



Vlaams
Parlement

vergadering **C6**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 september 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen in verband met de kilometerheffing voor vrachtwagens – 2587 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ongevallen op autosnelwegen – 2615 (2015-2016)	7
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toegankelijkheid van de Westerschelde – 2645 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het afschaffen van de praatpalen en de communicatie ter zake van overheidswege – 2683 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opgedoekte campagne rond het verdwijnen van de praatpalen – 2685 (2015-2016)	15
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke impact van de bouw van een stormvloedkering op de toekomst van de jachthaven van Nieuwpoort – 2703 (2015-2016)	18
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de enquête van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en de Fietzersbond over de algemene kennis van de verkeersregels inzake fietsen – 2723 (2015-2016)	21
VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen voor de weg- en waterwegbeheerders van de nieuwe wegcode voor speed pedelecs – 2774 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe wetgeving voor speed pedelecs – 2798 (2015-2016)	24
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over kruispunten met 'vierkant groen' voor fietsers – 2799 (2015-2016)	32

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen in verband met de kilometerheffing voor vrachtwagens – 2587 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik heb mijn vraag begin augustus ingediend. Een aantal cijfers zullen dan ook niet meer kloppen.

Iedereen in de commissie kent het systeem van de on-boardunit (OBU). Intussen zijn er 609.000 OBU's geïnstalleerd in Belgische en buitenlandse vrachtwagens. Elke dag bevinden zich zo'n 130.000 à 140.000 vrachtwagens op onze wegen.

De gewesten zijn verantwoordelijk voor de controles. Die gebeuren door camera's met nummerplaatherkenning en door mobiele teams die de vrachtwagens die niet in orde zijn, aan de kant zetten.

Uit cijfers van de Vlaamse Belastingdienst is gebleken dat ongeveer 1600 boetes zijn uitgeschreven door controles via camera en 168 door de mobiele eenheden. Bij die 1600 overtredingen die werden geregistreerd met camera's, gaat het enkel over Belgische transporteurs omdat de gegevens van buitenlandse transporteurs van de cameraportieken "verder worden geëvalueerd en verfijnd waardoor er nog geen boetes naar buitenlandse adressen zijn gestuurd".

Van de 168 overtredingen geregistreerd via mobiele controles betrof het merendeel buitenlandse chauffeurs.

Minister, een van uw belangrijkste argumenten voor het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens was dat buitenlandse vrachtwagens die over onze wegen razen, ook moeten betalen voor het gebruik daarvan. Nu blijkt echter dat de boetes voor buitenlandse chauffeurs niet kunnen worden toegekend waardoor Vlaanderen een aanzienlijk bedrag misloopt.

De Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners Febetra stelt – en dat is ook altijd onze visie geweest – dat een kilometerheffing niet, zoals u veelal stelde, mobiliteitssturend zou werken. Ik ben trouwens van oordeel dat dit ook niet het geval zal zijn bij een kilometerheffing voor personenwagens. In feite betalen wij die kilometerheffing al aan de pomp.

Minister, waarom zijn tot nog toe geen boetes verstuurd naar buitenlandse transporteurs? Wat bedoelt men precies met het verder evalueren en verfijnen van de gegevens van buitenlandse transporteurs? Beperkt het probleem zich tot het ontbreken van een voldoende juridisch kader over de gegevensuitwisseling met het buitenland?

Wat blijft er nog over van het argument dat de invoering van de kilometerheffing het laten meebetalen door buitenlandse transporteurs was nu blijkt dat overtredingen wel kunnen worden vastgesteld maar boetes niet kunnen worden opgestuurd?

Welke initiatieven neemt u ter zake en binnen welke termijn denkt u een afdoende gegevensuitwisseling te kunnen realiseren?

Hoe reageert u op de verklaring van de directeur van Febetra dat de kilometerheffing voor vrachtwagens helemaal niet mobiliteitssturend is?

Is er sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens sprake van significante verschuivingen in de trajecten die het vrachtvervoer in Vlaanderen aflegt, met andere woorden, wat is onder andere de impact op het gebruik van alternatieve routes en de ontwikkeling van sluijverkeer?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De handhaving van het systeem van de kilometerheffing ressorteert onder de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) en dus onder de bevoegdheid van minister Tommelein.

Het overgrote deel van de vrachtwagens die in het buitenland zijn geregistreerd, is wel degelijk in regel met de kilometerheffing, vooral wat betreft het aan boord hebben van een operationele on-boardunit, zodat aan de hand hiervan de verschuldigde heffing correct kan worden berekend.

Het aantal boetes dat tot begin augustus werd uitgeschreven, namelijk 1768, wijst mijns inzien wel degelijk op een hoge mate van 'compliance' van heffingsplichtige voertuigen, zowel van deze die in België als van deze die in het buitenland zijn geregistreerd. Het probleem waar u naar verwijst, betreft enkel niet-betaalde heffingen of daarmee gepaard gaande boetes die moeten worden geïnd van in het buitenland geregistreerde voertuigen wanneer die nog niet op de weg kunnen worden onderschept. Ik heb in een eerder antwoord op een parlementaire vraag al aangegeven dat deze voertuigen daarmee de dans niet ontspringen. Die niet-betaalde sommen worden wel degelijk in het systeem opgeslagen in een 'alert list'. Wanneer die voertuigen op onze wegen wordenesignaleerd, worden zij ook van de weg geplukt. Wij hebben vliegende controleunits die vrachtwagens uit het verkeer kunnen plukken waarbij dan tot onmiddellijke inning kan worden overgegaan.

Wat het ontbreken betreft van een Europees kader voor de uitwisseling van gegevens over deze voertuigen, heb ik minister Tommelein om nadere details gevraagd. Hij laat weten dat zijn administratie een inventaris heeft opgemaakt met voor een veertigtal landen de bestaande algemene en specifieke rechtsinstrumenten met het oog op de uitwisseling van nummerplaatgegevens. VLABEL werkte daarvoor samen met het Departement Financiën en Begroting en met het Departement internationaal Vlaanderen.

Deze inventaris zal binnenkort op intergewestelijk overleg besproken worden. In de schoot van het Overlegcomité kunnen dan afspraken gemaakt worden over verder te ondernemen maatregelen.

Zoals ik eerder al zei, is het gros van de heffingsplichtige, in het buitenland geregistreerde voertuigen wel degelijk in regel met de kilometerheffing en betalen zij wel degelijk de verschuldigde heffing volgens de voorziene mogelijkheden en procedures. Enkel een kleine minderheid van voertuigen betaalt misschien niet onmiddellijk maar wordt dan toch gevat. Zij die maar eenmaal door het land reizen en vervolgens nooit meer, de restcategorie, vormen een te verwaarlozen fractie.

De alert list faciliteert de verdere opvolging. Voertuigen worden snel en automatisch geseind naar de controleurs op de weg op het ogenblik dat zij opnieuw door een van de camera's boven en langs de Belgische wegen worden gedetecteerd. Dit laat toe om onmiddellijk en gericht op te treden en, eenmaal het voertuig wordt onderschept, alle nog openstaande bedragen te innen. Op die alert list staat immers ook welke boetes nog openstaan. Die informatie wordt automatisch doorgegeven door de mensen op het terrein die onmiddellijk kunnen overgaan tot de inning van de boetes en de eventuele inbeslagname van het voertuig. Dat hebben onze diensten intussen ook al gedaan.

Wat het gebrek aan sturende impact van de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, leert de verklaring van Febetra ons niets nieuws. Het aandeel van de vrachtwagens op onze wegen beslaat slechts een deel van de totale vloot, en elke regeling die enkel dit kleiner deel beïnvloedt, zal slechts een beperkte impact hebben op het totaalbeeld. Vandaar dat ik ook altijd heb gezegd dat we die mobiliteitssturing zeker moeten doorvoeren wanneer we een algemene kilometerheffing invoeren voor personenwagens. Dat moet dan een slimme kilometerheffing zijn, wat betekent dat de huidige kilometerheffing voor vrachtwagens eveneens slim moet worden gemaakt.

Ik ben voorstander van zo'n systeem omdat het kan leiden tot een belastingverlaging voor de modale Vlaming en tot het laten meebetalen door de buitenlanders. Voordien betaalden de buitenlandse vrachtwagens via het eurovignet mee voor het gebruik van onze wegen, zij het forfaitair en niet a rato van het aantal gereden kilometers. Voor de personenwagens telt dat niet. Mijnheer Sintobin, u zegt dat er een heffing is aan de pomp. Voor buitenlanders is dat niet het geval omdat in vele gevallen de talloze personenwagens die door ons land razen, zelfs niet tanken in ons land. Deze kilometerheffing is dan ook een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat ook zij een bijdrage leveren.

Die inkomsten zouden kunnen leiden tot een afschaffing van alle verkeersbelastingen en tot extra inkomsten ten voordele van de weginfrastructuur.

Er is een controlemeting georganiseerd. Daarbij wordt op een 450-tal locaties gespreid over de gewestwegen in Vlaanderen het aantal vrachtwagens gemeten. Dit is dan ook een heel grote oefening. Op dezelfde locaties is er in 2013-2015 ook een telcampagne gebeurd. Ik heb de gemeenten trouwens aangeboden om zelf een telling te vragen of te organiseren.

