



Vlaams
Parlement

vergadering **C305**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 juli 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fluorescerende wegmarkeringen en reflectoren op de wegen – 2622 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Verkeersbordendatabank en de verplichting voor gemeenten om wijzigingen inzake snelheidsborden door te geven – 2637 (2014-2015)	6
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een studie over het snelheidsregime op de Brusselse ring – 2669 (2014-2015)	10
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van BOB na 2015 – 2698 (2014-2015)	13

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fluorescerende wegmarkeringen en reflectoren op de wegen – 2622 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Minister, op 15 juni 2015 las ik in de krant dat de heer Parys bij u cijfers in verband met de wegmarkeringen had opgevraagd. Uit het bericht bleek dat op 338 van de meer dan 900 kilometer wegen de wegmarkeringen niet of slecht zichtbaar zijn 's nachts. Dat is een probleem, aangezien de verlichting sinds een paar jaar wordt gedoofd.

Volgens het bericht hebt u een heus actieplan om de wegmarkeringen aan te pakken, maar volgens de heer Parys is slechts 63 procent van de markeringen in orde. Om de scheve situatie recht te trekken, wordt volgens het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nu aan een hoger tempo geïnvesteerd, waarbij de gevaarlijkste punten eerst een onderhoudsbeurt krijgen.

Uit het bericht blijkt dat de nieuwe technologie die AWV toepast, wel heel veilig is, maar ook vrij duur. Het gaat over glasparels aanbrengen om de witte lijnen fluorescerend te maken. Dat is nu net opmerkelijk want enkele dagen voor de publicatie, kreeg ik andere informatie via een antwoord op een schriftelijke vraag.

Ik citeer uit uw antwoord: "Om de zichtbaarheid 's nachts van de wegmarkeringen te verbeteren, wordt er ingezet op beter zichtbare wegmarkeringen. (...) De duurzaamheid en de levensduur van de reflectoren op het wegdek, (...) is op autosnelwegen niet gegarandeerd en daarom niet aangewezen. Deze reflectoren zijn onvoldoende bestand tegen wringing van banden bij het veelvuldig veranderen van rijstrook op een autosnelweg. Bovendien zijn ze gevaarlijk voor motorrijders die van rijstrook veranderen. Fluorescerende strips zijn evenmin duurzaam aan te brengen op autosnelwegen. Hetzelfde probleem van het loskomen van deze strips door wringing van de banden bij het veelvuldig wisselen van rijstroken is hier aan de orde."

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag staat te lezen dat er geen duurzame oplossingen zijn om wegmarkeringen fluorescerend te maken. In het antwoord werd er niet gesproken over glasparels. De vraag is nu of deze techniek dan wel duurzaam is. Uit het antwoord kon ik ook niet afleiden of u een actieplan hebt om de wegmarkeringen aan te pakken. Ik begreep dat uw plannen er vooral in bestonden om in bijkomende reflectoren op de weg te voorzien.

Minister, welke technieken zijn duurzaam om wegmarkeringen fluorescerend te maken? Welke technieken zijn haalbaar rekening houdend met de prijs en duurzaamheid? Wat is de inhoud van uw actieplan om de wegmarkeringen aan te pakken? Waar is dit plan te raadplegen? Op welke manier wordt er nu aan de wegmarkering gewerkt? Welke methode is haalbaar en welke niet?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, mevrouw Fournier heeft het probleem geschetst aan de hand van heel duidelijke cijfers. Ik vroeg in mijn schriftelijke vraag verduidelijking naar aanleiding van berichten die door Touring de wereld waren ingestuurd op basis van een steekproef die ze hadden gehouden op zeventig wegen. Ze wezen op de slechte kwaliteit van bepaalde wegmarkeringen.

Uit het antwoord van de minister blijkt dat er inderdaad een probleem is met de zichtbaarheid op sommige locaties. De situatie is ten aanzien van vroeger wel licht

verbeterd. Er zijn nog een aantal grote verschillen tussen de provincies. Voor alle duidelijkheid: die cijfers hebben betrekking op de autosnelwegen. Van de N-wegen hebben we geen gegevens. Het antwoord van de minister heeft me gerustgesteld in het feit dat er heel veel controles op de wegmarkeringen gebeuren, zowel door de aannemers als door de wegbeheerders. Er worden verbeterde technieken toegepast. Het juiste wegmarkeringsproduct wordt gebruikt in functie van de omstandigheden van het wegdek. Daar was ik bijzonder tevreden mee.

Minister, u hebt eerder gezegd dat u een substantieel deel van de kilometerheffing zou willen inzetten voor de uitbouw en het onderhoud van weginfrastructuur. Licht daarvoor u de sleutel om de kwaliteit van de wegen in het algemeen en de zichtbaarheid van de wegmarkeringen in het bijzonder te verbeteren? U hebt dat, samen met verkeersveiligheid, heel hoog op de politieke agenda geplaatst.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Fournier, uit uw schriftelijke vraag hadden mijn diensten begrepen dat u verwees naar reflectoren die worden aangebracht bovenop de bestaande wegmarkering. Daarop heb ik geantwoord dat dit betrekkelijk onveilig is en ook niet duurzaam. Dat komt door de wrijving maar vooral de wringing bij het kruisen van de rijstroken. Daarenboven is er ook een probleem met betrekking tot de verkeersveiligheid voor tweewielers. Verder hadden we begrepen dat u verwees naar strips of geprefabriceerde markering om aan te brengen bovenop de witte belijning. Een dergelijke tijdelijke markering ziet men vaak ter hoogte van wegenwerken, de oranje strips. Het probleem is dat deze regelmatig loskomen van het wegdek op betrekkelijk korte termijn. Dit verklaart mijn antwoord dat dit niet duurzaam is.

