaan, plots een proces-verbaal krijgen van AWV omdat de mensen van AWV dat plots hebben ontdekt, terwijl niemand zich nog kan herinneren dat het ooit anders was. Daarmee is men dus bezig. Er is dan blijkbaar toch wel wat personeelscapaciteit op overschot om bezig te zijn met de kerntaken en ervoor te zorgen dat een aantal werken die al lang lopen, in uitvoering geraken.

Mijn voorstel is eigenlijk om snelheidsborden en dingen die echt met de verkeersreglementering te maken hebben, zoals snelheidsborden van 70 kilometer per uur, maar ook voorrangs- en andere borden, bij AWV te laten en om het hele verhaal van de signalisatie die daarbuiten valt, de verantwoordelijkheid te laten

zijn van de lokale besturen. Zij kennen de plaatselijke situatie het best. En neem van mij aan: lokale bestuurders overdrijven niet, daarvoor staan zij te dicht bij de mensen. Ze krijgen het meteen terug als ze het laten escaleren, er een oerwoud van maken of als het iets heel onpraktisch wordt. Wat dat betreft, is de controle het scherpst op het lokale niveau, omdat een gemeentelijke bestuurder daar te midden van zijn kiezers woont en daar dan ook meteen op wordt aangesproken.

Minister, wat vindt u van mijn voorstel om de lokale besturen de bevoegdheid te verlenen tot het plaatsen van signalisatieborden die niets te maken hebben met de verkeersreglementen, zoals snelheid, voorrangsregels, enzovoort, langs de gewestwegen, zodat ze zelf kunnen bepalen welke openbare diensten, lokale bedrijven of toeristische attracties worden aangekondigd langs de gewestweg die in de gemeente of stad passeert?

Hoe ver staat het met de uitvoering van de aangekondigde maatregel om te komen tot een regime van 70 kilometer per uur op de gewestwegen? Vanuit de meerderheid werken we daaraan, maar gebeurt er ook iets vanuit het kabinet? U mag dat beschouwen als een vraag van ondergeschikte orde.

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

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Mijnheer Keulen, ik dank u voor uw gepassioneerd betoog. Ik wil gewoon even wijzen op een folder die AWV niet zo lang geleden heeft verspreid en die eigenlijk wel vrij duidelijk is wat onze fractie betreft. In die folder staat letterlijk: "Voortaan is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de plaatsing en het beheer van borden op het openbaar domein, niet langer burgers of bedrijven. De eerder verstrekte vergunningen inzake beheer van bewegwijzering worden overgedragen naar het AWV."

Daarin staan ook een heel aantal duidelijke criteria over de manier waarop bijvoorbeeld toeristische voorzieningen mogen worden bewegwijzerd. Vanaf 300.000 bezoekers per jaar kan dat vanop de autosnelweg, vanaf 75.000 bezoekers per jaar kan het met een aanduiding vanaf het einde van de afrit. "Aanvragen voor bewegwijzering gebeuren uitsluitend via de gemeente. De beslissing ligt bij het AWV", zo staat er.

Het nastreven van een grote uniformiteit in het kader van een verhoging van de leesbaarheid van de weg vinden wij uiteraard een nobel streven. Dat men het beheer en het onderhoud van die wegwijzers in één hand wil leggen, is ook een goed uitgangspunt wat onze fractie betreft. De vraag van de heer Keulen is niettemin terecht: moet AWV in dezen de eindverantwoordelijkheid dragen? In hoeverre is het lokaal bestuur misschien beter geplaatst om binnen een duidelijk kader, dat dan bijvoorbeeld door AWV wordt opgesteld, bepaalde afwegingen te maken? Ook wij kijken uit naar het antwoord van de minister.

De tweede vraag die de heer Keulen heeft gesteld, is voor ons een andere vraag. Dat is een discussie over de uniformisering en vereenvoudiging van die snelheidsaanduidingen. We hebben daarover al gesproken in deze commissie. Ik denk dat we het debat binnen deze commissie absoluut moeten voeren. Bij de bespreking van de beleidsnota heeft de minister al aangegeven voorstander te zijn van zo'n eenvoudiger en eenduidiger snelheidsbeleid.

Volgens die beleidsnota zal er dus werk worden gemaakt van zo'n richtlijnenkader als leidraad voor de wegbeheerders. We vinden het daarbij heel belangrijk dat de lokale besturen betrokken zijn en dat in de afweging rekening wordt gehouden met de kostprijs en de praktische uitvoerbaarheid van de beleidskeuzes. Wij hebben wel enig voorbehoud bij het voorstel van de heer Keulen om overal uniform een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur op gewestwegen in te voeren. De eerste prioriteit is dat we gaan naar een betere

afstemming tussen de inrichting van de weg en de maximumsnelheid, eerder dan de snelheid te linken louter aan de categorie van de weg. Dat is een nuanceverschil, maar niettemin een belangrijk verschil.

Het voorstel heeft in die mate een maatschappelijk belang dat we ervoor moeten zorgen dat we genoeg draagkracht hebben om het in te voeren. Wij dringen erop aan om er in deze commissie hoorzittingen over te organiseren. Zo kunnen we alle experts horen en ervoor zorgen dat we naar een gedragen voorstel kunnen gaan wat betreft de snelheidsbeperkingen, zeker als ze gelinkt worden aan de manier waarop de weg wordt ingericht.

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

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, het is goed dat deze vraag werd ingediend. Hij sluit aan bij de gedachtewisseling die wij hierover al hebben gehad bij de bespreking van de beleidsnota. Minister, er zitten kansen in het voorstel van de Vlaamse Regering om verder werk te maken van de oprichting en samenstelling van een werkgroep voor decentralisatie, waar zeker en vast verder kan worden bekeken hoe in de toekomst bepaalde zaken in het kader van de mobiliteit al dan niet kunnen worden toevertrouwd aan lokale besturen.

Minister, misschien kunt u de aanleiding verduidelijken die heeft geleid tot het initiatief van AWV. We hebben wel de folder van AWV, maar de indruk bestaat toch bij de lokale besturen dat men daar van heel wat zaken in verband met aanhorigheid van de weg, bijvoorbeeld verlichting, af wil. Als een lokaal bestuur nu een aanpassing van de openbare verlichting vraagt, dan krijgt het gemakkelijk het antwoord: "U mag dat wel vernieuwen, maar dan moet u in de toekomst zelf de kosten voor het onderhoud van de openbare verlichting dragen." Wij begrijpen dus niet waarom nu die insteek wordt genomen.