De vergelijking van beide telcampagnes zal een indicatie geven van eventuele verschuivingen in de trajecten van de vrachtwagens. De telcampagne vindt plaats van september 2016 tot en met april 2017. Ik hoop tegen de zomer van 2017 de eerste resultaten te kunnen voorleggen. Dan kunnen we nagaan in welke mate er sprake is van een serieuze toename. Wanneer er bijvoorbeeld een toename is van het vrachtverkeer met 20 procent, dan kunnen we effectief spreken over enig effect van de kilometerheffing en kunnen we de gepaste stappen zetten, zoals de opname in het betolde wegennet, maar er zijn natuurlijk ook andere opties.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal een schriftelijke vraag stellen aan minister Tommelein zodat een aantal zaken kunnen worden verduidelijkt. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk om te weten met welke landen een overeenkomst is gesloten. Het zijn immers veelal dezelfde buitenlandse vrachtwagenbestuurders die over onze autosnelwegen razen.

Ik ga met u akkoord dat een groot deel van de buitenlandse chauffeurs in orde is met de OBU. Dat blijkt ook uit de cijfers, natuurlijk. Dat neemt echter niet weg dat we wat u het kleine probleem van niet-betaalde boetes of het niet kunnen uitreiken van de boetes noemt, moeten opvolgen. Ik ben het ook met u eens dat er vliegende controles zijn, en een alert list waardoor men vrachtwagens aan de kant kan zetten, maar natuurlijk zou je ook kunnen zeggen dat dit probleem kon worden voorzien. We wisten op voorhand dat er misschien wel een probleem zou zijn met het sturen van boetes naar buitenlandse transporteurs of vrachtwagenbestuurders. We merken bijvoorbeeld trouwens hetzelfde, en dat heeft dan ook te maken met personenwagens, in een stad als Antwerpen, waar een lage-emissiezone wordt ingevoerd en waar buitenlandse chauffeurs eigenlijk ook niet kunnen worden beboet wegens een aantal juridische problemen.

Wat de impact op de mobiliteit betreft: we gaan ongetwijfeld in de volgende legislatuur, of misschien al in deze legislatuur, de discussie voeren over het invoeren van een kilometerheffing voor personenwagens. Ik geloof er niet zo in dat dit een heel grote impact zal hebben op de mobiliteit, en als u al wilt dat die kilometerheffing mobiliteitssturend wordt, dan zal dat uiteraard gepaard moeten gaan met de uitbouw van ons openbaar vervoer.

Ik ben blij dat er een evaluatie komt, dat er een telling, misschien zelf een dubbele telling komt, en dat u bereid bent om op basis van evaluatiegegevens ergens misschien een bijsturing te doen, en een uitbreiding van het tolsysteem. Wij zijn daar op zich geen voorstander van, maar als het dan toch moet... Het zal je immers maar overkomen dat er continu vrachtwagens door je kleine dorp rijden. Bij ons in de provincie kennen we zo toch wel enkele gewestwegen, zoals de N8. Ik zie mevrouw Fournier zitten. Daar rijden er toch op een kleine, smalle weg continu vrachtwagens door kleine dorpen. We moeten dat dus nauwgezet in het oog houden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ik had ook een kleine vraag, die aansluit bij wat collega Sintobin net heeft gezegd in verband met sluipverkeer. Minister, u zegt dat er tellingen in een vierhonderdtal meetpunten zijn en dat er een evaluatie of een hertelling zal gebeuren van september tot april. Nu, ik ben vorige week in de Westhoek geweest. Daar hebben ze op zich absoluut geen problemen met de kilometerheffing, maar daar is er wel heel veel duidelijk sluipverkeer. Er is dus één baan, de N8, waar tol op wordt geheven. Geen probleem, maar iedereen zoekt alternatieve wegen. Die zijn er ook, aan de kant van Diksmuide, en er is daar een heel grote toename. De tellingen waarover u sprak, zijn blijkbaar al gebeurd, in Kaaskerke in Diksmuide. Daar, op die alternatieve wegen, is er toch een toename van het aantal vrachtwagens met ongeveer 15 procent, en met 23 procent van vrachtwagens met trailer. Nu, op zich hebben ze er absoluut geen moeite mee dat dat plan wordt aangepast, maar als duidelijk is dat er nu al problemen zijn, zult u wachten tot na april met een totale evaluatie en herziening? Of is het eventueel mogelijk dat die herziening, per regio, per provincie of wat dan ook, vroeger zou kunnen gebeuren, als blijkt dat er nu in bepaalde delen van West-Vlaanderen of waar dan ook al een immens probleem is? Bent u dus bereid om die evaluatie sneller te doen, of zult u wachten tot na april?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, ik heb een korte aanvullende vraag over die tellingen, de controlemetingen die u gaat doen. U spreekt over het gaan meten van mogelijke verschuivingen. U gewaagt van een subjectief gevoel. Goed, er zal moeten worden bewezen of die verschuivingen er zijn en of het dan daadwerkelijk over sluipverkeer gaat. Ik zou u echter willen vragen om ook te bekijken of dat allemaal gaat om een verschuiving intern, van vervoer naar vervoer op Vlaamse wegen, als het zo zou zijn, of dat er ook sprake is van vervoer dat is 'verdwenen', richting de binnenvaart of buitenlandse stromen, bijvoorbeeld. Het zou ook best wel eens kunnen dat er een verschuiving is van een verdere verspreiding van goederen omdat bepaalde goederen niet meer in Antwerpen zouden aankomen. We hopen natuurlijk met zijn allen dat dat niet het geval is. Het is ook mogelijk dat er vrachtvervoer van de baan wordt gehaald en naar de binnenvaart verschuift. Dat zou op zich een goede zaak zijn, voor alle duidelijkheid. Kan dat op een of andere manier worden meegenomen in die tellingen die u doet en de conclusies die u eraan verbindt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, als het gaat over de modal shift, moeten we rekening houden met aannames en bevragingen, want je kunt

natuurlijk niet weten waar verkeer naartoe gaat. Op basis van die metingen en tellingen kun je wel vaststellen dat er een toename of een afname is, maar waar dat verkeer dan naartoe zou zijn als er sprake is van een afname, is moeilijk in te schatten, zeker niet op basis van die cijfers. We gaan er echter wel van uit dat er een beperkt effect moet zijn op het vlak van de modal shift, bijvoorbeeld voor de binnenvaart.

Mijnheer Sintobin, dan is er het kleine probleempje dat we nog hebben omdat we geen nummerplaatgegevens met alle landen kunnen uitwisselen. Er zijn nu beperkte overeenkomsten om dat wel te doen, onder andere met Nederland en ook met Frankrijk, dacht ik. Was dat te voorzien? Dat is heel beperkt. We wisten dat vanzelfsprekend op voorhand, maar de problematiek was nu niet van dien aard om te beslissen te wachten met dit systeem. Ik heb er nog eens op gewezen dat met de invoering van de kilometerheffing uiteindelijk de mazen in het net dermate beperkt zijn dat, wanneer die vrachtwagens zich opnieuw op ons grondgebied begeven, ze automatisch toch van de baan worden geplukt. Er rijst dus maar een zeer miniem probleem, denk ik. Wat nu gebeurt, is dat men voor een veertigtal landen de rechtsinstrumenten wat inventariseert, met het oog op de uitwisseling van nummerplaatgegevens. Dat gebeurt vooral vanuit het oogpunt van administratieve vereenvoudiging, zodat het voor ons vlotter zou gaan om te kunnen factureren. Dat is vooral het uitgangspunt, en niet zozeer het feit dat we niet zouden kunnen innen.

Wat de meetpunten betreft, ik weet nu niet over welke metingen het gaat en door wie die zijn verricht. Ik veronderstel dat die telling alleszins geen deel uitmaakt van de geofficialiseerde metingen die wij hebben gedaan. Je moet immers natuurlijk dezelfde methodologie gebruiken en op dezelfde punten gaan meten. Dat moeten we dan wel weten, zodat we geen appels met peren gaan vergelijken. Kan ik, voor zover die meetgegevens dan volledig accuraat zijn, dan vroegtijdig ingrijpen? U moet weten dat het aanpassen van het betolde wegennet een decretale wijziging vereist, omdat alle wegen in kwestie nominatim vermeld staan in de bijlage van het decreet zoals dat hier ook is goedgekeurd. Dat wil dus zeggen dat we bij elke aanpassing een decreet moeten wijzigen. We zullen die oefening dan ook in één keer moeten doen, want als we voor elke weg na afloop van elke al dan niet accurate telling het decreet moeten wijzigen, gaan we wel een tijdje bezig zijn, denk ik, ook met alle mogelijke gevolgen van dien voor de rechtszekerheid. Dus neen, dat nog niet, maar dat belet niet dat er andere, infrastructurele maatregelen kunnen worden genomen op die vermeende sluiptwegen. Meestal is dat trouwens ook een sluiptweg die in handen is van de lokale overheid, en het staat de lokale overheid natuurlijk altijd vrij om infrastructurele ingrepen te doen, als dat kan ook minstens even in overleg met de buurgemeenten.

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 ongevallen op autosnelwegen – 2615 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, iedereen zal het zich nog voor de geest kunnen halen: in de laatste volledige week van augustus vielen er een aantal zware verkeersongevallen te betreuren op de Vlaamse autosnelwegen, namelijk de E40, de E313 en de E314, met zowel

blichschade als menselijk leed tot gevolg en vele files als bijkomend lastpunt. De oorzaken van elk ongeval waren zeer divers, en in de kijkfiles gebeurden ook enkele ongevallen. Minister, waarschijnlijk was het vooral een combinatie van het uitzonderlijk mooie weer en de gebruikelijke tocht naar de kust enerzijds en het einde van de vakantie voor heel wat werkende mensen en de bijhorende grotere drukte op de autosnelwegen anderzijds.