Markeringen kunnen retroreflecterend of fluorescerend zijn. Bij fluorescerend wordt er licht opgenomen in de loop van de dag dat dan later weer wordt afgegeven. Bij retroreflecterend is er weerkaatsing naar de lichtbron in kwestie. Dat laatste proberen we te volgen bij de wegmarkeringen.

Aan markeringen worden eisen opgelegd met betrekking tot de zichtbaarheid bij dag, bij nacht, bij nat wegdek en bij regenweer. We kennen vier verschillende soorten wegmarkeringsproducten: wegeverven, thermoplasten, koudplaten en voorgevormde wegmarkeringen. Thermo- en koudplaten zijn een soort kunststof die wordt aangebracht in de asfalt. Bij thermoplast wordt het warm aangebracht, bij koudplast is dat een koude kunststoflaag. Voorgevormde wegmarkeringen zijn prefabmarkeringen die worden gelijmd.

De meest duurzame types zijn thermoplasten, koudplaten en voorgevormde wegmarkeringen. Om deze markeringen meer retroreflecterend te maken, worden parels gebruikt. Er zijn twee soorten: mengparels en nastroopparels. Mengparels zijn verwerkt in de wegmarkering die wordt aangebracht. Nastroopparels worden gestrooid op de pas aangebrachte markeringen. Deze parettechnologie zorgt ervoor dat het licht van de koplampen dat schijnt op de parels, wordt teruggekaatst naar de lichtbron.

De aanpak om de kwaliteit van de wegmarkeringen op autosnelwegen en N-wegen te verbeteren, gebeurt in drie stappen. Is dat een actieplan? Het is al ingezet door mijn voorganger, ere wie ere toekomt. Ten eerste wordt de aannemer in de nieuwe onderhoudscontracten verplicht om aan zelfcontrole te doen. Daarnaast voert het Agentschap Wegen en Verkeer zelf steekproefsgewijs meer controles uit. Er werd daartoe geïnvesteerd in manuele reflectometers waardoor de reflectie ter plaatse kan worden gemeten. Ten derde werden in het meest recente Standaardbestek van de Wegenbouw nieuwe eisen op het vlak van de wegmarkeringsproducten vooropgesteld. Deze producten worden niet langer in het labo, maar op de weg getest. Dat maakt een verschil.

U haalde de cijfers aan waar de heer Parys ook gewag van maakte. De metingen van 2013 en 2014 tonen aan dat meer dan 60 procent van de wegmarkeringen langs autosnelwegen voldoet aan de vooropgestelde zichtbaarheid. Er werden wel wat provinciale verschillen vastgesteld. Vooral Limburg en Vlaams-Brabant lagen onder het gemiddelde met 51 en 58 procent. Dat zijn ietwat problematische cijfergegevens.

Bij de uitrol van het driestappenplan hebben we dit jaar al gemeten wat de evolutie is. Ik kan u de nieuwe cijfers meegeven voor april en mei op de autosnelwegen. Uit die metingen blijkt dat meer dan 80 procent van de al gemeten wegmarkeringen langs de autosnelwegen voldoet aan de vooropgestelde retroreflectie bij nacht en droog weer, de zogenaamde klassen 4 en 5. Dit is een aanzienlijke verbetering op korte termijn ten opzichte van de resultaten in 2014. De provincies Limburg en Vlaams-Brabant zitten op het niveau van de andere provincies. Een inhaalbeweging was nodig om de oude markeringen te vervangen door beter zichtbare markeringen, vooral via de techniek van de glaspapels.

In de nieuwe onderhoudscontracten van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt steeds gebruikgemaakt van een resultaatverbintenis. Dit wil zeggen dat er eisen gesteld worden aan de effectieve zichtbaarheid van de wegmarkeringen, eerder dan op te leggen welke wegmarkeringen er precies gebruikt moeten worden. Er wordt gefocust op resultaat. De wegmarkeringen moeten voldoen aan de reflectievereisten.

In de onderhoudsbestekken wordt hierbij verwezen naar de vereisten voor wegmarkeringen, zoals die vastgelegd zijn in het Standaardbestek. Daarin wordt per wegcategorie opgelegd gedurende welke waarborgperiode de resultaatseisen behaald moeten worden. Het spreekt voor zich dat we qua duurzaamheid naar gelang het wegtype andere vereisten vooropstellen. Bijvoorbeeld voor hoofdwegen moet de scheidingslijn tussen de rijstroken zes jaar lang voldoen aan de eisen in het Standaardbestek. De aannemer bepaalt zelf welke markering deze eis gedurende zes jaar kan beantwoorden. Er wordt vrijheid geboden, maar het resultaat telt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Minister, bedankt voor u nu uitgebreide antwoord. Ik heb begrepen dat het actieplan waarnaar wordt verwezen op de website van de heer Parys, al dateert van minister Crevits. Hebt u daar nieuwe elementen aan toegevoegd? Het belangrijkste is dat er een heel goede evolutie is en dat meer dan 80 procent voldoet.