Het aanvoelen van de prioriteitsstelling is enigszins anders. Men verwacht bij de lokale besturen vooral dat men vanuit AWV werk maakt van de verkeerslichten op de gewestwegen, dat die nu eens op een goede manier op elkaar worden afgestemd.

Collega's, ik denk ten slotte dat het goed is dat we van de bevoegdheid die ons de mogelijkheid biedt om initiatieven te nemen in verband met de snelheid gebruik maken om de leesbaarheid van de weg te verhogen en ook om het aantal borden op die wegen, en dan niet alleen de gewestwegen, te verminderen. Het is goed dat we namens de meerderheid hierover binnenkort een voorstel indienen en dat we daarover met een aantal experts van gedachten kunnen wisselen.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik schets eerst het reglementair-decretaal kader van een en ander. Enerzijds is er het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van verkeers-tekens. Dat wijst de kosten en de plaatsing van verkeers-tekens toe aan de wegbeheerder. Sindsdien betaalt AWV alle kosten voor de bewegwijzering langs gewestwegen, behalve voor de aanduiding van auto-, fiets-, wandel- of ruiterroutes, die nog wel worden vergund maar waarvoor geen retributie meer geldt.

Voor het decreet van 16 mei 2008 werden vergunningen verleend, al dan niet tegen retributie, en konden lokale besturen zelf verkeersborden langs gewestwegen plaatsen. Nu hoor ik hier een duidelijk pleidooi om daarvan terug te komen. De borden die in het verleden werden geplaatst, waren inderdaad niet altijd conform de voorschriften en ook AWV heeft op dat vlak fouten gemaakt, dus ook niet conform de voorschriften geplaatst, of deze voorschriften alleszins niet consequent toegepast in heel Vlaanderen. Het dienstorder van begin

december 2014 van AWV waarvan sprake ging over informatie en bewegwijzering op autosnelwegen en gewestwegen. Het heeft tot doel om de bewegwijzering langs autosnelwegen en gewestwegen conform die wettelijke voorschriften te doen en op een uniforme manier in heel Vlaanderen.

Dat dienstorder is niet nieuw. Er is een gelijkaardig dienstorder uitgevaardigd in 2012. Het verschil is dat het dienstorder uit 2012 stelt dat niet-conforme doch vergunde verkeersborden mogen blijven staan, terwijl het recente dienstorder expliciet stelt dat alle niet-conforme borden moeten worden verwijderd tegen 30 juni 2015.

Voor alle duidelijkheid, ik sta achter het principe dat bewegwijzering in Vlaanderen, maar dat geldt, denk ik, voor iedereen, langs gewest- en auto-snelwegen conform de wettelijke voorschriften en op een uniforme manier gebeurt. Ik ben bereid om de 'talk' van de minister-president te 'walken' en om de lokale besturen de bevoegdheid te verlenen om verkeersborden te plaatsen langs gewestwegen. Dat sluit aan bij het streven van de Vlaamse Regering om tegen 31 maart van dit jaar duidelijk te bepalen op welke terreinen de autonomie van de lokale besturen verhoogd kan worden. We kunnen de vraag stellen of het de taak is van de Vlaamse overheid om langs gewest- en autosnelwegen borden te plaatsen die enkel een lokaal belang hebben.

In dat opzicht geef ik een paar aandachtspunten mee. Een, dat het wettelijk kader voor iedereen hetzelfde is en dat we de ambitie inzake uniformiteit benadrukken. Twee, dat we de ambitie hebben om het aantal borden te beperken, net zoals dat ook de drive is om van de 90-regel naar de 70-regel te gaan, omdat vooral de 90-regel dé regel is. Maar 5000 kilometer is vandaag uitzondering, en maar 2000 kilometer is regel, zodat we het aantal verkeersborden kunnen beperken. Ik ben niet altijd even overtuigd dat de gemeenten alle vragen zullen kunnen weerstaan om bepaalde handelszaken en dergelijke te gaan bewegwijzeren. Dit even terzijde, het doet er eigenlijk niet toe. Drie, nu staat het Vlaamse Gewest in voor de kosten en de plaatsing van de verkeersborden. Als de lokale besturen daarvoor bevoegd zouden worden, zoals gevraagd, lijkt het de logica zelf dat zij die kosten dragen.

Een en ander vergt wel een decretale wijziging van het decreet van 16 mei 2008. Dat wijst de kosten en de plaatsing nu expliciet toe aan de wegbeheerder. Misschien kunnen we van de gelegenheid gebruikmaken om de verplichte invoer van de verkeersborden, de verplichte update van de verkeersbordendatabank, daaraan te koppelen, maar dat is nu van minder relevantie.

Dan is er de vraag om de maximumsnelheid op alle wegen naar 70 kilometer per uur te brengen. In de discussie rond de beleidsnota heb ik al aangegeven dat ik voorstander ben om van 70 kilometer per uur de nieuwe norm te maken buiten de bebouwde kom. Om het snelheidsregime aan te passen, moeten we natuurlijk in eerste instantie artikel 11 van de Wegcode met betrekking tot de snelheidsbeperking aanpassen. Ik tracht om de eerstkomende maanden met een gedragen voorstel te komen waarover een akkoord kan bestaan met alle betrokken partijen en waarna het – het is geen fetisj – wat mij betreft in een besluit van de Vlaamse Regering kan worden gegoten. Daar komen we straks nog op terug. Uiteindelijk is het parlement de baas. Er is ook overleg gepland met de VVSG wat dat betreft.

Het zal wel degelijk gaan om een voorstel van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom in zijn geheel en niet alleen op de gewestwegen. Twee systemen naast elkaar laten bestaan zou een beetje gek zijn. Wegen met 70 kilometer per uur en wegen met 90 kilometer per uur is te gek. U vraagt trouwens allemaal naar uniformiteit. De maximumsnelheid van 90 kilometer per uur kan niet worden gehandhaafd voor wegen van 'lagere orde'.

Een besluit of een decreet: dat is een legistische kwestie. In het verleden werd de Wegcode altijd aangepast bij besluit en niet bij decreet. Dat heeft te maken met flexibiliteit. De Wegcode moet bij herhaling en snel kunnen worden aangepast; een decreet moet een langer proces doorlopen en biedt minder mogelijkheid tot flexibiliteit. In geval van een besluit kan men misschien meer relevante actoren betrekken, maar het parlement is de baas. Ik reik u maar enkele elementen aan.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Dat is de daad bij het woord voegen, minister. Als men spreekt over denken, durven en doen, moet men ook durven. Men moet niet per se tegen een administratie zijn, men moet samenwerken. Op zeker ogenblik, als mensen hun eigen weg beginnen te gaan, los van de maatschappelijke realiteit, weliswaar gestoeld op wettelijke reglementeringen, dan moet men die tot de orde roepen. Zeker als men beslist om zich op de kerntaken te concentreren en daardoor moet besparen. Het is een provocatie om daar tientallen en tientallen mensen op te zetten om dat te inventariseren, op papier te zetten, naar gemeentebesturen te sturen, op te volgen, en links en rechts maan- en herinneringsbrieven te schrijven.