Ondanks de snelle takeling door de goed uitgerust FAST-ploegen (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost) en de calamiteitenroutes, die overal duidelijk aangeduid zijn, blijkt eens te meer dat een ongeval op de Vlaamse autosnelwegen vrijwel onmiddellijk tot grote files leidt. Zitten de FAST-ploegen ook vast in de files? Zijn de calamiteitenroutes te onbekend bij de automobilisten? Of rijden de meeste mensen rond zonder gps-toestel waarop ongevallen en alternatieve routes worden weergegeven?

Toch tonen die ongevallen vooral aan dat er op het vlak van verkeersattitudes, dus het omgaan met een verkeersongeval en de daarbij horende kijkfiles, nog een hele weg is af te leggen. In dit geval is dat een heel mooie uitdrukking. Deze week is het de 'Week zonder Vluchtmisdrijf'. Dat is een initiatief van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de vzw Rondpunt. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de reactie van mensen na een ongeval. Dit soort campagnes spelen in op attitudes die noodzakelijk zijn na een ongeval. Vluchten hoort daar niet bij, maar gebeurt spijtig genoeg bij een op de tien ongevallen wel.

Minister, neemt u initiatieven om de calamiteitenroutes meer bekendheid te doen krijgen? Zijn er afspraken met producenten van gps-toestellen gemaakt om die routes op te nemen in hun kaarten? Al blijkt uit recente cijfers dat veel mensen hun gps-kaarten nooit updaten, bestaat er een mogelijkheid om dit item mee op te nemen in de campagnes van uw departement? Met betrekking tot de calamiteitenschermen, om kijkfiles te voorkomen, heeft dit parlement in 2013 een voorstel van resolutie goedgekeurd. Uw voorganger, minister Crevits, heeft in datzelfde jaar een proefproject op poten gezet. Ondertussen is ter zake verder weinig ondernomen. Hebt u nog de intentie om verder te gaan met dit soort schermen, of zijn er alternatieven mogelijk om kijkfiles te beperken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De calamiteitenroutes worden inderdaad gebruikt als omleidingsroute, vooral bij ongevallen waarbij de snelweg voor langere tijd wordt geblokkeerd. Iedereen kent die borden. Er wordt ook altijd een letter gebruikt. Zodra een calamiteitenroute actief wordt, zal het Vlaams Verkeerscentrum ook zowel via de radio als via dynamische borden boven de weg mededelen welke routeletter je dan moet volgen. Vanaf de afrit word je dan via de meest geschikte gewestwegen omgeleid naar de volgende oprit, waar je terug de snelweg op kan om je oorspronkelijke weg te kunnen voortzetten. Algemeen geldt dat hoe meer data de aanbieders van gps-toestellen ter beschikking hebben, hoe beter ze natuurlijk ook in staat zijn om de weggebruikers op een correcte manier te gaan sturen. Concrete afspraken om die calamiteitenroutes mee op te nemen in hun kaarten zijn niet gemaakt in het verleden, maar we zijn daar op administratief niveau wel mee bezig.

Als het gaat over sensibiliseringscampagnes ben ik minder mee, omdat we die campagnes natuurlijk in eerste instantie vooral richten op de grootste killers in het verkeer. U kent die. Initiatieven met betrekking tot het beter bekend maken van calamiteitenroutes willen we via dat kanaal niet zozeer gaan promoten. Het is ook zo dat het inschakelen van die calamiteitenroutes vooral ook onder politiebegeleiding gebeurt. Het is op suggestie van de verkeerspolitie dat we dat doen. Het blijft ook nog altijd een back-upmaatregel. Gelet op de routes die soms

ook worden gesuggereerd, willen we dat dat een uitzondering op de regel blijft. We willen dat niet promoten als een alternatief op permanente basis, maar enkel als er daadwerkelijk calamiteiten gebeuren.

In 2013 heeft mijn voorganger een haalbaarheidsstudie inzake calamiteitenschermen uitgevoerd. Er werd bekeken of het raadzaam is om ook in Vlaanderen gebruik te maken van zulke schermen. Daarbij is men ook naar het buitenland gaan kijken. Ik denk dat die studie is uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Er werd gekeken naar de soorten schermen die werden gebruikt, de geschikte locaties en de kosten en de baten.

De conclusie van de studie was, als men de kosten en de baten tegen elkaar afwoog in negatieve zin, dat het ervoor zou kunnen zorgen dat kijkfiles in principe gedeeltelijk zouden kunnen afnemen. Men wees op enkele structurele problemen, beperkingen en negatieve aspecten.

Bijvoorbeeld is er wat betreft de organisatie in het buitenland een belangrijke taak weggelegd voor de wegeninspecteurs. In Vlaanderen zijn er maar een beperkt aantal, die in hoofdzaak andere taken hebben zoals controle en technische keuring langs de weg. Dat zouden we dan door een andere instantie moeten laten doen. Er werd ook gedacht in de richting van de Civiele Bescherming, maar ook daar was men niet onmiddellijk vragende partij.

Wat betreft het aspect van veiligheid vereist het plaatsen van calamiteitenschermen dat extra mensen op de ongevalslocatie aanwezig zijn en dus zelf risico lopen. Wat betreft het gebruik kunnen calamiteitenschermen slechts in een beperkt aantal gevallen worden ingezet. Men moet eerst aan heel wat voorwaarden voldoen, namelijk inzake afhandelingstijd, meer dan 2 of 3 uur, weersomstandigheden, locatie, vlak terrein en geen inname van een extra rijstrook, intensiteiten, druk verkeer dat verwacht wordt, veiligheid, waarbij het opstellen op een veilige manier kan gebeuren, en toelating, waarbij de discussie is of men een akkoord van politie en hulpdiensten nodig heeft vooraleer die calamiteitenschermen kunnen worden opgesteld.

Wat betreft de kostprijs: doordat elke set calamiteitenschermen slechts enkele keren per jaar ingezet zou worden en ook het aantal aanbieders beperkt is, zou de kostprijs heel hoog kunnen uitvallen. Daarom heeft mijn voorganger met het idee gespeeld van een proefproject. Dat spoor heeft men verlaten omdat de Civiele Bescherming, die verantwoordelijk is voor de logistieke ondersteuning in geval van calamiteiten, zich niet kon of wou engageren om de calamiteitenschermen op te stellen na een oproep van de wegpollitie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Wat het verhaal van het gebruik van de alternatieve routes, de calamiteitenroutes, betreft, zegt u dat men moet oppassen dat je geen institutioneel sluipverkeer tot stand brengt. Dat is de bottomline van uw verhaal. Ik denk wel dat het goed is dat mensen er op een of andere manier op worden gewezen dat dat bestaat. Heel veel mensen hebben zelfs niet helemaal door hoe op dat vlak hun gps werkt en dat er wel mogelijkheden zijn. Vandaag wordt het net verkeersonveilig omdat sommige van die files letterlijk kilometers lang zijn en ook in tijd tot een half uur of een uur kunnen oplopen, waardoor er een stuk verkeersonveiligheid ontstaat, net vanwege de lengte van de file. Mensen moeten op een of andere manier worden geattendeerd op de techniek zoals die vandaag bestaat, op het ogenblik dat een dergelijke monsterfile zich voordoet. Dat gebeurt toch minstens een keer per week ergens in Vlaanderen. Ik ga er seffens op door als het gaat over de calamiteitenschermen. Heel wat mensen zijn daarover onwetend. Ook daar is het ideaal de vijand van het goede. Je moet oppassen dat je geen institutioneel sluipverkeer organiseert op de

gewestwegen en dus op de plaatsen waar de mensen wonen. Je moet mensen attenderen in geval van een dergelijk incident en van een grote file, dat er alternatieven mogelijk zijn en dat de gps kan helpen om die te vinden zodat men zijn verplaatsing daarlangs veilig voort kan zetten, niet alleen omwille van het beperken van economische schade en tijdverlies maar ook omwille van verkeersveiligheid. Lange files geven ook weer aanleiding tot andere verkeersgevaarlijke situaties.

De calamiteitenschermen bestaan in Nederland. Ik begrijp dat daar het wegbeheer op een andere manier is georganiseerd, met andere taken. Ik vind het heel veel uitleg om iets niet te moeten doen, waar men uiteraard wel altijd een plausibele uitleg voor heeft. Ik denk dat het hier gaat om een hoger belang: het gaat hier om een stuk economische schade te beperken. Tijdverlies is niet te schatten. Het gaat ook over de verkeersveiligheid.

Ik geef twee voorbeelden waar ikzelf getuige van ben geweest en tegelijkertijd ook lijdend voorwerp. Afgelopen maandag was ik op weg naar het partijbureau van Open Vld. Ter hoogte van Aarschot op de E314, was een heel zwaar ongeval gebeurd. De cabine van de betrokken truck was afgescheurd. Er waren drie of vier wagens op de landerijen langs de weg gekatapulteerd. Alleen al het kijkspektakel heeft de file ongelooflijk verlengd.