Ik ben niet tevreden met het eerste deel van uw antwoord. Ik had in mijn schriftelijke vraag wel degelijk gevraagd welke methodes er worden gebruikt om de wegmarkeringen duidelijker te maken. In vraag drie had ik gevraagd naar de fluorescerende strips en reflectoren, maar in vraag twee had ik het over de methodes. Ik had daar geen antwoord op gekregen, om dan de volgende dag in de pers te moeten lezen dat er wel degelijk maatregelen worden genomen, dat er een actieplan is en dat er wel degelijk iets bestaat dat dan wel duur maar erg efficiënt is. Ik betreur dat.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ik juich het toe dat de provincies Vlaams-Brabant en Limburg zich nu op hetzelfde niveau als de andere provincies bevinden. Een niveau van meer dan 80 procent is een grote vooruitgang. Dat is bijzonder positief en effectief voor de verkeersveiligheid.

De methode die u gebruikt, vind ik goed, namelijk om het resultaat af te rekenen bij diegenen die werkmarkeringen uitvoeren. Eerder dan alleen maar procedurele

checks op te leggen, lijkt het mij belangrijk dat er bijvoorbeeld door glasparels of andere methodes effectief voor wordt gezorgd dat die zichtbaarheid verbetert. Dat is het belangrijkste. Daarmee kunnen wij alleen tevreden mee zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Verkeersbordendatabank en de verplichting voor gemeenten om wijzigingen inzake snelheidsborden door te geven – 2637 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, eigenlijk gaat mijn vraag om uitleg over een pruts, een kleinigheid. Maar ik vind het principieel wel belangrijk. Het gaat over een mentaliteit, over wie welke rol vervult. We hebben in de plenaire vergadering afgelopen dinsdag samen een heel sterk statement gegeven over het verder ontlasten en bevrijden van de gemeentebesturen van een stuk Vlaams toezicht. Ik vind dat dit daarvan een kleine illustratie is. Omdat het met die mentaliteit te maken heeft, vind ik het ook belangrijk om deze problematiek onder de aandacht te brengen.

Minister, in 2008 is de Verkeersbordendatabank opgericht. Deze databank verzamelde de gegevens van alle verkeersborden langs Vlaamse wegen. In de loop der jaren is het updaten van deze databank een probleem gebleken. Uit verschillende vragen aan u en uw voorgangers, ook in recente maanden, is gebleken dat niet elke gemeente elke wijziging van verkeersbord heeft doorgegeven. Dat heeft gevolgen voor allerlei instrumenten van slimme mobiliteit die gebruikmaken van gps, bijvoorbeeld intelligent speed adaptation (ISA) of Adaptive Cruise Control. Om die systemen, die als hulpmiddel voor de bestuurder dienen, optimaal te laten functioneren, is een accurate snelheidsaanduiding essentieel.

Minister, in een recente reactie hierop, op een schriftelijke vraag van collega Vandenbroucke, liet u verstaan de verkeersdatabank te actualiseren wat betreft snelheidsborden. U stelde voor om de gemeenten te verplichten alle wijzigingen met betrekking tot de snelheid door te geven in de Verkeersbordendatabank.

Minister, het up-to-date houden van de databank is noodzakelijk en uw voornemen is positief. Daarop valt niets af te dingen. Over de manier waarop dit dient te gebeuren, verschillen we echter van mening. De Vlaamse Regering zet in op het ontlasten van lokale besturen met betrekking tot rapportering en allerhande formaliteiten. Dat gaat heel ver.

Uw voornemen staat hier enigszins haaks op. Is het daarom geen optie om via het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de Verkeersbordendatabank centraal te beheren en toe te zien op de volledigheid ervan? Elke gemeente heeft minstens één contactpersoon in de respectievelijke AWV-districten. Dat zijn vaak zeer nauwgezette ambtenaren die elke kleine overtreding registreren en verbaliseren. Dat zou nu positief kunnen worden aangewend om de gemeente te ontlasten en deze ambtenaren de Verkeersbordendatabank centraal te laten beheren.

Minister, is mijn voorstel om de Verkeersbordendatabank centraal te laten beheren door ambtenaren van AWV in de verschillende districten te overwegen? In eerste instantie wilt u inzetten op het updaten van snelheidsborden. Is het de bedoeling om op korte termijn de volledige databank geüpdatet te hebben?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ik sluit graag aan bij de vraag om uitleg van de heer Keulen en het belang van correcte snelheidsborden. Meer en meer auto's zijn uitgerust met dergelijke verkeersbordendetecties. Op het dashboard zie je gewoon staan aan welke snelheid men mag rijden op de weg waarop men zich bevindt. Dat is inderdaad heel gemakkelijk. Deze info moet natuurlijk wel betrouwbaar zijn. De borden moeten dus wel correct zijn.

In België is er voor het eerst een auto getest met een intelligente snelheidsassistentie. Het systeem combineert een digitale snelheidskaart met een herkenningssysteem van verkeersborden. Die test liet zien dat technische rijk hulpsystemen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, maar dat er op het vlak van weginfrastructuur een belangrijke taak en verantwoordelijkheid blijft weggelegd.

De test toont ook de noodzaak aan van een 100 procent actuele en nauwkeurige digitale kaart met correcte afbakening van bebouwde kommen en vooral ook van snelheidsregimes.

Ik denk dat iedereen wel overtuigd is van het belang van de correctheid van die borden. De vraag is natuurlijk wie wat doet. De gemeenten hebben al tal van opdrachten gekregen. Veel wegen van de provincie zijn overgeheveld naar de gemeenten. Dat betekent extra werk voor die gemeenten. Ik ben dus zeker vragende partij dat het centraal beheer gebeurt door de ambtenaren van AWV, zodat die last niet volledig op de gemeenten terechtkomt.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): De heer Keulen heeft een goede beschrijving gemaakt in zijn vraag over het belang van het up-to-date houden van die Verkeersbordendatabank en dat dat een belangrijke meerwaarde is voor de verkeersveiligheid.