Het is belangrijk wat u hier hebt verteld, namelijk dat u onder bepaalde voorwaarden bereid bent om de steden en gemeenten zeggenschap te geven over de borden die eigenlijk buiten de verkeersreglementering vallen en binnen de signalisaties. Het gaat om de signalisatie van openbare en andere voorzieningen in de stad en gemeente vanaf de gewestweg.

Volgens sommigen valt het te bezien of alle gemeenten kunnen weerstaan aan de drang om toch niet te overdrijven. De Vlaamse administratie heeft veel goede ambtenaren. Er zijn er echter ook veel die het traject van de subsidiariteit en de versterking van de lokale besturen niet volgen. Ze zijn niet mee.

De lokale besturen staan het dichtst bij de mensen. Dit mag ook wel eens worden gezegd. Er wordt heel snel een karikatuur van de lokale besturen gemaakt. Als we die niet bij de les en in het gareel houden, zullen we nog eens iets meemaken. Dat valt echter allemaal mee. Ik heb ondertussen veel ervaring op beide bestuursniveaus. Het gezond verstand en de bereidheid om binnen redelijke termijnen te helpen, zijn bij de lokale besturen met voorsprong aanwezig. De andere overheden kunnen zich hier soms aan spiegelen. Er zijn uiteraard individuele voorbeelden die het goed doen.

Minister, volgens mij is het belangrijk dat u AWV nu al uw intentie meedeelt. Ze moeten met deze prul stoppen. Ze blijven daarmee bezig. Ze volgen dat traject. Aangezien we op het vlak van het wegenbeheer op dit ogenblik met veel uitdagingen zitten, kan dit niet. Er zijn hier voorbeelden gegeven. We kunnen ze daar niet verder aan laten werken. Als dat gebeurt, zullen we dit hier ter sprake moeten blijven brengen.

Als er decretale aanpassingen moeten gebeuren, moeten we eens nagaan of we dit vanuit het Vlaams Parlement moeten doen of dat dit best in de schoot van de Vlaamse Regering gebeurt. Op dat vlak moeten we pragmatisch zijn.

Mijnheer Parys, wat het snelheidsregime betreft, wil ik duidelijk zijn. Ik heb een uniforme regime van 70 kilometer per uur vermeld om een beeld te scheppen. Als ergens nog een vrijliggend gedeelte van een gewestweg met een middenberm ligt, heb ik er geen probleem mee toe te laten dat daar 90 kilometer per uur wordt gereden. Wat dit betreft, is het gezond verstand me nog niet ontgroeid.

We moeten de beperking tot 70 kilometer per uur als de regel en de beperking tot 90 kilometer per uur als de uitzondering zien. Nu is het omgekeerd en de

uitzonderingen zijn ondertussen talrijker dan de regel zelf. Hierdoor is langs de gewestwegen een oerwoud aan 70 kilometerborden. Onmiddellijk na elke weg die op de gewestweg uitmondt, moet weer een 70 kilometerbord worden geplaatst. Veel ongevallen vinden plaats omdat er langs onze gewestwegen zo veel snelheidsborden staan dat de mensen niet meer opletten. Het is eigenlijk een bord over de lengte van de hele weg. Iedereen kan wel voorbeelden uit zijn eigen regio, stad of gemeente geven.

Minister, ik ben u erkentelijk. Met betrekking tot de punten die ik maak, hebt u een openheid van geest. Ik maak die punten op mijn manier. Ik ben ook bereid de goede elementen te vermelden.

Er zijn bij AWW goede elementen te vinden. Die ambtenaren hebben echter een houding die soms sterker dan henzelf is. Dat zit enigszins in alle Vlaamse administraties. Als het om de lokale besturen gaat, gedragen ze zich als schoolmeesters tegenover leerlingen. Dat moet eruit. Het moet een volwassen partnerschap zijn. Als een lokaal bestuur in de fout gaat, moet het op de vingers worden getikt. De lokale besturen mogen echter niet als kinderen worden behandeld. Dat mag de algemene regel of algemene houding niet zijn.

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

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik dank ook de andere sprekers. Ik zie hier een en ander groeien. Als er een Vlaams kader komt, als de beslissingen eventueel op gemeentelijk niveau kunnen worden genomen, als er een responsabilisering komt en voor die borden wordt betaald en als dit eventueel aan een update van de verkeersbordendatabank kan worden gekoppeld, zullen we met betrekking tot de bewegwijzering een stap vooruit zetten.

Wat de snelheidsnormering betreft, lijkt het me ook belangrijk naar een consensus te groeien over een verstandige manier om hiermee om te gaan. We moeten nagaan hoe de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement dit pragmatisch en op de meest flexibele wijze kunnen realiseren. Volgens mij zijn we op de goede weg.

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

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Minister, het lijkt me belangrijk dat AWW de juiste prioriteiten stelt. Uit dit debat blijkt dat de lokale besturen aanvoelen dat de aandacht voor de verkeersborden en bewegwijzering niet direct de prioriteit is waar AWW zich mee moet bezighouden.

U hebt het ook gehad over een voorstel van decreet om het snelheidsregime aan te passen. Persoonlijk ben ik voorstander van een voorstel van decreet dat in het Vlaams Parlement wordt ingediend. Ik kan er begrip voor opbrengen dat u als minister veeleer voor een besluit pleit. We moeten echter kijken welke initiatieven we vanuit het Vlaams Parlement kunnen nemen. Daar moeten we dan ten volle voor gaan.

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

**De heer Lode Ceysens (CD&V):** Minister, er wordt wel eens gezegd dat iemand af is van wat hij heeft gezegd. Ik heb destijds vastgesteld hoe de problematiek van de oude verkeersborden is aangepakt. Dat was een echt monnikenwerk. Al die bordjes zijn in kaart gebracht en iedereen is hiervan op de hoogte gesteld. Ik heb me toen drie of vier keer aan mijn stoel moeten vasthouden om er niet af te vallen.

We staan in deze tijden voor veel uitdagingen. Ik vraag me eigenlijk af hoeveel tijd dat heeft gekost. Het heeft natuurlijk niet veel zin meer dat achteraf nog te meten. Dat zou immers nog bijkomende tijd in beslag nemen. Volgens mij is dit een duidelijke les. Als we ons met belangrijke zaken moeten bezighouden, moeten we ons in de toekomst niet meer met dergelijke prullen bezighouden.