Terwijl we in de file stonden, werd omgeroepen dat er in de staart van de file ter hoogte van Bekkevoort een nieuw accident was gebeurd. Het is een verhaal van economische schade aan de ene kant en van verkeersveiligheid aan de andere kant.

Twee weken daarvoor op maandag was ik op weg naar het Bureau van het Vlaams Parlement. Ter hoogte van Bertem op de E40 was een vrachtwagen met koekjes op zijn zij gevallen. Dat heeft een halve dag geduurd. Iedereen die ten oosten van de Zenne woont in Vlaanderen, heeft daarmee te maken gehad. Die koekjes moesten worden geruimd. De kijkfile, het tijdverlies en dan weer de onveilige situaties in de staart van een dergelijke file, dat is reëel. Iedereen van ons kan daar spijtig genoeg week na week illustraties van geven. Vandaar mijn pleidooi voor de calamiteitenschermen.

Het blijft me om het even hoe men dat organiseert. Er is altijd wel een reden om het niet te moeten doen. Het kan de economische schade en het tijdverlies die ermee samenhangen vermijden en vooral de verkeersveiligheid bevorderen, want stilstaan op een autostrade is aartsgevaarlijk, dat weten we allemaal, omdat een aantal mensen niet doorheeft dat het verkeer is stilgevallen ten gevolge van een accident. Daarom is het absoluut noodzakelijk om rond de uitrol van die calamiteitenschermen te gaan samenzitten met verschillende diensten en te kijken hoe men dat wel kan organiseren. Ik wijs niemand met de vinger, maar de voorbeelden die ik geef, zijn uit het leven gegrepen en illustreren de ernst van de situatie.

Dus, minister, voor de calamiteitenschermen moet u het gaspedaal induwen en erop doorzetten. De gps-routes en het feit dat dat voorhanden is, moet u op een of andere manier via sensibilisering aan mensen duidelijk maken, om op die manier de doorstroming een kans te geven en de verkeersveiligheid te bevorderen door te vermijden dat mensen lang stilstaan op een autosnelweg.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de schermenproblematiek betreft, heb ik de afweging tussen de kosten en de baten gegeven.

Het is een strikt persoonlijke overweging dat ik niet weet in welke mate de plaatsing van schermen geen afbreuk doet aan de onhebbelijkheid van de menselijke natuur om toch nog te proberen over het muurtje te kijken. Misschien

verhoog je nog de aantrekkelijkheid en het aanzuigeffect wanneer je schermen plaatst. Mensen hebben nog meer de neiging om over het muurtje te kijken om toch iets te zien. Als je calamiteitschermen plaatst, zal dat er in ieder geval voor zorgen dat bij elk incident kijkfiles zullen ontstaan. Ik denk niet dat calamiteitschermen automatisch tot gevolg hebben dat er geen kijkfiles meer zullen zijn.

Wat de calamiteitenroutes betreft, zijn we de gps-aanbieders momenteel aan het bekijken met de administratie. Ik bekijk ook in welke mate dat aan bod kan komen in de rijopleiding. U hebt daarin een punt: het systeem moet beter bekend worden. Er zijn nog veel chauffeurs die het niet kennen. Aan jezelf ken je de halve wereld: ik wist vroeger ook niet waarvoor die gele borden met die letter op dienden. Ik dacht dat het iets voor vrachtwagens was. Het bestaan van het systeem, waar je als chauffeur alleen maar van kunt profiteren, moeten we meer voor het voetlicht plaatsen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind het een goed antwoord, zeker het laatste deel. Wat betreft het 'curieuzeneuzen' bij accidenten en de calamiteitschermen, denk ik altijd dat Nederlanders ongelooflijk zakelijk zijn, zelfs als iets heel emotioneel wordt. Als zij het wel doen, denk ik dat daar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, van doorstroming en het beperken van tijdverlies en dus ook economische schade, winst valt te puren. Neem dat alstublieft mee, begraaf die calamiteitschermen niet te snel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toegankelijkheid van de Westerschelde – 2645 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, iedereen heeft afgelopen zomer de berichten kunnen lezen betreffende de plannen die Nederland heeft om een windmolenpark op de Noordzee te ontwikkelen. Fantastisch. Iedereen is daar bezig met het ontwikkelen van groene energie. Het windgebied Borssele zou op termijn zo'n 1400 megawatt aan windenergie moeten produceren, goed voor zo'n 1,5 miljoen huishoudens. Maar – dan komt de grote 'maar' – om deze energie aan land te brengen wil de Nederlandse overheid vier kabels leggen in de vaargeul van onze geliefde Westerschelde.

Het Havenbedrijf Antwerpen heeft hiertegen eind augustus formeel beroep aangetekend bij de Nederlandse Raad van State. Die werkt niet zoals onze eigen Raad van State. Ik laat me vertellen dat daar over een paar maanden een uitspraak over komt. Eerder was al een bezwaarschrift ingediend, dat afgewezen werd. De argumentatie bestaat hoofdzakelijk uit volgende punten. Ze zeggen dat de kabels de scheepvaart op de Schelde bedreigen en de ontwikkeling ingaat tegen de Scheldeverdragen die Vlaanderen afsloot met Nederland en die ons zo dierbaar zijn. De bezwaren gaan heel concreet over de diepte van de kabels, de gevolgen voor de toegankelijkheid van de grootste schepen, de gevolgen voor de veiligheid bij noodankering en de gevolgen naar verzekeraarbaarheid en mogelijke risico's. Men zegt dat die kabels zich 25 meter diep zouden moeten situeren, maar Nederland wil maar tot 16 meter gaan omdat de morfologie of het dynamische karakter van het gebied heel belangrijk is. Het gebied van de Westerschelde bestaat uit verschillende platen en geulen die over elkaar bewegen en

sterke wijzigingen ondergaan. Die wijzigingen kunnen oplopen tot verdiepingen of verondiepingen van maar liefst gemiddeld 1 meter per jaar over een periode van vijftien jaar. Dat komt neer op een verschuiving van een geul of een verondieping van 15 meter over een periode van vijftien jaar. Dat is toch niet onbelangrijk.

U weet allemaal dat de Schelde een van de economische levensaders is voor Vlaanderen, en toegang geeft tot een van onze belangrijkste economische poorten: de haven van Antwerpen en de haven van Gent. Vrije toegang is dan ook van primordiaal belang. Elke belemmering van de scheepvaart op de Schelde vormt een bedreiging voor de jobs van de honderdduizenden Vlamingen die werken in en rond onze havens.

Minister, is Vlaanderen op de hoogte van de plannen van Nederland om een windturbinepark op starten? Heeft Vlaanderen kennis gekregen van de verschillende tracés en de uiteindelijke tracékeuze? Het antwoord daarop is uiteraard 'ja'. Ik heb het inmiddels zelf al kunnen vernemen en lezen. In een artikel in Gazet van Antwerpen van 27 en 28 augustus staat dat ook het Vlaamse Gewest reageerde. Vlaanderen is dus op de hoogte, maar in welke zin reageerde Vlaanderen? Heeft Vlaanderen onderhandelingen gevoerd met Nederland over dit dossier? Kunt u meer vertellen over de directe betrokkenheid van Vlaanderen in de aanloop naar de tracékeuze? Wat is de uitkomst van die onderhandelingen? Het belangrijkste lijken mij de garanties die daar zijn besproken. Heeft Vlaanderen voldoende garanties gekregen om de veiligheid en de toegankelijkheid te kunnen blijven garanderen? Heeft Vlaanderen ook de afweging gemaakt om een procedure op te starten zoals het Havenbedrijf Antwerpen? We weten ondertussen dat dat niet resulteerde in de daadwerkelijke opstart van een procedure. Graag had ik wat toelichting bij de argumentatie daarvoor. Betekent dat heel nadrukkelijk dat Vlaanderen nu reeds voldoende garanties heeft verkregen, of dat Vlaanderen ervan uitgaat op zeer korte termijn die garanties te krijgen? Over welke garanties gaat dat dan? Ik voeg hier het belangrijke verzekeringstechnische element aan toe, want eerst en vooral is de garantie natuurlijk: hoe diep liggen die kabels en wat dat betekent voor noodantering? Maar worden daarbij ook de verzekeringstechnische elementen bekeken, zodat eventuele risico's nooit als commercieel argument tegen onze havens kunnen worden gebruikt? Ik verklaar me nader. Nederland zou willen dat bij schade aan kabels het schip steeds de volledige aansprakelijkheid of de volledige schade op zich neemt, wat mogelijks in de toekomst tegen ons zou kunnen worden gebruikt.

Wat brengt de toekomst? Welke stappen zal Vlaanderen nog zetten, zowel in onderhandeling als desgevallend op juridisch vlak?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wij zijn wel degelijk op de hoogte van de plannen van Nederland om een windturbinepark op te starten. Eind september 2014 heeft Nederland drie nieuwe locaties aangeduid om een nieuwe infrastructuur voor windenergie op zee te realiseren, namelijk Borssele, Hollandse Kust Zuid Holland en Hollandse Kust Noord Holland, en dit voor een totale capaciteit van 3450 megawatt.

Het project Borssele zal als eerste worden gerealiseerd en gaat gepaard met de aansluiting van het nieuwe windmolenpark op het landelijke elektriciteitsnet via een transmissiesysteem op zee. Dit houdt in dat er vier transmissiekabels van 220 kilovolt (kV) zullen worden aangelegd tussen de offshore platforms en het landelijke elektriciteitsnet.