Het gaat hier eigenlijk om een vermeende tegenstrijdigheid in de vraag van de heer Keulen. Hij zegt dat er een tegenstrijdigheid is tussen enerzijds het feit dat de Vlaamse Regering de intentie heeft om die lokale besturen te ontlasten van een aantal taken en anderzijds de suggestie van de minister om die lokale besturen een meer actieve rol te geven in het up-to-date houden van de Verkeersdatabank.

Volgens mij moet je dat niet per se op die manier zien. Het zijn toch de lokale besturen die het dichtst bij de wegen staan. Ze zijn zelf belangrijke wegbeheerders, die de lokale verkeerssituatie het best kennen en het best kunnen inschatten. Ik denk dan ook dat er voor hen een rol moet zijn om dat te doen. Waarom denken wij eigenlijk dat Vlaanderen daarin een betere taak zou vervullen dan die lokale besturen?

Ik sta dan een beetje te kijken, want dinsdag heb ik met tranen in de ogen geluisterd naar de fractieleider van Open Vld. Hij beschreef de jakobijnse mentaliteit van Vlaanderen en zei dat we af moeten van die keizer-koster-mentaliteit, dat er meer dingen moeten worden gebracht naar het bestuursniveau dat het dichtst bij de bevolking staat en dat daarin ook een subsidiariteits-argument speelt.

Als ik het goed begrijp, krijgen we hier dan uiteindelijk een beetje de omgekeerde vraag. Ik denk dat het belangrijk is dat die gemeenten dat doen, maar dat wij ons als 'centrale overheid' – hierbij paraphraseer ik de heer Keulen – afvragen waarom de ingave in die databank vandaag niet naar behoren werkt. Is dat te omslachtig of te moeilijk? Kennen we daarvan de juiste oorzaak? Waarom staat dat vandaag niet op punt? Ik denk dat het zeker niet over slechte wil gaat.

We kunnen die gemeenten daarvoor zeker de verantwoordelijkheid geven. Het is de taak van het Vlaamse niveau om die knelpunten weg te werken. Daarop moeten wij volgens mij inzetten.

Als we naar een uniformer snelheidsregime gaan op gewestwegen – er zijn plannen om rond 70 kilometer per uur een aantal dingen te doen –, dan zal die taak ook op termijn veel minder intensief worden om die verschillende snelheidsregimes bij te houden en die Verkeersbordendatabank up-to-date te houden.

Minister, als we de gemeenten toevertrouwen die databank up-to-date te houden, welke controles gaan wij daar als centrale overheid dan op uitvoeren? Volgens het Vlaams regeerakkoord moeten we vertrouwen geven, maar ook bekijken dat het resultaat effectief is behaald. Zijn er plannen om dat effectief te controleren in het geval dat die gemeenten die verantwoordelijkheid krijgen en het verder uitvoeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Verkeersbordendatabank bevat verkeersborden van zowel gemeentewegen als gewestwegen. Voor de borden langs gemeentewegen vind ik het belangrijk om te blijven verwijzen naar de gemeenten. Zij zijn verantwoordelijk voor de signalisatie op de wegen onder hun beheer. Dan vind ik het ook logisch dat zij instaan voor de actualisering van die databank.

Bovendien hebben de gemeenten het voordeel dat ze dan een zicht krijgen via een instrument bij de planning en het beheer van hun signalisatie. Dat is dan toch één voordeel. Aan de andere kant geldt vanzelfsprekend dat AWV zelf moet instaan voor de actualisering van de borden inzake de gewestwegen.

Mijnheer Keulen, mevrouw Fournier, ik deel natuurlijk wel uw bezorgdheid. Als we een administratieve of andere lastenverlaging kunnen bewerkstelligen voor de gemeenten, dan moeten we dat ook doen. Ik denk dat ik daaraan tegemoetkom, op twee vlakken.

Ten eerste zal ik in de toekomst de Verkeersbordendatabank inzetten als input bij de aanvullende reglementen. Als de gemeenten een aanvullend reglement willen en daarvoor indienen bij de Vlaamse overheid, krijgen wij daar een kaart bij. Ik wil ervoor zorgen dat we die informatie gebruiken om zelf de Verkeersbordendatabank te updaten. Zo is dat al een ontlasting van enige inspanningen bij de gemeenten. In de toekomst zullen de gemeenten hun kaartaanpassing digitaal kunnen ingeven in de Verkeersbordendatabank. In hun aanvullend reglement zullen ze naar deze kaart in de databank kunnen verwijzen. Op die manier heb je al een serieuze efficiëntiewinst geboekt en worden de aanpassingen in één moeite door mee ingevoerd in de Verkeersbordendatabank.

Ten tweede is het zo dat we al jaren met die aanslepende problematiek zitten waarbij er aan de gemeenten wordt gevraagd om de grote bulk van alle verkeersborden in te brengen in de Verkeersbordendatabank. We zien dat dat niet lukt, niettegenstaande herhaalde pogingen. Daarom zeg ik dat we ons nu moeten focussen op de meest essentiële verkeersborden, namelijk die die een snelheidsbeperking aangeven.

Waarom? De redenen zijn hier enigszins aangehaald. De gps-systemen waarmee we ondertussen allen vertrouwd zijn en die de maximumsnelheid aangeven, geven dit in de praktijk echter vaak foutief aan omdat die zich baseren op ofwel eigen informatie – heel wat gps-systemen hebben een eigen soort update – of op de Verkeersbordendatabank, die niet volledig is en niet gegarandeerd accuraat.