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

**Minister Ben Weyts:** Als bevoegd minister moet ik toch op iets wijzen. We gaan er steeds van uit dat de lokale besturen te goeder trouw handelen. Dit geldt ook voor onze ambtenaren en voor de administratie. Zij werken natuurlijk binnen een decretaal kader dat hun bepaalde verplichtingen oplegt.

Als wegbeheerder krijgen ze bepaalde verplichtingen opgelegd. Soms zien ze er nauwgezet op toe dat dat ook decretaal en correct wordt nageleefd. Het is aan ons, beleidsvoerders en parlementsleden, om het decretaal kader te wijzigen. In 2008 is er een wijziging doorgevoerd. Als we daarvan willen terugkomen, ben ik daar graag toe bereid. We hebben de aandachtspunten en de contouren aangegeven, maar in de eerste plaats is het aan ons, politiek verantwoordelijken, om op te treden.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, u hoort hier wat u hoort. AWV, dat hier trouwens aanwezig is, krijgt vanop alle banken geen gele, maar een rode kaart. De hiërarchie is uiteraard verantwoordelijk. Mensen voeren soms ook maar opdrachten uit.

Minister, ik herinner u aan de uitspraak van minister-president Bourgeois: "Het is gedaan met het opleggen van allerlei minutieuze regels door de Vlaamse administraties. We gaan ons op onze kerntaken richten. Door in de planlast te schrappen, hebben we ook minder ambtenaren nodig om al die detailregels te controleren."

Als collega's zeggen dat ze daar lokaal een hoop gezever mee hebben, dan geeft dat aan dat men over de partijgrenzen heen uit de bocht is gegaan. Laat de regels nog zijn wat ze zijn, je kunt altijd prioriteiten stellen op het ogenblik dat u spreekt over focus op kerntaken en proberen met minder mensen meer te doen. Ondertussen probeert u zich in te dekken door naar de pers te stappen. In De Standaard van enkele dagen geleden stond: "Minder bordjes om door de bomen het bos te zien."

Minister, trop is te veel. Ik ben zelf zes jaar minister geweest. U moet uw ambtenaren verdedigen en dat siert u, maar als het erover is, dan is trop te veel. We kennen allemaal de uitdrukking van wijlen Paul Van den Boeynants. Minister, als u vanuit uw kabinet aan AWV het signaal geeft om ermee te stoppen, ook met de verdere uitvoering en opvolging, dan is het van de baan. Anders moeten we opnieuw interpellieren, en daar winnen we niets mee. We moeten ons focussen op de dingen die belangrijker zijn. Die boodschap moeten we ook aan de Vlaamse administraties geven, waaronder AWV. Daarvoor is er geen draagvlak, ook niet binnen de meerderheid van deze commissie.

**De voorzitter:** Tijdens de discussie heb ik de suggestie gehoord om eventueel experts te horen over snelheidsregimes. Ik stel voor dat we dat straks bij de regeling der werkzaamheden bekijken.

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 berichtgeving van de Fietsersbond over de toegenomen klachten over slecht onderhouden fietspaden bij het Meldpunt Wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 677 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van de heer Dirk de Kort tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klachten met betrekking tot slechte fietspaden – 705 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

**Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, ik wil beginnen met een positieve vaststelling, namelijk dat bij de realisatie van het tweede integraal fietsinvesteringsprogramma van het Vlaamse Gewest ontbrekende schakels zullen worden ingevuld in een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Dat is nodig, want we hebben nood aan een verkeersveilig en comfortabel aaneengesloten fietsnetwerk in Vlaanderen.

In september 2014 hoorde ik dat men tot eind 2015 300 miljoen euro wil vrijmaken voor 516 fietsprojecten in Vlaanderen. Dat is een positieve noot. Om de versnippering van het fietsbeleid tegen te gaan en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van maar liefst 12.000 kilometer te vervolledigen, was er in 2010 al een eerste integraal fietsinvesteringsprogramma. Dat is positief, maar het moet worden volgehouden.

Minister, 40 procent van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk ligt op de gewestwegen, dus ligt 60 procent op gemeentewegen. Zo zijn gemeenten, en ook provincies natuurlijk, een belangrijke schakel om te zorgen dat het fietsroutenetwerk en het fietsbeleid op de juiste manier wordt voortgezet.

Een Vlaming verplaatst zich per dag ongeveer 2,72 keer. De helft van die verplaatsingen is binnen fietsbare afstand, dus maar 5 kilometer ver. 16,5 procent is zelfs korter dan 1 kilometer. Van het woon-schoolverkeer gebeurt 60 procent van de verplaatsingen tot 5 kilometer met de fiets of te voet. Kinderen zijn daar veel actiever in, want van verplaatsingen tot 5 kilometer in het woon-werkverkeer gebeurt maar 30 procent met de fiets of te voet. Daar zijn veel redenen voor, onder andere het weer en het netjes aankomen op het werk, maar er zijn ook nog andere redenen. Er is dus nog potentieel als men in het woon-werkverkeer zou volhouden wat men doet in het woon-schoolverkeer. Dan is men al een heel eind vooruit. Er is dus nog veel potentieel om te zorgen dat men in Vlaanderen meer fietst, wat het voordeel heeft van minder fileleed enzovoort.

Als fietser komt men heel veel obstakels tegen. Die gebreken aan fietspaden kan men melden op het meldpunt van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse overheid. De eerste tien maanden van 2014 kwamen volgens de Fietsersbond al 3317 klachten binnen over slecht onderhoud van fietspaden. Dat was toen al meer dan in heel 2012. Het aantal klachten dit en vorig jaar is aanzienlijk aan het stijgen. Men klaagt vooral over putten in de wegen en over de slechte verlichting van de fietspaden. Eind december 2014 maakte het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) nog ongevallencijfers bekend voor fietsers, die zeer alarmerend zijn. Elke dag gebeuren ongeveer 25 fietsongevallen. Dat gaat van lichte schrammen tot zware verwondingen.



Elke dag valt er ook een dode in het verkeer. Volgens de Fietzersbond en volgens veel mensen gebeurt er veel te weinig met het aantal klachten dat op voorhand als waarschuwing gegeven wordt over de slechte staat van de fietswegen en -paden.

In 2007 voerde AWW voor het eerst een heel grootschalige inspectie van de fietspaden in. Sindsdien worden ze gecontroleerd. Tweejaarlijks wordt een controle uitgevoerd. Die gebeurt visueel: men gaat op de fiets de routes rijden. Met die methode stelt men dan tweejaarlijks vast hoe het is gesteld met de fietspaden.