Tot op heden zijn er in dit dossier verschillende formele en informele consultaties geweest tussen Nederland en Vlaanderen, zowel op administratief, diplomatiek als op politiek niveau. Vlaanderen is niet wild enthousiast over de gekozen oplossing om het tracé door de Westerschelde te laten lopen, gelet ook op de risico's

die dat met zich mee kan brengen vanuit het perspectief van de scheepvaart en de Vlaamse belangen.

Het doel van de onderhandelingen tijdens de afgelopen periode is om de risico's maximaal te mitigeren. Het feit dat de haven van Antwerpen ondertussen de beroepsprocedure heeft opgestart, heeft natuurlijk ook gevolgen voor deze onderhandelingen, zowel positieve als mogelijks negatieve. In positieve zin omdat dit een stok achter de deur is en dus een zekere vrijwaring van rechten in hoofde van de haven van Antwerpen. De druk om tot een oplossing te komen wordt groter. Maar er is ook een keerzijde: de Nederlanders zijn wat terughoudender geworden om bepaalde concessies te doen en te formaliseren. Zij vrezen dat die concessies nog bovenop eventueel door de Raad van State opgelegde concessies zouden komen.

Ik ben ervan overtuigd dat een algemeen compromis met Nederland mogelijk is en betere garanties biedt dan een beroepsprocedure. Een beroepsprocedure houdt immers het risico in dat Nederland de kabels zou kunnen aanleggen zonder een deel van de engagementen aan te gaan die het in het kader van een compromis wel bereid is op zich te nemen.

De Vlaamse overheid heeft zich niet aangesloten bij de beroepsprocedure van de haven van Antwerpen omdat dit geen enkele meerwaarde heeft. We willen blijven onderhandelen maar intussen hebben we ook een stok achter de deur. We gaan in de luwte verder met de besprekingen om een afdoend compromis te vinden waarbij de procedure voor de Raad van State geldt als ultieme stok achter de deur.

In overleg met Nederland hebben we ondertussen een aantal belangrijke engagementen van Nederland gekregen die essentieel zijn voor het vrijwaren van de scheepvaart en de nautische toegankelijkheid. Omdat de onderhandelingen nog lopen, kan ik nu niet dieper ingaan op de details. Inhoudelijk kan ik wel alvast meedelen dat uit berekeningen van het risico op schade aan de kabels door ankers blijkt dat dat risico beperkt is tot 1 op 20.000 jaar. Hoewel de Nederlanders ervoor bekend staan om zich zeer goed te beschermen tegen overstromingen, is de kans op schade aan deze kabels dus nog kleiner. Dit is onder meer te danken aan het feit dat de kabels in de Westerschelde een dekking van minstens 3 meter zullen krijgen.

In de onderhandelingen trachten we ook oplossingen te zoeken zodat het overblijvende theoretische risico geen risico betekent voor de scheepvaart. Er wordt gewerkt aan een algemeen akkoord met concrete afspraken die zullen worden vastgelegd in een besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie op de Vlaams-Nederlandse top van 7 november 2016. Tegen die tijd willen we een gedragen compromis bereiken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt het gehad over een dubbele positie: het is belangrijk dat Vlaanderen kan blijven onderhandelen maar de actie vanuit Antwerpen is goed omdat het een stok achter de deur is.

Ik begrijp dat u niet veel kunt zeggen over concrete concessies, ik verwacht dat vandaag ook niet van u, maar ik vind het wel belangrijk dat u zegt dat er belangrijke bijkomende garanties zijn. Dat is cruciaal, eventueel met het oog op het afsluiten van een procedure of het bereiken van een gezamenlijk akkoord. Dat betekent dat we nu al verder staan dan de afgelopen maanden en dan een paar weken geleden toen het nieuws bekend werd.

Onze dierbare noorderburen hebben het doorheen de geschiedenis wat uitgehangen, als ik dat zo mag zeggen, en hebben zo de perceptie een beetje tegen gekregen. Ik wil niet teruggrijpen naar het afsluiten van de Schelde of naar de lange periode van de tolheffing die daarop werd geheven. Dit is voor Nederland dan ook een kans om

te bewijzen dat zij het goed voorhebben met de Vlaamse havens. Ik hoop dat u uw inspanning kunt voortzetten. Ik ben alleszins tevreden met de timing van begin november. Ik hoop dat er dan ook degelijk meer concessies worden gedaan en dat de garanties worden gegeven die Vlaanderen nodig heeft.

Ik wil ook nog eens het belang van het verzekeringstechnische aspect en van het risico benadrukken. Het is cruciaal met het oog op commerciële situaties in de toekomst dat dit nooit tegen ons kan worden ingeroepen. Ik kijk vol verwachting uit naar de afloop. We zullen daar begin november ongetwijfeld meer over vernemen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik vraag me af of Vlaanderen in dezen wel voldoende alert heeft gereageerd en of het niet beter zou zijn om daadwerkelijk, zoals de haven van Antwerpen, een procedure ten aanzien van Nederland op te starten. Wanneer we zien hoe lang we over de Scheldeverdieping hebben gedaan en hoe lang het verplaatsen van een kruimel zand heeft geduurd, dan vind ik dat de Nederlanders daar heel snel geen enkel probleem over maken terwijl er voor de toekomst een groot risico bestaat dat de vrije scheepvaart en de nautische toegankelijkheid worden verhinderd. Met het oog op een aantal dossiers uit het verleden blijf ik dan ook op mijn hoede wat de onderhandelingen met de Nederlanders betreft. Ik vraag me af of we de afgesloten verdragen niet moeten vrijwaren en pleiten voor vrije scheepvaart. Op die manier nemen we geen enkel risico. Ik vind het ook onvoldoende dat men zegt dat er wel een minimale vulling van 3 meter zal zijn boven de kabel die wordt aangelegd. We hebben hier immers te maken met een bewegende Schelde. We geven op die manier veel te gemakkelijk onze vrijheid van scheepvaart en de nautische toegankelijkheid op.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kan natuurlijk niet op alle details ingaan. U hebt het over de beweeglijkheid van de Schelde. Wanneer in een vergunning een diepte wordt afgesproken, dan wordt daarin ook de verplichting opgenomen tot onderhoud en monitoring van die diepte. Het is de bedoeling om op basis van regelmatige controle en testen die diepte te behouden.

We hebben niet geparticipeerd in de procedure omdat dat geen meerwaarde biedt. Het belang in de procedure bij de Raad van State van het Havenbedrijf is duidelijk. Zuiver juridisch bekeken zou het geen toegevoegde waarde bieden indien Vlaanderen daarin zou participeren. Niet participeren biedt ons ook de mogelijkheid om verder te onderhandelen. Met het oog op het te bereiken resultaat lijkt het me als goede huisvader goed die verantwoorde positie in te nemen. Ik denk dat we daarmee zelfs een beter resultaat kunnen bereiken, ook ten voordele van de Antwerpse haven, de Westerschelde en het mitigeren van de risico's, dan wanneer we enkel de juridische weg zouden bewandelen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, vanuit Antwerpen deelt iedereen dezelfde zorg. Net om die reden is het belangrijk dat de onderhandelingen worden voortgezet. U hebt bevestigd dat er wellicht belangrijke bijkomende garanties komen. Twee instanties hebben daarin hun verdienste: Antwerpen heeft de druk op de ketel gehouden maar u en uw diensten hebben met Nederland verder onderhandeld.

Ik hoop dat we ervan mogen uitgaan dat de Nederlanders hun goede trouw zullen bewijzen en dat ze beseffen wat het belang is voor de Vlaamse havens van de toegankelijkheid daarvan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het afschaffen van de praatpalen en de communicatie ter zake van overheidswege
– 2683 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opgedoekte campagne rond het verdwijnen van de praatpalen
– 2685 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, de ongeveer 1350 praatpalen die Vlaanderen rijk is en die sinds 1960 de autosnelwegen sieren, gaan met pensioen. Om dat aan te kondigen en de burger te informeren werd langs de Vlaamse wegen een informatiecampagne gelanceerd. Die campagne heeft ongeveer 10.000 euro gekost en werd door uw diensten gelanceerd op 6 september met als kernboodschap: 'Bij pech bel je voortaan 112'.

Een dag later gaf u als bevoegde minister de opdracht om deze campagne te verwijderen. Ook federaal minister Jan Jambon die verantwoordelijk is voor de noodcentrales, stelde heel duidelijk in de pers dat het niet de bedoeling kan zijn om ingeval van pech het nummer 112 te bellen. De noodcentrales zijn nu al overbelast, men denkt dan ook beter drie keer na te denken vooraleer dat nummer te bellen, aldus Jambon.

Er heeft dan een overleg plaatsgevonden tussen uw kabinet en dat van minister Jambon, wat natuurlijk beter eerder was gebeurd, en waarbij is afgesproken die campagne stop te zetten. Deze situatie had kunnen worden vermeden maar dat is het verleden, we kijken nu naar de toekomst.

Minister, hoe komt het dat het urgentienummer 112 in deze campagne werd voorgesteld als te contacteren instantie bij pech op weg? Was daarvoor goedkeuring gegeven? Ik ben zelf ook uitvoerend actief in de politiek, ik neem dan ook aan dat er eerst overleg is geweest tussen diensten en beleidsverantwoordelijken. In welke mate is er effectief vooraf overlegd over deze campagne?

U zei te willen nagaan of een andere campagne nodig zou zijn. Is hier onder-tussen meer duidelijkheid over?