De ISA-systemen kunnen ervoor zorgen dat uw wagen qua snelheid wordt begrensd, overeenstemmend met de maximale snelheid die wordt aangegeven

op de betrokken gemeenteweg. Ik heb zelf zo'n systeem en moet vaststellen dat die maximale snelheden heel regelmatig helemaal verkeerd zijn. We kunnen er echt niet langer op wachten. De Verkeersbordendatabank moet accuraat zijn, minstens wat betreft de snelheid. Daarom vind ik dat de gemeenten in eerste instantie daarop moeten focussen.

We moeten de administratieve last verlagen op het eerste vlak, namelijk samen met de aanvullende reglementen die nieuwe verkeersborden onmiddellijk inbrengen. Verder is er ook de administratieve lastenverlaging op het vlak van de focus op snelheidsbeperkingen. Dat is de wortel. Daartegenover staat dat ik wil dat het nu eindelijk gebeurt, namelijk zoals hier gevraagd tegen een specifieke datum, 1 januari volgend jaar. Daarbij moeten we de afspraak maken dat indien die gemeenten dan nog niet in orde zijn met de borden inzake snelheidsbeperking en ze in te geven in de Verkeersbordendatabank, we dat agenderen zowel op de provinciale verkeersveiligheidscommissie als op het niveau van de Intergemeentelijke Begeleidingscommissie (IGBC). Daarnaast zal ik mij niet schromen om die lijst te publiceren, daarvoor aandacht te wekken en te zeggen welke gemeenten op het vlak van verkeersveiligheid te wensen overlaten.

Ik hoop dat we vooruit kunnen geraken met die deal en minstens in de loop van volgend jaar eindelijk kunnen zeggen dat die Verkeersbordendatabank accuraat en betrouwbaar is, minstens wat betreft de snelheidsbeperkingen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Mijnheer Parys, het siert u dat u uw minister verdedigt. Maar u bent blijkbaar minder vertrouwd met de lokale verantwoordelijkheid, want u zou moeten weten dat die mensen van AWW aanwezig zijn in de gemeenten. Ze lopen daar rond. Soms doen ze nuttig en nodig werk en soms zijn het kampioenen beuzelarijen. Je moet daar maar eens een bordje hangen van een barbecue of een bal langs een gewestweg. Wat dat dan aan een papierstroom veroorzaakt! Om die mensen nuttig en nodig werk te geven, zouden ze bijvoorbeeld dit werk kunnen doen. Dat zoveel gemeenten dat niet doen, is niet omdat al die gemeentebesturen de verkeersveiligheid geen topprioriteit vinden.

Ik denk dat dit overal in de top drie staat. Wanneer bij contacten met de bevolking gevraagd wordt wat het probleem is, staat op één woninginbraken als er af en toe rondtrekkende daderbendes zijn, maar anders staat minstens op twee, maar vaak op één, snelheid en verkeersveiligheid. Dat is, denk ik, voor iedereen die lokale verantwoordelijkheid draagt iets wat heel vertrouwd in de oren klinkt. Het gaat mij ook gewoon om het principe. Tussen de tienduizend dingen die gemeenten doen, valt dat blijkbaar tussen de mazen van het net, want het is eigenlijk ook geen echt werk. Minister, ik denk dat u door wat u via de aanvullende reglementen bereikt aan data al meteen in te lezen in de systemen en ook bij de providers te bezorgen, al een stap voorwaarts zet. Het gaat er gewoon om dat wij autonomie vragen. Er zijn een aantal mensen van de gewesten op het lokale niveau aanwezig en zij kunnen op die manier het lokale niveau helpen. Daar gaat het over, niet meer en niet minder.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ik vind het een goed voorstel van minister Weyts om sowieso te focussen op die snelheidsbeperking om aan administratieve lastenverlaging te doen, maar ook om een stok achter de deur te houden met de publicatie van gemeenten die niet up-to-date zouden zijn. Collega Keulen, ik denk dat we daarover een interessant debat kunnen houden, maar als we enerzijds de gemeenten ontslaan van betutteling, zoals we in de plenaire vergadering van deze week hebben gedaan, denk ik dat we ook gerechtigd zijn hen te vragen meer verantwoordelijkheid te nemen op de gebieden waarop ze geacht zijn dat te doen. Als wij hen tegemoet komen met administratieve lastenverlagingen en de

focus op die snelheidsbeperkingen, moet dat de keerzijde van de medaille zijn, zodat we een verkeersveiliger Vlaanderen kunnen krijgen waar iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt en zijn rol speelt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een studie over het snelheidsregime op de Brusselse ring
– 2669 (2014-2015)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Mijn vraag gaat over wat ik een anomalie noem in ons Vlaamse wegennet, namelijk het snelheidsregime op de Brusselse ring. Minister, u hebt u in januari in deze commissie laten ontvallen dat de Brusselse ring de meest congestiegevoelige plek in Vlaanderen is. Als we de Vlaamse verkeersindicatoren erop naslaan, zien we dat het er niet bepaald op verbetert. Tussen 2009 en 2014 is het aantal verliesuren in de file gestegen met 30 procent. Ook op het vlak van verkeersveiligheid is de Brusselse ring een zeer problematische plek. Ik heb via collega Temmerman in de Kamer bij uw collega Galant laten opvragen hoe het staat met de ongevallen en het aantal doden op die ring. Dat aantal is spectaculair hoog en gaat in de foute richting. Ik heb dan ook nooit begrepen waarom op deze ringweg, met zijn vele op- en afritten, zijn talrijke weefbewegingen, een maximumsnelheid van 120 km per uur geldt, terwijl dat op alle andere ringwegen en verkeerswisselaars in ons land lager is. Ik ben er echt van overtuigd dat een verlaging van de maximumsnelheid, gelet op het evidente verband tussen snelheid, kans op ongevallen en files, een verlaging van de snelheid daar enig soelaas zou kunnen bieden voor die twee problematieken.