Het meest recente rapport dat ik heb kunnen vinden, is van 2013. In het algemeen is de staat van de fietswegen en -paden gelijk aan die van 2011. Dat zou erop neerkomen dat 88 procent van de fietspaden goed of heel goed aangelegd is. Er blijft dus nog wel een deeltje over dat niet in goede staat is.

Die bevindingen staan in schril contrast met de bevindingen van de Fietzersbond. Ik had daarom graag van u vernomen of u daar een verklaring voor hebt. Waarom zijn de cijfers over de staat van onze fietspaden zo uiteenlopend?

Ik kreeg ook graag een reactie op de berichtgeving van de Fietzersbond over de mogelijke stappen ter remediëring die u of uw administratie zou kunnen zetten.

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

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, op de laatste dag van 2014 lanceerde de Fietzersbond een opvallende oproep. De Fietzersbond raadde de fietsers aan om de wegbeheerder aan te klagen als ze een ongeval hebben door een slecht onderhouden wegdek.

Bij het meldpunt van de Vlaamse overheid zijn in de eerste 10 maanden van vorig jaar 3317 klachten binnengekomen over slecht onderhouden fietspaden. Dat is de helft meer dan in 2013. De voornaamste klachten zijn daarbij putten in het wegdek en slechte verlichting.

Bij een ongeval raadt de Fietzersbond aan om een proces-verbaal te laten opstellen en aan de wegbeheerder – de stad, gemeente of het gewest – een schadevergoeding te vragen. De Fietzersbond lanceert deze oproep in het licht van de nieuwe ongevallencijfers van het BIVV, die alarmerend zijn voor fietsers: dagelijks gebeuren er 25 fietsongevallen en elke week valt er een dode in het verkeer.

Daarnaast stelt de Fietzersbond dat er te weinig gebeurt met de klachten die binnenkomen bij het Meldpunt Fietspaden, vandaar de oproep aan fietsers om zelf de wegbeheerder aan te klagen bij een ongeluk door slecht onderhouden fietspaden.

Minister, hoe gaat u om met deze oproep van de Fietzersbond? Welke gevolgen zal dit hebben voor de wegbeheerders: steden, gemeenten en het gewest? Welke maatregelen zult u nemen om het aantal fietsongevallen te beperken?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, dames en heren, de concrete aanleiding was de berichtgeving van eind december. Ook ik was enigszins verrast door de meldingen en de cijfers. Ik heb contact opgenomen met de Fietzersbond om te weten waar ze precies vandaan kwamen. Het bleek dat de communicatie niet van de Fietzersbond kwam.

Mevrouw Lies Jans heeft me hierover een schriftelijke vraag gesteld 'in tempore non suspecto', op 19 december. Ik heb haar het antwoord met de recente cijfers ook bezorgd.

Ik moet eerst verduidelijken dat er een Meldpunt Wegen is en een Meldpunt Fietspaden. Ze verwijzen naar elkaar, dat is het probleem absoluut niet, maar het zijn aparte meldpunten.

De website [www.meldpuntfietspaden.be](http://www.meldpuntfietspaden.be) heeft in 2013 in totaal 4027 meldingen ontvangen. In 2014 waren dat er totaal 3829. Er is dus een lichte daling van het aantal meldingen. Ik maak onmiddellijk de kanttekening dat dit niet altijd eenduidig te interpreteren is. Een stijging van het aantal meldingen houdt ook verband met de mate van bekendheid van het bestaan van het meldpunt.

Op het meldpunt kan men klachten over de staat van een fietspad melden, zowel voor fietspaden langs gewestwegen als langs de lokale wegen. Specifiek voor de gewestwegen werden in 2013 1665 meldingen ontvangen, in 2014 1449. Het gaat dus om minder dan de helft van het totale aantal meldingen, maar het aandeel is iets hoger in 2014.

De oproep van de Fietsersbond om de wegbeheerder aan te klagen in het geval van een ongeval, is niet nieuw. Vandaag geldt het recht om dat te doen, zowel tegenover de lokale overheid als tegenover de Vlaamse. Fietsers hebben, net als automobilisten, het recht om een schadeclaim in te dienen indien ze van oordeel zijn dat ze schade hebben geleden die wordt veroorzaakt door de toestand van de weg of het fietspad. In het verleden hebben al meerdere fietsers een dergelijke claim ingediend, zowel lokaal als gewestelijk. Ik verwacht geen bijzondere gevolgen voor het gewest aangezien deze procedure sinds lange tijd bestaat binnen de Vlaamse overheid.

U vroeg naar maatregelen om het aantal ongevallen te beperken en de staat van de fietspaden te verbeteren. We weten allemaal dat een goed onderhouden en aangelegde fietsroute-infrastructuur belangrijk is. Daarnaast wordt ook ingezet op educatie en vorming specifiek voor de fiets. Het gaat dan over maatregelen rond zichtbaarheid, bescherming, acties voor fietshelmen, verkeerseducatie op school, fietsproeven en fietsexamens, campagnes enzovoort.

Er is ook de concrete staat van de fietspaden. De kwaliteit van de fietspaden ligt ook mij na aan het hart.

We trachten dat maximaal in kaart te brengen. Dat gebeurt op twee sporen, we moeten bekijken of dat niet op één spoor kan. Ik verklaar me nader. Enerzijds zijn er de gegevens die we krijgen via de wegtoezichters van het Agentschap Wegen en Verkeer die op de baan de toestand van de wegen en fietspaden opvolgen en die eventuele gebreken onmiddellijk melden. Daarnaast is er binnen de administratie Mobiliteit en Openbare Werken nog een extra meetsysteem van fietspaden ontwikkeld. Op vraag van de gemeentebesturen gaat men met meetfietsen de staat van de fietspaden controleren en registreren. Het gaat dan over de putten in de weg, de breedte van het fietspad, en dat voor beperkte tracés. Die controles worden niet geaggregeerd, het gaat altijd over onderzoeken die zich beperken tot een specifiek tracé, meestal op vraag van de gemeenten die de staat van hun fietspaden in kaart willen brengen.

Ik bekijk met mijn administratie hoe we de bestaande kennis en meetdata over de fietspaden kunnen bundelen. Nu gebeuren er twee metingen. Zo zijn er de metingen door het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van de bevindingen van de districtsmedewerkers en van de metingen die gebeuren met een scooter langs de gewestwegen. Daarnaast is er de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, die met meetfietsen fiches opstelt over de toestand van de wegen op bepaalde tracés. Het lijkt me nuttig om die gegevens samen te brengen om op die manier een eenduidiger en meer gedetailleerd overzicht te krijgen van de staat van onze fietspaden.