Waar kunnen autogebruikers terecht na het verdwijnen van de praatpaal wanneer er bijvoorbeeld obstakels zijn op de weg, bij pech enzovoort? Plant u een nieuwe campagne? Krijgt u de automobilisten tijdig ingelicht over dit alles voor de eerste palen in november verdwijnen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik zal niet herhalen wat de heer De Clercq al heeft geschetst, met name de context van de campagne die bij het uitrollen ervan werd ingetrokken.

Hoe kan het dat pas bij het in het straatbeeld verschijnen van een campagne over het gebruik van het nummer 112, de bevoegde minister van Binnenlandse Zaken reageert door te zeggen dat die campagne minstens suggereert dat het nummer 112 kan worden gebruikt voor minder dringende zaken terwijl dat nummer al overbelast is?

Wie heeft beslist dat het nummer 112 kon worden gebruikt na het verdwijnen van de praatpalen? Is daar overleg over gepleegd? Is er in het kader van de opstart van die campagne overleg gepleegd? Wie heeft het fiat gegeven voor die campagne en hoeveel heeft ze gekost?

Waar zullen mensen voortaan terecht kunnen wanneer de praatpalen effectief zijn verdwenen? Hoe zult u het publiek daarover informeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Langsheen de Vlaamse snelwegen staan zo'n 1300 praatpalen. Gelet op het dalende gebruik ervan, gelet op buitenlandse voorbeelden waar men een gelijkaardige politiek voert – in de Verenigde Staten is men daar volledig mee gestopt – en gelet op de onderhoudskost van deze palen, namelijk 750 euro per stuk per jaar, een zotte kost in budgettaire barre tijden, hebben wij besloten die praatpalen te verwijderen. Daar wordt binnenkort mee gestart. Bedoeling is dat zij midden 2017 verdwenen zijn.

Op de vragen wie wanneer gekozen heeft voor het nummer 112 kan ik verwijzen naar een overleg van mijn administratie met het federale niveau, meer bepaald met de federale wegpolitie. Dat leek ons de meest aangewezen gesprekspartner. Daarbij was er geen vertegenwoordiger van de noodcentrale aanwezig. Onze diensten hebben in dezen volledig te goeder trouw gehandeld.

Tijdens dit overleg werd gezamenlijk beslist om het nummer 112 te vermelden op de bordjes die langs de pechhavens zouden komen te staan. Deze bordjes vermelden de weg waarop men zich bevindt, bijvoorbeeld de R0, en het kilometerpunt. Zo zou men een ankerpunt hebben om door te geven. Dit bordje moest ook vermelden dat het nummer 112 bij pech of ongeval gebeld kon worden.

Men had ook overwogen om een ander nummer te hanteren, maar dat is niet gebeurd om een wildgroei aan nummers te vermijden en met het oog op de uniformiteit. Daarnaast zou het ook meer verwarring creëren bij de burger waardoor de afhandeltijd van een mogelijk incident zou kunnen stijgen. Tot slot is het aantal praatpaaloproepen op dit moment zo sterk gedaald dat dit geen extra zware belasting voor het Communicatie- en Informatie Centrum (CIC) zou betekenen.

Dat was de overweging. Gelet op dat gegeven vonden we dat we met een campagne moesten starten om mensen diets te maken dat er een alternatief is voor de praatpalen, namelijk 112, zoals besproken met de federale politie. Allemaal goed en wel, die campagne startte begin september. Het was de bedoeling dat die tot 10 oktober zou lopen, maar dat is dus iets korter geweest, tot 14 september, nadat mij werd meegedeeld door de 112-centrale zelf dat men al zo onderbemand en overbelast was. Daar heeft men wel een punt: misschien zou de door onze administratie uitgewerkte campagne nog meer mensen naar dat nummer 112 leiden, ook als er sprake zou zijn van kleinere ongevalletjes of kleinere pech. Het bedrag van de initiële campagne was 10.000 euro. Dan waren er natuurlijk nog de kosten voor het drukken en plakken. Dat was goed voor een totaal van 44.000 euro. Ik erken dus dat men ter zake misschien een inschattingsfout heeft gemaakt, omdat de 112-centrale zelf niet mee aan tafel zat. Aan onze kant ging men er echter van uit dat, aangezien men sprak met de federale politie, men langs die weg dus ook sprak met de betrokken centrale.

Het was natuurlijk niet de bedoeling om 'reclame' te maken voor het nummer 112. Bij een lekke band of een autopanne is het nog steeds de bedoeling dat men niet 112, maar de pechdienst contacteert. Ik kan wel begrijpen dat men die campagne ook in een andere zin zou kunnen interpreteren. Dat moet ik erkennen.

Of het noodnummer nog zal worden vermeld op de bordjes langsheen de pechhaven, zoals oorspronkelijk overeengekomen met de federale politie, bekijk ik nu samen met het kabinet van mijn collega, minister Jambon. We hebben dat dus nu enigszins naar dat niveau getild, om toch te zien dat we daarover volledige overeenstemming hebben op alle niveaus. Anderzijds moet ik zeggen dat we er dankzij de commotie over de campagne absoluut in geslaagd zijn om enige ruchtbaarheid te geven aan het verdwijnen van de praatpalen. In dat opzicht is dat wel geslaagd en hebben de gedane kosten dat doel alleszins wel bereikt, blijkens mijn mailbox: mensen hebben begrepen dat de praatpalen gaan verdwijnen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U erkent inderdaad dat dit bijzonder onnozel is, dat dat echt te vermijden is. Je kunt er eens mee lachen, maar eigenlijk is het inriest dat men niet op voorhand weet dat men dat nummer niet moet opgeven, dat dat niet eens opkomt bij iemand in de diensten. Men weet toch dat dat een speciaal nummer is. Dat is al overbezet en nu gaat men dat ook gebruiken voor kleine dingen. Men had 44.000 euro kunnen uitsparen. Een burger verwacht toch van de overheid dat er wat efficiëntie is, dat er overleg is. Ik vind dit dus eigenlijk niet voor herhaling vatbaar. U vindt dat uiteraard ook. Het is goed dat u dit naar u toe trekt, met collega Jambon, want dat is absoluut niet voor herhaling vatbaar. Er werden overheidsmiddelen verspild, terwijl de burger een efficiënte overheid verwacht.

Minister, wat gebeurt er nu in de toekomst? Dat wordt nu bekeken, begrijp ik. Gaat er nu nog een andere campagne komen of niet? Ik heb begrepen dat men nu nog de praatpaal kan benutten, tot medio 2017. Dat zal stelselmatig worden afgebouwd. Ik ga akkoord met de insteek dat men die praatpalen vervangt als ze te veel kosten met zich meebrengen en te weinig worden benut. Dat is het punt niet. Wat is gebeurd, is echter niet voor herhaling vatbaar.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Van een inschattingsfout is er inderdaad minstens sprake. Misschien is het zelfs een beetje een onzorgvuldigheid, gelet ook op het feit dat men bij 112 alle moeite van de wereld doet om mensen te verhinderen om voor een prulletje te bellen. Een op de vier oproepen is namelijk niet dringend.

Wat me niet helemaal duidelijk is aan de hand van uw antwoord, is bij wie je terecht komt als je vandaag gebruikmaakt van zo'n praatpaal, en waarnaar mensen in de toekomst dan wel moeten bellen indien er geen dringende assistentie van politie of brandweer nodig is, indien het niet 112 is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Je komt dus terecht bij de CIC's. We bekijken dus of we, conform de eerder gemaakte afspraak met de federale politie, alsnog doorgaan met het gewoon aanbrengen op die kilometerpaaltjes dat 112 moet worden gecontacteerd als er sprake is van een zwaar ongeval, afhankelijk van de omschrijving. Daarover zijn we momenteel in gesprek. Dat bekijken we.

We hebben de affiches verwijderd, we hebben die gerecycleerd en we hebben ook onmiddellijk een andere campagne die we planden, want we doen dat maandelijks, naar voren getrokken. Ik denk dat het thema ervan het aanpassen van de maximale snelheid bij wegenwerken is. Die affiches hebben we zo snel mogelijk aangebracht.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke impact van de bouw van een stormvloedkering op de toekomst van de jachthaven van Nieuwpoort – 2703 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Voorzitter, voor de collega's die zouden denken dat het gaat over een vraag over een lokaal of regionaal dossier wil ik eerst stellen dat de stormvloedkering in Nieuwpoort past in de versterking van de hele Vlaamse kustlijn, ter bestrijding van een mogelijke superstorm of duizendjarige storm. Daarom is het in het belang van heel Vlaanderen dat de kust wordt beschermd.

Hier gaat het specifiek over Nieuwpoort. Blijkbaar zijn daar deze maand dus de werken gestart in de havengeul voor een splinternieuwe stormvloedkering. Het doel is natuurlijk duidelijk, namelijk Nieuwpoort en de gemeenten gelegen aan de IJzer beschermen tegen het wassende water. Het gaat over een budget van 50 miljoen euro. Daarmee wordt dat eigenlijk het pronkstuk, als ik dat woord hier mag gebruiken, van het hele Masterplan Kustveiligheid. In de schriftelijke neerslag van de vraagstelling staan een aantal specifieke technische kenmerken van hoe de kering zal worden georganiseerd, maar ik ben geen ingenieur van opleiding en denk dat dit ook minder relevant is voor de vraag. Ik veronderstel echter dat de collega's die geïnteresseerd zijn in de vraag, die vraag ook hebben gelezen.