Ik vind dat we op termijn naar een dynamisch snelheidsmanagement moeten gaan, waarbij de maximumsnelheid, via dynamisch snelheidsborden, varieert naargelang van de drukte en dergelijke meer. Ik pleit er niet voor om nu snel dynamische signalisatie aan te brengen op de Brusselse ring, om die dan vervolgens weer af te breken, want ik weet dat de ring volledig heraangelegd wordt. Die heraanleg zal echter pas ten vroegste klaar zijn over tien jaar. Daarom vind ik het de moeite om de bestaande vaste borden van 120 km per uur te vervangen door borden van 100 km per uur. Dat kan snel, het is relatief goedkoop en ik ben ervan overtuigd dat dit een positief effect met zich kan meebrengen. Het is uiteraard geen alleenzalmakende maatregel, maar elk positief effect is meegenomen.

Minister, ik heb u daarover een schriftelijke vraag gesteld naar aanleiding van uw aankondiging in januari dat een studie uit het verleden geüpdatet zou worden. In een stukje van uw antwoord dat wellicht per abuis naar mij werd gemaïld, lees ik dat die studie concludeert dat algemeen kan worden gesteld dat een snelheidsbeperking tot 100 km per uur op de Brusselse ring als alleenstaande maatregel een beperkt positieve impact kan hebben op de verkeersveiligheid en dit met beperkte tot licht positieve gevolgen voor de doorstroming. De impact mag dan beperkt zijn, maar ze is wel positief. Gelet op de enorme fileproblematiek daar en ook inzake verkeersveiligheid, denk ik dat we het ons niet kunnen permitteren om ook maatregelen die snel en goedkoop implementeerbaar zijn, ook al hebben ze maar een beperkt positief effect, gewoon naast ons neer te leggen.

Minister, kunt u bevestigen dat die studie is afgerond en duiden wat de resultaten ervan zijn? Brengt dat u tot het inzicht dat het nuttig en nodig zou kunnen zijn

om op korte termijn de maximumsnelheid op de Brusselse ring te verlagen? Zo ja, waar zou u dat doen en in welke mate?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ook ik ben benieuwd naar de toelichting bij die geactualiseerde studie, als die al ter beschikking is uiteraard.

Minister, ik kom nog even terug op het feit dat u eerder al gezegd hebt dat de inrichting van de Brusselse ring ook een belangrijke oorzaak is van de verkeers- onveiligheid en de congestie die we daar kennen. Zeker de vele weefbewegingen die daar plaatsvinden, zijn problematisch. Er bestaan dus plannen om het door- gaand verkeer te scheiden van het verkeer dat lokaal de afritten moet gebruiken om zo het aantal weefbewegingen te beperken. Wat is de timing en zit het project om de Brusselse ring te herinrichten op schema?

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Minister, ik heb een gelijkaardige schriftelijke vraag gesteld over de A 12 tussen Boom en Wilrijk, namelijk om daar de maximumsnelheid te verlagen, op bepaalde stukken van 120 tot 90 km per uur en op andere stukken van 90 tot 70 km/u. Ik verwacht niet dat u nu op die problematiek ingaat. Ik heb echter een antwoord gekregen van uw diensten, waarin ze verwijzen naar een dynamisch verkeersmanagement, maar dat kan nog lang duren. Voorlopig willen ze de maximumsnelheid niet verlagen.

In het algemeen wordt aangenomen dat er een sterk verband is tussen snelheidsverlaging en betere luchtkwaliteit, enerzijds, en betere doorstroming, anderzijds. Wat is uw inzicht daarover?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is niet altijd een lineaire relatie, en dat blijkt ook uit de studie waarnaar verwezen wordt.

Mijnheer Vandenbroucke, u hebt kunnen merken dat ik niets te verbergen heb. Als u vragen stelt, krijgt u zelfs meer dan wat u vraagt, ik heb dus geen geheimen.

Als antwoord op uw eerste vraag kan ik u bevestigen dat de studie, opgemaakt door het Vlaams Verkeerscentrum (VVC), ondertussen formeel werd opgeleverd en dat ik ze ook al heb kunnen inkijken. Het VVC heeft in de studie een analyse gemaakt van de impact van een verlaging van de snelheidslimiet op de R0, dit voor twee aspecten, het aantal ongevallen, dus de verkeersveiligheid, en de doorstroming.

Voor de impact op de ongevallen werd een analyse gemaakt van de gerapporteerde letselongevallen op de ring voor de periode 2012-2013. Daarbij heeft men getracht te duiden wat de impact zou kunnen zijn indien de maximum- snelheid werd verlaagd. Er werd ook nagegaan wat de impact zou zijn op het vlak van de doorstroming, waarbij een aantal scenario's werden gemodelleerd.