**De voorzitter:** Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

**Mevrouw Anke Van dermeersch (Vlaams Belang):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Meten is weten. Ik wil er dan ook op aandringen dat de controle door de wegentoezichers van het Agentschap Wegen en Verkeer, die de fietspaden affietsen, op punt blijft. Ik vind een tweejaarlijkse controle al redelijk ruim maar ik begrijp ook dat de wens om dat allemaal te doen moet worden bekeken binnen de budgettaire mogelijkheden. Fietsen is wel degelijk een belangrijk domein waar nog veel vooruitgang kan worden geboekt om mensen op de fiets te krijgen en om trajecten van minder dan 5 kilometer meer met de fiets te laten afleggen in optimale omstandigheden. Als het fietspadennetwerk veel beter is, zullen mensen sneller de fiets nemen. Hoe dat wordt georganiseerd, door de wegentoezichers van Wegen en Verkeer of via het meten op aanvraag van gemeenten, dat is me om het even, als het maar gebeurt. Weten is meten, en op die manier kan men een beter fietsnetwerk uitbouwen.

Wat de dalingen betreft, hebt u de juiste cijfers gegeven. Die daling is inderdaad afhankelijk van cijfers, eventueel van het bekend of minder bekend worden van een meldpunt na een campagne. Toch is het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met die meldingen, want niet iedereen kan gebruikmaken van zijn recht op het formuleren van een klacht. Wanneer er iets gebeurt, kan men een klacht indienen, maar dan moet men een verzekering hebben, een advocaat inschakelen. Vele mensen hebben niet de financiële middelen om een klacht te formuleren naar aanleiding van wat er gebeurt op een fietspad of naar aanleiding van een gebrekkige wegeninfrastructuur. Dat geldt niet alleen voor fietsers maar ook voor mobilisten en voetgangers. Het Vlaamse Gewest moet dat in het oog houden en moet wel degelijk rekening blijven houden met het aantal meldingen.

Men zal u daarvan op de hoogte houden, minister. Burgers zullen meldingen blijven doen maar ook vanuit de politiek zullen wij blijven hameren op het feit dat de fietsinfrastructuur belangrijk is. In dat opzicht zult u ook worden aangemaand door organisaties zoals de Fietsersbond om te zorgen voor een goede verkeersinfrastructuur.

Vandaag heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde bekendgemaakt dat er negen genomineerden zijn voor de titel van fietsstad of fietsgemeente 2015. Dit is nu de tweede editie. Volgens een persmededeling is dit evenement er speciaal op gericht om u erop te wijzen dat het belangrijk is dat er een goed fietsnetwerk komt. U zult dus vanuit allerlei hoeken achterna worden gezeten om te zorgen voor een beter fietsnetwerk. Er waren volgens de persmededeling 34 inschrijvingen, maar er zijn heel wat meer gemeenten die in de toekomst trots zouden moeten zijn op hun fietspadennetwerk. Er is dus nog heel veel werk aan de winkel voordat alle gemeenten zo trots zijn op hun netwerken dat zij zich allemaal willen inschrijven voor die prijs van beste fietsstad of fietsgemeente. Als dat het geval zou zijn, zouden er veel meer mensen fietsen, met alle gevolgen van dien voor het verminderen van het fileleed enzovoort.

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

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik dank u voor de verduidelijking.

Als er een melding binnenkomt, is het ook belangrijk te weten welke stappen er verder worden gezet en binnen welke termijn. Als er hier wordt gerapporteerd over de toestand van de wegen, dan zou het goed zijn om tegelijkertijd te rapporteren over de toestand van de fietspaden. Op die manier weten we of er vooruitgang wordt geboekt op het vlak van de kwaliteit van onze fietspaden.

Ik heb de indruk dat er binnen Vlaanderen veel meer wordt gefietst. Dat betekent dat er ook meer ongevallen kunnen gebeuren. Toch heb ik, als ik naar de cijfers

kijk, niet de indruk dat er meer wordt gefietst. Ik vraag me dan ook af hoe men in het onderzoek over het verplaatsingsgedrag komt bij dat aantal fietsers.

**Mevrouw Lies Jans (N-VA):** Minister, u verwees ook naar mijn schriftelijke vraag naar het exacte aantal meldingen van het afgelopen jaar. We zien ter zake inderdaad die lichte daling van ongeveer 5 procent. Voor mij en ook voor onze fractie is dat maar een relatieve daling van de meldingen. Het lijkt me belangrijk dat we vaststellen dat de meldingen voor bijna 70 procent over de staat van het wegdek van het fietspad gaan. Het gaat over putten, scheuren, allemaal elementen die wijzen op een minder goed onderhoud van de infrastructuur. U hebt zelf in uw beleidsnota ook aangegeven dat de uitbouw van ons fietsnetwerk een prioriteit is voor u. Voor onze fractie is het ook een prioriteit dat ook in de nodige budgetten wordt voorzien voor de onderhoud van het bestaande netwerk, zodat we ervoor kunnen zorgen dat die meldingen over de slechte staat van de fietspaden kunnen verminderen.

Als ik naar de cijfers kijk, vind ik het een opvallende vaststelling dat die meldingen voor 38 procent betrekking hebben op gewestwegen en voor 62 procent op gemeentewegen. Ik weet dat ook de lokale besturen budgettaire moeilijke tijden kennen, maar ook voor hen is het beter onderhouden van die infrastructuur zeker een aandachtspunt.

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

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer de Kort, als die klachten worden gemeld bij het betrokken meldpunt, dan worden ze ook automatisch doorgestuurd naar de verantwoordelijke wegbeheerder. Dat gebeurt allemaal automatisch. Ik weet niet of u de cijfers hebt over de regionale spreiding van het aantal klachten, maar dat is ook interessant. Je ziet een constante ter zake. West-Vlaanderen heeft het minste aantal meldingen. Heeft dat te maken met de staat van de weg of met de aard van het beestje? *(Opmerkingen. Gelach)*

Daar zijn er alleszins de minste klachten, en in Antwerpen de meeste, maar dat zal volledig te wijten zijn aan de staat van de weg. Maar dit terzijde.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van mevrouw Lies Jans tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van de elektrische fiets – 724 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**Mevrouw Lies Jans (N-VA):** Voorzitter, minister, geachte leden, ik heb een vrij uitgebreide vraag over elektrische fietsen en de veiligheid daarvan. Ik heb deze vraag gesteld omdat we vaststellen dat de opkomst van de elektrische fiets opmerkelijk is. Ik heb de cijfers van 2014 van de verkoop van fietsen ook eens even opgevraagd. Daaruit blijkt dat er in België 436.000 fietsen zijn verkocht, waarvan 20 à 23 procent elektrische fietsen. Dat wil zeggen dat zeker die elektrische fietsen een enorme boom kennen.