Minister, ik denk dat we het met zijn allen eens zijn over de noodzaak van de bescherming. Alleen heb ik in mijn vraag, zonder me eigenlijk specifiek uit te spreken pro of contra, toch gesteld dat er vanwege een instantie en een persoon toch wel wat kritiek is op de keuze voor een nieuwe stormvloedkering. Zo is er de studie van het Waterbouwkundig Laboratorium, trouwens op bestelling van de afdeling Kust. Daarin wordt de vrees geuit dat de jachthaven van Nieuwpoort haar aantrekkelijkheid zou kunnen verliezen "indien de aanwezigheid van de stormvloedkering de toegankelijkheid van de haven onmogelijk maakt op sommige momenten van het getij". Minister, ik weet niet of u de jongste tijd nog in Nieuwpoort bent geweest, maar ik kan erbij vertellen dat de manier waarop Nieuwpoort zich de jongste jaren heeft ontwikkeld eigenlijk fenomenaal is. Dan gaat het niet alleen over de stad, maar ook over de jachthaven. Ik denk dat die uitbreiding van de jachthaven ook perfect past in een van uw andere beleidsdomeinen, namelijk Toerisme.

Misschien nog belangrijker in mijn vraagstelling is de kritiek van een specialist inzake de ruimtelijke ordening, professor Georges Allaert, die toch in heel scherpe bewoordingen de keuze voor de stormvloedkering afkeurt. Hij zegt: "Die stormvloedkering dreigt weggesmeten geld te worden. Het is een oplossing op korte termijn, die misschien niet eens nodig zou zijn." Hij noemt het een "oplossing van ingenieurs".

De professor heeft niet alleen kritiek. Hij geeft ook een aantal alternatieven waarmee men volgens zijn mening dit dossier kan aanpakken, zoals een strekdam die in de zee ligt en het verduinen en verhogen van de zandbanken. U hebt daar al op gereageerd, en ook de professor heeft opnieuw gereageerd. Hij stelde dat het de Vlaamse Regering wat de hele bescherming van de Vlaamse kust betreft, en zeker met betrekking tot de keuze die hier wordt gemaakt, eigenlijk ontbreekt aan een totaalvisie gebaseerd op wetenschappelijke inzichten. Hij verwijst daarvoor naar Nederland, waar het Deltaprogramma eigenlijk jaarlijks wordt aangepast aan nieuwe inzichten. Misschien heeft hij daar wel een punt.

Er zitten hier klimaatspecialisten in de zaal. Ik denk dat men eigenlijk op basis van gegevens van vijf jaar geleden niet oordeelkundig een oordeel kan vellen, omdat de situatie natuurlijk continu verandert. Vandaar de insteek van de professor, die zegt dat ook Vlaanderen eigenlijk continu het programma zou moeten aanpassen. Hij zegt verder dat de keuze voor de stormvloedkering eigenlijk de verkeerde keuze is.

Minister, vandaar mijn vragen. Wat is nu eigenlijk de argumentatie om toch voor de waterkeringsmuur te kiezen? Hoe reageert u op de kritiek van het instituut en van de professor? Kunt u bevestigen dat het installeren van de stormvloedkering geen enkel nadelig effect zal hebben voor de jachthaven van Nieuwpoort en de verdere uitbreiding ervan? Is er geen gevaar voor hoge baggerkosten wegens de dreigende verzanding rond de kering?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eerst wil ik benadrukken we hier spreken over een unieke en zeer grote investering. Het is namelijk zo dat de jachthavens als het gaat over kustbescherming zo'n beetje de zwakke plekken zijn in heel onze kustverdediging. Voor het eerst bouwen we in Vlaanderen een stormvloedkering. Nieuwpoort is zeer kwetsbaar. De kaaimuren rond de haven liggen eigenlijk te laag. Dat is in wezen het probleem. Het is nu al zo dat er zelfs bij een geringe storm al zandzakken moeten worden aangedragen om te verhinderen dat de kaaimuren overlopen en het achterland zelfs tot ver in de polders zou overstromen. Het lijkt me hoog tijd dat we ter plaatse iets ondernemen, en we zijn daar ook al heel lang mee bezig. Ook voorgangers van mij zijn met die plannen bezig geweest. De beslissing om een stormvloedkering te bouwen, werd al in 2011 door de Vlaamse Regering genomen. Als we starten met het bouwen van de kering in 2017, denk ik dat dat geen minuut te vroeg is. Er is ook veel studiewerk voorafgegaan aan die beslissing van de Vlaamse Regering. Verschillende planalternatieven zijn afgewogen ten opzichte van elkaar, zoals de optie van stormmuren versus een stormvloedkering. Dat is de fundamentele discussie die hier wordt aangehaald.

Dat is gebeurd aan de hand van een plan-MER, aan de hand van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en restrisicoberekeningen. Het alternatief van een stormvloedkering kwam daar als beste uit. Ik ken van dat alles technisch niet het fijne, maar we gaan natuurlijk voort op die studies. Daarvoor bestaan ze ook. De geraamde kostprijs is vandaag ongeveer 49 miljoen euro, dus veel geld. De totale investeringskostprijs voor het alternatief van stormmuren rondom de volledige haven zou trouwens nog hoger komen te liggen. Bij de raming van de kosten van de bouw van stormmuren rondom de volledige haven moeten daar immers ook nog eens de investeringskosten voor de aanpassing van het sluisencomplex, met drie sluisen en drie stuwen, aan De Ganzepoot en twee uitwateringsconstructies langs de havengeul worden bijgerekend. Aangezien er in 2011 werd gekozen voor de oplossing van een stormvloedkering, zijn er geen aanpassingen aan De Ganzepoot en aan die uitwateringsconstructies meer nodig.

Het bouwen van havendammen biedt hier geen oplossing. Het grootste probleem is trouwens de stijging van de waterstand, waardoor de bestaande kaaimuren overlopen, zoals ik daarnet zei. Zelfs als je dan toch havendammen zou bouwen, dan moet je nog steeds de ingang tot de haven afsluiten of muren rondom de volledige haven bouwen. Wel is het zo dat met het alternatief met een strekdam dat naar voren wordt geschoven, ook wel mogelijke commerciële voordelen zouden kunnen worden geboden. Op die installatie zou je immers ook andere gebouwen of dergelijke kunnen neerpoten. Dat is echter geen overweging geweest. Bij ons is het in eerste instantie natuurlijk gegaan over kustbescherming en over veiligheid. Dat zijn de doorslaggevende argumenten geweest.

Ik wil toch ook de kanttekening maken dat de uitbreiding van de jachthaven in Nieuwpoort, waarnaar u verwees, wel degelijk op de agenda staat. Ter zake kijken we echter vooral naar een oplossing landinwaarts, in de vorm van een uitbreiding op de rechteroever, waarbij we trouwens ook een grote rol voor de privésector en voor de huidige grondeigenaars zien. Er werd dus gekozen voor de meest efficiënte en meest veilige oplossing, namelijk voor de bouw van een stormvloedkering aan de ingang van de haven. In het voorbereidingstraject na 2011 werd een eerste studie door het Waterbouwkundig Laboratorium uitgevoerd. Die studie werd aangereikt aan het ingenieursbureau Arcadis, dat werd aangeduid voor het concrete technische ontwerp van die stormvloedkering, dus de volgende stap. Dat bureau heeft ook de stromingsmodellen die door het Waterbouwkundig Laboratorium werden gebruikt, verder verfijnd. Er werden zelfs testmetingen gedaan en stromingsmetingen ter plaatse uitgevoerd. Dat is dus echt wel up-to-date.

Na afstemming met diverse partners en na veel overleg, ook met de jachthavenclubs, werd de doorvaartbreedte op 38 meter bepaald. De gebruikers van de jachthaven zijn reeds lang aan het varen door zo'n haveningang. Met de breedte van 38 meter worden enkel in uitzonderlijke omstandigheden stroomsnelheden ter hoogte van de kering verwacht die net 3 knopen kunnen overschrijden. Dat is bovendien ten zeerste beperkt, zowel qua grootte als qua tijdsduur. Dit komt dus al slechts uitzonderlijk voor, en het houdt ook heel beperkt aan. Ik denk dat die resultaten voldoen aan de criteria inzake stroomsnelheden die werden afgestemd met de jachtclubs. De jachthaven van Nieuwpoort zal met andere woorden altijd haar functie kunnen blijven vervullen.

Wat uw laatste vraag betreft: mijn administratie heeft me verzekerd dat de invloed van de stormvloedkering op de sedimentatie en/of de erosie lokaal, dus de zandafzetting, verwaarloosbaar en niet-significant zal zijn.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is natuurlijk een unieke investering. We spreken hier over 49 miljoen euro, zoals u zegt. U hebt gelijk als u zegt dat de jachthavens, en zeker in het bijzonder Nieuwpoort, eigenlijk de zwakke schakel zijn in het hele kustverdedigingsproject. Ik heb dat ook gesteld in mijn vraagstelling.