Concreet geven de ongevalanalyses het volgende weer: bij 8 procent van de ongevallen lagen de snelheden tussen 100 en 120 kilometer per uur, zonder bijkomende beïnvloedende factoren. Hierbij ging men ervan uit dat de snelheid het ongeluk veroorzaakt heeft. Men concludeert dat met een lagere maximum- snelheid sommige van die ongevallen misschien zouden kunnen worden ver- meden. Dit leidt tot het besluit in het rapport dat de snelheidsverlaging een beperkt positieve impact zou kunnen hebben. Wat verder nog uit de ongeval- analyse blijkt, is dat 22 procent van de ongevallen gebeuren met een snelheid

onder de 100 kilometer per uur, dat is zelfs meer dan die 8 procent. Bij 12 procent van de ongevallen met een snelheid boven 100 kilometer per uur is er ook sprake van alcoholintoxicatie. Bij 25 procent van de ongevallen met een snelheid boven 100 kilometer per uur is er sprake van andere externe redenen, zoals weersomstandigheden, het niet respecteren van de afstand en dergelijke. Bij 9 procent van de ongevallen met een snelheid boven 100 kilometer per uur zegt men dat filevorming de beïnvloedende factor is. Tot slot is bij 57 procent van de ongevallen de gereden snelheid hoger dan 120 kilometer per uur. De handhaving van de huidige maximumsnelheid zou dus reeds een veel grotere impact hebben op de verkeersveiligheid dan de verlaging van de maximumsnelheid van 120 naar 100 kilometer per uur.

Ik nuanceer ook enkele conclusies, in die zin dat het rapport zelf voorbehoud maakt van het feit dat een lagere maximumsnelheid ook zal leiden tot een grotere menging tussen vracht- en personenvervoer. Bij snelheden van 100 en 90 kilometer per uur ligt de maximumsnelheid van personen-en vrachtverkeer veel dichterbij elkaar, waardoor de gevolgen van de weefproblemen op de ring nog groter dreigen te worden.

Het grootste probleem, los van de snelheidsovertredingen en dergelijke, is dus het grote aantal incidenten, een duizendtal per jaar, op de ring, te wijten aan het grote aantal weefbewegingen. De keerzijde van de medaille is dat wanneer de maximumsnelheid voor vrachtwagens en personenvervoer dichterbij elkaar wordt gebracht, het risico bestaat dat het effect van die vermenging vergroot. Bij snelheden die in de buurt van de snelheidslimiet van vrachtwagens liggen, wordt immers het in- en uitvoegen tussen lange rijen vrachtwagens gevaarlijker, zeker ter hoogte van de zeer korte en complexe weefzones. In het rapport wordt ervan uitgegaan dat bij een snelheidsverlaging de nieuwe snelheidslimiet gerespecteerd wordt, wat we nog moeten afwachten. In de praktijk zal uiteraard een flankerend repressief beleid nodig zijn. We kunnen de ring immers niet vergelijken met de periferie of andere klassieke stadsringen. Qua wegbeeld is het een autostrade. Niemand zal het verschil merken tussen een autostrade en de ring, zeker niet mensen die van buitenaf komen. Ik weet niet of er een groot draagvlak zal zijn voor een lineaire snelheidsverlaging tot 100 kilometer per uur. Daarbij wordt de infrastructuur ook niet verbeterd, de weefzones blijven aanwezig, het wegbeeld blijft gericht op 120 kilometer per uur en het verkeer voegt voortdurend in en uit.

Wat de doorstroming betreft, blijkt uit microsimulaties dat een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur een beperkte tot licht positieve impact heeft op de doorstroming op de ring tijdens de spitsuren. De bestaande knelpunten blijven weliswaar bestaan, maar lokale verstoringen nemen wel af. Het totale aantal voertuigverliesuren neemt af in de ochtendspits, maar stijgt in de avondspits. Er is dus een positief effect 's morgens, maar een negatief effect dat zich 's avonds manifesteert.

Zoals ook aangegeven in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag, zie ik een snelheidsverlaging het best samengaan met de herinrichting van de ring. Het is een afweging. Op dat moment kun je het wegbeeld aanpassen, verdwijnen de gevaarlijke weefzones, wordt het doorgaande van het lokale verkeer gescheiden en kunnen aangepaste snelheden voor de gescheiden verkeersstromen worden voorgesteld. Het belangrijkste is dat we de snelheidsbeperking dan kunnen aanpassen in functie van calamiteiten, files en ongevallen. Ik zie een snelheidsverlaging dus ook samengaan met een uitgewerkt dynamisch verkeersmanagementsysteem, waarbij we de snelheid gradueel kunnen afbouwen, zodat de snelheid op een slimme manier wordt ingesteld.

Het is beter om de snelheid te beperken wanneer het nodig is, zeker in het licht van de kleine en soms zelfs ietwat negatieve impact van de snelheidsverlaging,

als het gaat over de avondspits dus. Indien je lineair, op elk moment van de dag en onder alle omstandigheden, zou verlagen naar 100 kilometer per uur, leidt dat tot langere reistijden voor iedereen. Nog los van het economische effect, is dat niet ideaal op een weg die het beeld heeft van een autostrade. Het is beter om de snelheid aan te passen als het nodig is.

Mijnheer Vandenbroucke, de snelheidsbovengrens gaan we bekijken in functie van het voorontwerp van de R0. Het uitgangspunt bij het voorontwerp is wel dat er voor het doorgaande deel van de R0 en voor de parallelstructuur een verschillend snelheidsregime gehanteerd zal worden. Dat is evident.

Mijnheer Parys, de timing 2018 blijven we handhaven. We zijn nu bezig met het afronden van het voorontwerp. Daarmee kunnen we na het reces naar buiten komen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We zijn het eens over wat er moet gebeuren op termijn. Sommige zaken die u uit de studie haalt, komen mij contra-intuïtief voor. Ik zou de studie graag eens lezen, als u zou vriendelijk zou willen zijn om die over te maken aan de commissie.