Naast het positieve element van de stijgende verkoop en het stijgend gebruik van die elektrische fiets stellen we echter toch ook wel een aantal groeiproblemen vast. Het is al aangehaald bij de vorige vraag: het aantal fietsongevallen is het afgelopen jaar aanzienlijk gestegen, met ongeveer 25 procent. Nu beschikken we op dit moment niet over cijfers over ongevallen met een elektrische fiets, maar

uit onderzoek in Nederland van 2012 blijkt dat een derde van het aantal fietsongevallen bij 50-plussers te wijten was aan het gebruik van de elektrische fiets. Daarmee wil ik er maar op wijzen dat er toch wel wat problemen zijn qua veiligheid.

Ook onze fietsinfrastructuur is niet altijd aangepast aan de hogere snelheden. Er zijn de ruimere bochtcircels die noodzakelijk zijn voor de elektrische fietsen. Het voorstel was dus al geformuleerd om het Vademecum Fietsvoorzieningen in die zin aan te passen aan de opkomst van de elektrische fiets.

Zoals ik al zei, is er een gebrek aan cijfermateriaal. Dat komt omdat er geen aparte registratie is van ongevallen met elektrische fietsen. Daarnaast, naast dat meten, stellen we ook vast dat het besturen van elektrische fietsen niet eenvoudig is, dat opleidingen noodzakelijk zijn.

Ook de maximumsnelheid van de elektrische fiets is toch een knelpunt. Er bestaan twee soorten elektrische fietsen. Er zijn de gewone fietsen, die tot 25 kilometer per uur kunnen rijden en ook aan die reglementering moeten voldoen. Daarnaast zijn er de zogenaamde 'speedbikes', elektrische fietsen die een snelheid van 45 kilometer per uur halen. Dat wil dan ook zeggen dat die laatste categorie fietsen onder de noemer van de bromfietsen vallen, en dus ook aan de voorwaarden voor bromfietsen moeten voldoen: men moet een verzekering hebben, een helm dragen en zo meer.

Enkele weken geleden heeft de Fietsersbond een standpunt ingenomen over het gebruik van elektrische fietsen die sneller rijden dan 25 kilometer per uur. De bond stelt voor om die van het fietspad te halen en hen op de openbare weg te laten rijden. Uit onderzoek naar bromfietsen uit het verleden bleek immers alvast dat er minder ongevallen gebeuren sinds die op de rijbaan rijden. De handhaving is vanuit mijn oogpunt wel een knelpunt ter zake, want het is niet zo gemakkelijk om flitspalen voor elektrische fietsen op de fietspaden te plaatsen. Toch vindt de Fietsersbond het nuttig dat deze norm wordt ingesteld. Ook in Nederland, dat toch wel dikwijls het gidsland is, zoals de heer Keulen ook dikwijls zegt, stellen we vast dat het kenniscentrum Fietsberaad heeft voorgesteld om de fietspaden te beperken voor de fietsen die tot 25 kilometer per uur kunnen rijden. Er is dus toch wel een beweging aan de gang om ter zake wijzigingen aan de regelgeving aan te brengen.

Minister, ook het al dan niet verplichten van een helm bij het gebruik van de elektrische fiets is belangrijk. Alweer Nederland voerde vanaf 2017 de regel in dat bestuurders van elektrische fietsen die sneller gaan dan 25 kilometer per uur, verplicht een helm moeten dragen.

Minister, hebt u plannen om het Vademecum Fietsvoorzieningen aan te passen aan de noden van de elektrische fiets?

Hoe staat u tegenover het standpunt van de Fietsersbond omtrent de maximum toelaatbare snelheid van elektrische fietsen op fietspaden? Bent u er in dit kader voorstander van om de zogenaamde 'speedy bikes' in een ander statuut onder te brengen? Welke concrete initiatieven zult u hiertoe eventueel ondernemen?

Hoe staat u tegenover het verplichten van helmdracht bij elektrische fietsers?

Zult u initiatieven nemen om over te gaan tot een aparte registratie van ongevallen met elektrische fietsen?

Gaat u, ten slotte, naast de bestaande opleidingen, nog andere initiatieven nemen om de rijvaardigheid van bestuurders van elektrische fietsen te bevorderen?

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Ik wil graag aansluiten bij deze vraag om uitleg. Minister, ik denk dat duidelijk blijkt dat de fiets steeds meer aan belang wint in deze commissie. Het is goed dat het meermaals onder de aandacht komt.

Ik denk dat het ook goed is dat we verder gaan kijken naar de regelgeving en dat we ter zake moeten kijken naar het KB van 1 december 1975. In plaats van de artikels te lezen, zal ik het wat vereenvoudigen. Enerzijds moeten we een onderscheid maken tussen iets waarop je niet trapt, dat geen fiets is, en iets waarop je wel trapt, al dan niet met een trapondersteuning, dat wel een fiets is. Maar als die trapondersteuning blijft werken boven de 25 kilometer per uur, wordt het een bromfiets en zit je met de verplichte reglementering waarnaar werd verwezen in verband met het dragen van een helm en de noodzakelijke verzekering. Met een bromfiets mag je je soms op een fietspad begeven, maar dat is uitzonderlijk.

De wetgeving is eigenlijk niet echt heel eenvoudig. We hebben het zelf ook wat moeten uitzoeken. In elk regeerakkoord en elke beleidsnota wordt vooropgesteld dat die zaken verder zullen worden vereenvoudigd. We zouden dus stappen voorwaarts kunnen zetten op dat vlak. Dat is ook de intentie van de minister.

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

**Minister Ben Weyts:** Het vademecum werd al recent, in maart 2014, aangepast in functie van elektrische fietsen, vooral met nieuwe richtlijnen voor de aanleg van fietssnelwegen. Daarbij werden er een aantal technische aanpassingen doorgevoerd. Zo bedraagt de ontwerpsnelheid 30 kilometer per uur. Ook de minimumhoogstralen werden aangepast tot 35 meter. Voor op- en afritten bedragen die respectievelijk 20 kilometer per uur en 15 meter. Voor normale fietspadtracés wordt een minimumhoogstraal van 10 meter toegepast. Dat is allemaal zeer technisch. In dat kader zijn er dus reeds aanpassingen gebeurd.

De Fietzersbond heeft in haar communicatie gesteld dat "elektrische fietsen die sneller gaan dan 25 kilometer per uur en bromfietzers klasse B in zones met maximum 50 kilometer per uur niet op het fietspad zouden mogen." Dat is het standpunt van de Fietzersbond. Het gaat over de verhouding van de trage met de snellere fietsers of bromfietzers.

Ik denk dat de Fietzersbond daar een punt heeft. Maar moet men daarom de regelgeving wijzigen? Ik vind van niet. We moeten natuurlijk rekening houden met de verhouding van de bromfietser klasse B tegenover het wegverkeer, maar de huidige regelgeving, het KB betreffende de motorfiets van 28 december 2006, zegt dat wanneer de snelheid beperkt is tot 50 kilometer per uur of minder, de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B het fietspad mogen volgen, op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers die zich hierop bevinden niet in gevaar brengen. Wanneer een hogere snelheidsbeperking geldt, moeten de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B het fietspad volgen. De elektrische fietsen, ook wel speedy bikes, pedelecs of speed pedelecs met trapondersteuning tot 45 kilometer per uur, vallen onder de categorie bromfiets klasse B. Je moet het inderdaad wel weten.

Het gebruik van een gewone elektrische fiets, begrensd tot 25 kilometer per uur en met trapondersteuning, willen we vanzelfsprekend blijven aanmoedigen, omdat dat ervoor zorgt dat heel wat mensen dat beschouwen als een valabel alternatief voor andere vervoersmodi.

Ik herhaal dat ik geen voorstander ben voor het verplichten van fietshelmen op zich, ook niet voor een elektrische fiets met een trapondersteuning die maximum 25 kilometer per uur haalt, wat ik een gewone elektrische fiets noem. In het

verleden hebben we gezien dat een en ander ontmoedigend en ontradend werkt in de praktijk en mensen ertoe aanzet minder de fiets te nemen.

Ik geef mijn mening over de helmdraagplicht, maar het is een federale bevoegdheid. Maar in het kader van de omzetting van de Europese verordening 168 van 2013 naar Belgisch recht wordt de helmdraagplicht, specifiek voor de speed pedelecs of de speedy bikes, die tot 45 kilometer per uur zijn begrensd, wel degelijk op federaal niveau bekeken. Daarbij is het de discussie of je nu spreekt over een fietshelmdraagplicht of een bromfietshelmdraagplicht.

In antwoord op de vraag naar een aparte registratie van ongevallen met elektrische fietsen heb ik een novum: sinds kort is dat inderdaad het geval. Op het nieuwe ongevallenregistratieformulier, op basis waarvan de officiële statistieken worden opgemaakt, is nu ook de afzonderlijke categorie 'elektrische fiets' aangeduid.

Wat betreft de bevorderingsinitiatieven op het vlak van de rijvaardigheid van bestuurders van elektrische fietsen geldt in eerste instantie dat we de bestaande projecten willen evalueren. Het gaat om het project 'Veilig elektrisch fietsen' van Okra Sport vzw en het project Pasar, waarbij Okra een subsidie kreeg van 73.000 euro en op dat vlak samenwerkt met de vzw Mobiel 21 en de verenigingen voor verkeersveiligheid. Pasar heeft ook een draaiboek of basiscursus ontwikkeld voor de elektrische fiets en hoe daarmee om te gaan. Er zijn ook tien opleidingstrajecten waarbij honderd lesgevers een opleiding krijgen. Men wil daarmee minstens vierduizend leden en niet-leden bereiken, door middel van tachtig vormings- en informatiemomenten. Dit project loopt nog tot oktober 2015. Na afloop daarvan zullen we evalueren of we dit voortzetten dan wel of we andere opties bekijken.

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

**Mevrouw Lies Jans (N-VA):** Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben heel blij om te horen dat het vademecum over de fietspaden is aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen, ook deze van de elektrische fietsen. Ik ben nog tevredener dat er een aparte categorie komt bij de ongevallenregistratieformulieren. Dat is natuurlijk de basis om te kunnen meten. Op basis daarvan zullen wij effectief kunnen vaststellen of er meer ongevallen te wijten zijn aan die elektrische fietsen.

Er lopen al enkele studies. Ik heb vernomen dat het BIVV een onderzoek doet naar het risico van elektrische fietsen. Ook het Steunpunt Verkeersveiligheid zou daarmee bezig zijn. Maar de resultaten zijn nog niet bekend. Minister, het is wel interessant voor uw beleid om rekening te houden met die resultaten.

Een ander element is het creëren van een nieuwe regelgeving inzake het gebruik van de fietspaden. U zegt dat wij daar op dit ogenblik niets aan zullen wijzigen, en dat wij gewoon de regelgeving met betrekking tot bromfietsen zullen toepassen. Ik kan dat volgen. Maar wat ik wel belangrijk vind, is dat we werken aan het sensibiliseren en aan het bekendmaken van de regelgeving. Geen enkele gebruiker van de elektrische fiets is volgens mij op de hoogte van hoe dat werkt. Ik heb ook vernomen dat in Nederland de speedy bikes populairder aan het worden zijn bij de jongeren. Dat is de bromfiets aan het vervangen. We moeten die categorie of groep aanspreken, ook in verband met de bestaande regelgeving.

Minister, u hebt stappen gezet in verband met het vademecum. Maar ik krijg melding van gebruikers van elektrische fietsen dat we ook onze infrastructuur op alle punten moeten aanpassen. Zo blijkt bij het plaatsen van nieuwe fietsenstallingen dat het heel moeilijk is om die elektrische fietsen te stallen, gewoon omdat ze een veel breder kader hebben dan een gewone fiets. De

fietsenstallingen zijn daar niet altijd aan aangepast. De denkwijze rond de fietsinfrastructuur moet worden aangepast, zodat die elektrische fietsen overal kunnen worden gebruikt en gestald.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Minister, bedankt voor uw uitvoerige antwoord. Ik sluit mij aan bij mevrouw Jans: meer sensibilisering zou goed zijn. De verduidelijking die u hier naar voren hebt gebracht, ontbreekt duidelijk bij de gebruikers van de elektrische fiets.

Met het voorstel van resolutie hebben wij tot de oprichting van het Fietsberaad Vlaanderen besloten. Het zou goed zijn om van het Fietsberaad, dat is ondergebracht bij de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG), te gepasten tijde te horen rond welke punten zij werken en of er eventueel aanbevelingen zijn voor onszelf om dat verder op te volgen.

**Minister Ben Weyts:** Het is belangrijk om het onderscheid te maken tussen gewone elektrische fietsen, begrensd tot 25 kilometer per uur met trapondersteuning, en anderzijds de varianten zoals pedelecs en de andere, die begrensd zijn tot 45 kilometer per uur en die ressorteren onder de regelgeving die van toepassing is voor bromfietsen.

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