Wat het argument van het wegbeeld betreft: in de ons omringende landen Nederland en Frankrijk wordt op grotere snelwegen systematisch de snelheid verlaagd van het moment dat je grotere stedelijke agglomeraties nadert, zonder dat daarom het wegbeeld wijzigt. Wat het verlies van reistijd betreft, is de Brusselse ring toch niet zo immens groot. Het verschil tussen 120 of 100 kilometer per uur om die afstand af te leggen, kan niet zo groot zijn. Ik ben benieuwd naar de studie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van BOB na 2015 – 2698 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, enkele weken geleden kwam het nieuws naar buiten dat er een akkoord was tussen Vlaanderen en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) over de toekomst van BOB. De campagnes over alcoholgebruik achter het stuur met het concept BOB worden dit jaar gebruikt in juni en in december. Het is echter onduidelijk, minister, wat er nadien met BOB gaat gebeuren.

Tijdens de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 28 mei 2015 stelde u de oplossing tussen Vlaanderen en het BIVV voor, maar dit was enkel van toepassing voor het jaar 2015. U kon toen geen duidelijkheid geven over de verdere toekomst van BOB. Groot was mijn verbazing toen ik in Het Belang van Limburg van 23 juni 2015, recent dus, las dat BOB misschien alsnog gaat verdwijnen na 2015. Dat kan uiteraard niet de bedoeling zijn, collega's. Het BOB-concept is een ijzersterk concept dat zijn deugdelijkheid bewezen heeft en zelfs een Europees vervolg heeft gekregen. Het zou ironisch zijn mocht dit concept in het moederland volledig verloren gaan.

In uw gunningsprocedure, minister, voor de campagnes over verkeerssensibilisering hebt u alcohol niet meer opgenomen. Althans, dat heb ik begrepen uit uw

betoog van 28 mei 2015. Ik heb nog eens gekeken naar het lijstje van wat er wel in zit. Bijgevolg zult u met het BIVV moeten onderhandelen om het BOB-concept ook na 2015 te gebruiken.

Minister, is het uw bedoeling om het BOB-concept ook na 2015 te gebruiken en gaat u onderhandelen met het BIVV? Of bent u op zoek naar een ander concept?

In oktober 2015 start de eerste Vlaamse campagne na het afsluiten van de gunning rond verkeerssensibilisering. Heeft de gunning ondertussen plaatsgevonden? Is alsnog een campagne over alcoholgebruik achter het stuur opgenomen? Of bestaat de mogelijkheid om dit alsnog op te nemen, indien u niet met het BIVV tot een vergelijk zou komen?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Wij vinden het BOB-concept uiteraard zeer waardevol en we stellen het ook niet in vraag, juist om de redenen die de heer Keulen geeft. Het is gekend, tot in het buitenland. Bij de eerste aanbesteding was het element alcohol onderdeel van het bestek voor de verkeersveiligheids campagnes. We zitten gebonden aan de wet op de overheidsopdrachten. Die campagne zomaar toewijzen aan het BIVV kon niet. Nadien is beslist om het luik alcohol uit het bestek te halen. Daardoor was er bewegingsruimte, die u goed hebt gebruikt, minister, om bij het BIVV een akkoord af te dwingen over het gebruik van BOB. Dat kunnen we als een succes bestempelen. Minister, kunt u meer duidelijkheid geven bij de afspraak met het BIVV over het gebruik van BOB? Hoever reikt die overeenkomst? Hoelang zal die lopen?

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Wij zijn ook absoluut voor het BOB-concept. Hoe meer BOB, hoe beter.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat we een overeenkomst hebben bereikt. We kunnen rekenen op een kosteloze BOB-campagne, waarbij het BIVV concipieert en de campagne uitwerkt, inclusief campagnebeelden, advertenties, radiospot, online elementen en dergelijke. Alleen de technische kosten zoals de druk van de affiches, het aanplakken van de affiches en het aankopen van eventuele extra mediaruimte komen op ons conto. De onderhandelingen lopen intussen om de deal concreet af te ronden, en ook met het oog op de volgende jaren. De informatie klopt niet. We willen ook voor de volgende jaren een raamovereenkomst bereiken: een ontwerpovereenkomst, die tevens de op jaarbasis de voortzetting van het principiële akkoord vastlegt. Dan hebben we een kader en hoeven we niet telkens opnieuw een hele procedure te doorlopen.

De opmerkingen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bij de ontwerpovereenkomst zijn in juni nog overgemaakt aan het BIVV. Het zit in de finale fase.

Ik ben dus van plan om het BOB-concept ook na 2015 te gebruiken. In het najaar kondigt zich de verjaardag van BOB aan, twintig jaar. Dan willen we een feestje organiseren, waarbij we denken aan de Nacht van Bob. Een beetje zoals de flitsmarathons, willen we dan een grote campagne doen van minstens één nacht. De doelstelling zou zijn om ten minste die nacht aan 0 procent, aan zero, te geraken.

De gunningsprocedure voor de andere campagnes wordt afgerond. Dat is bij Begroting. Om een of andere reden moet het ook naar Bestuurszaken. Daar wordt het nog bekeken, maar het zit in een laatste fase. Het is niet hoogdringend, want deze maand loopt de BOB-campagne, in augustus gaat het over gordeldracht via Zeppe & Zikki. In september is er een wegenwerkencampagne.

Pas vanaf oktober zou het nieuwe bureau aan de slag gaan en starten we met de vier thema's en de vier golven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Doe zo voort, minister. We zullen zien, maar ik heb er vertrouwen in dat het in orde komt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.