Zoals ik ook heb gezegd, zijn wij allemaal overtuigd van de noodzaak van het nemen van maatregelen. Ook daar hebt u een punt als het gaat over zowel het voorkomen als de frequentie van superstormen of een eventuele duizendjarige storm. Dat er veel studiewerk aan is voorafgegaan, weet ik. Ik heb daarover ook in de vorige legislatuur vragen gesteld aan andere ministers, waaronder minister Crevits. Ik ben wel tevreden met uw antwoord als u stelt dat de belangen en de verdere uitbreiding van de jachthaven niet worden tenietgedaan door het installeren van een stormvloedkering. We zullen natuurlijk moeten afwachten wat dat in de toekomst zal geven. Laten we hopen dat we niet in de problemen komen.

Ik zou toch het advies van de professor in kwestie willen opnemen om toch een regelmatige evaluatie van de vooruitzichten, van de gewijzigde omstandigheden te maken, om waar nodig in te grijpen.

Ik heb een algemene vraag. Dit project past in het hele masterplan kustverdediging. Hoe zit het met de evolutie van het totale project van dit masterplan? Als u daar vandaag niet op kunt antwoorden, wil ik gerust een nieuwe vraag indienen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Momenteel is men, en dan vooral Arcadis, alles aan het volgen. De meest actuele stromingsmodellen worden gebruikt door het Waterbouwkundig Laboratorium, en men verfijnt die nog verder. Ter plaatse worden testmetingen, stromingsmetingen uitgevoerd. Ik heb er wel vertrouwen in dat we in dezen goed handelen, zeker gelet op de expertise die we in Vlaanderen op dat vlak naar voren kunnen schuiven.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Het is natuurlijk goed dat Vlaanderen alle mogelijke maatregelen neemt om calamiteiten te voorkomen, maar we zitten met twee grenzen aan onze kust, Nederland en Frankrijk, waar misschien niet de nodige maatregelen worden genomen aan de grens. Vandaar mijn bijkomende vraag of er ook overleg is met de Fransen en de Nederlanders wat betreft de verdediging van de kustlijn. Ik geef een voorbeeld: in Cadzand is er weinig of geen verdedigingslinie tegen mogelijke stormen. Ook aan de andere kant, juist voor Calais, is er niets om een storm tegen te houden, die misschien ook effect kan hebben op Vlaanderen. Daarom mijn vraag naar overleg wat dat dat betreft.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De problematiek van de kwetsbaarheid situeert zich vooral in noordelijkere of oostelijkere richting, dus meer richting Nederland. In het kader van het project Vlaamse Baaien denken we wel verder na over een concrete efficiëntere kustbescherming. Dat is in eerste instantie de zwakte vanaf de zeehaven naar oostelijke richting. Op dat vlak lopen er wel gesprekken met de Nederlanders. Daar is dus betrokkenheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de enquête van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en de Fietzersbond over de algemene kennis van de verkeersregels inzake fietsen – 2723 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, uit een enquête van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en de Fietzersbond bij 5500 Vlamingen over hun kennis van de verkeersregels voor de fiets op de openbare weg, een belangrijke aangelegenheid, blijkt dat indien men dezelfde maatstaven handhaaft als op het officiële rijexamen, vier op de tien mensen gebuisd zijn. Bij mensen jonger dan 18 jaar zouden er dat zeven op tien zijn. Ook bij 65-plussers bleek zich een probleem te stellen. De voorrangregels zijn niet echt gekend, net zo min als de wegmarkeringen, nieuwe verkeersregels en dergelijke meer.

De geciteerde instanties zijn uiteraard grote voorstanders om daar meer aandacht aan te besteden met meer verkeerseducatie in het onderwijs en een betere communicatie over diverse doelgroepen heen. Andere suggesties zijn voldoende aandacht voor fietsers en hun verkeersregels in de rijopleiding, een vereenvoudiging van de wegcode en dergelijke meer.

Minister, u reageerde op de resultaten door te stellen dat u voorstander bent van meer verkeerseducatie op school. U zei dat vier gebuisden op tien nog niet zo gek is, als je weet dat het in het onderwijs te weinig over het verkeer gaat.

Minister, ik heb gelezen in uw nota dat u er voorstander van bent om verkeerseducatie te verankeren in de eindtermen van het secundair onderwijs. Ook de minister van Onderwijs en eigenlijk iedereen is het daarover eens. Kan dat dan ook worden gerealiseerd?

Minister, welke conclusies trekt u zelf uit dat onderzoek? Wat vindt u van de suggesties? Hoe ver staat het met de gezamenlijke intentie over de partijgrenzen heen, hoop ik toch, om de verkeerseducatie effectief te verankeren in de eindtermen van het secundair onderwijs?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We weten met zijn allen dat in 90 procent van de ongevallen er een betrokkenheid is van menselijk gedrag of een menselijke fout. Het in juni voorgestelde Verkeersveiligheidsplan ent zich daarop en focust daar ook op bij de formulering van maatregelen op deze hoofdoorzaak. Gedrag kun je bekijken als een tweetrapsraket. Enerzijds moet je weten wat de verkeersregels zijn. Vervolgens kun je de afweging maken of je je gedrag daar al dan niet aan aanpast. Het ene veronderstelt wel het andere.

De resultaten waarnaar u verwijst, bevestigen mijn voornemen om via het nieuwe Verkeersveiligheidsplan effectief blijvend in te zetten op educatie, zowel in het onderwijs als daarbuiten. Ik ga ook akkoord met de naar voren geschoven suggesties en verwijs naar de ambities vervat in het verkeersveiligheidsplan. We willen de Vlaamse weggebruiker zowel continu als met specifieke acties informeren over verkeersveiligheid, en dat op zo veel mogelijk momenten in het leven. We zien het veeleer als een permanent proces. We willen het niet beperken, zoals we vroeger misschien te veel deden, tot de rijopleiding en vervolgens nog eens met herinneringen via campagnes, met vooral de focus op de killers, en 'that's it'. We gaan uit van een verticale leerlijn waarbij we streven naar het permanent aanscherpen van het 'verkeersverstand' van iedere weggebruiker.

We breken in het Verkeersveiligheidsplan definitief met het idee dat het behalen van een rijbewijs een eindpunt is van een leerproces: het is een permanent proces. We willen ook volwassen weggebruikers op elke leeftijd in hun 'verkeerscarrière' de nodige en gepaste opleidingsmogelijkheden aanreiken.

Verkeers- en mobiliteitseducatie beperkt zich niet tot de verkeerslessen op school en het behalen van een rijbewijs. We zoeken naar alternatieve en creatieve manieren om ook ervaren weggebruikers blijvend bij te scholen. Ik heb op dat vlak de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) gevraagd om een soort platform uit te werken. Ik heb daar aparte middelen voor vrijgemaakt, ongeveer 40.000 euro, om een interactief platform te creëren, met een brede doelgroep voor ogen: de kandidaat-bestuurder, de kandidaat-begeleider, maar evengoed de modale Vlaming die openstaat voor een opfrissing van zijn kennis van de wegcode. In een paar klikken moet het mogelijk zijn om de meest recente wijzigingen aan de wegcode of het verkeersgedrag te zien te krijgen.

Het andere luik, de hervormingsplannen voor het secundair onderwijs, biedt een ideale opportuniteit om verkeers- en mobiliteitseducatie te laten inbedden in de nog uit te werken eindtermen. Momenteel is dat aanwezig in de eindtermen. Je kunt de vraag stellen of dat voldoende omschreven is en voldoende concreet is. Vandaag gaat het over vakoverschrijdende eindtermen en geen vakgebonden eindtermen. Het meest verregaande zijn vakgebonden eindtermen. Als ik mag kiezen, ben ik daar persoonlijk voorstander van, maar in het volle besef dat er veel vragenden voor ons zijn en dat iedereen wel vanuit de beste bedoelingen een vraag heeft op het vlak van de eindtermen die dan een andere richting uitgaat.

Alleszins maak ik de vergelijking met het basisonderwijs waarbij dat wel degelijk als een eindterm is meegenomen. De kinderen van het basisonderwijs zijn een minder intense gebruiker van het dagelijks verkeer dan die van het secundair onderwijs. We zien in de ongevalstatistieken dat in de leeftijdscategorie boven 12 jaar het risico veel groter is, ook door de frequentere participatie aan het verkeer dan de leeftijdscategorie onder de 12 jaar, dus het basisonderwijs. Daarom herhaal ik mijn oproep aan jullie allen om als mobiliteitsexperten binnen elke partij te proberen de onderwijscollega's te overtuigen. Door hen wordt op parlementair niveau de discussie gevoerd.

Ik heb ook aan de VSV gevraagd om ons en jullie te documenteren om via jullie de onderwijsspecialisten de visie van de VSV over te maken. De VSV heeft een document aangeleverd van hoe zij die eindtermen concreet zien. Wij gaan dat bespreken in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Gelet op de timing van de discussie op parlementair niveau, is het zinvol dat we dat al onmiddellijk doorspelen, maar met enig voorbehoud dat we nog een gesprek daarover hebben in de schoot van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid. Zo ziet de VSV een en ander.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik vind deze insteek zeer goed. Als het gaat over de rijopleiding en de verkeersregels is het inderdaad goed om komaf te maken met een momentum en 'that's it' en een heel leven te werken via een terugkomdag en verfrissingsmomenten. Dat is een zeer logische en noodzakelijke evolutie.

Als het gaat over de verankering van de verkeerseducatie is uw oproep positief om over de partijgrenzen heen bij zo veel mogelijk partijen en instanties het besef te doen groeien om dat op te nemen. We zien steeds meer de tendens dat mensen niet meer onmiddellijk op hun achttiende een rijbewijs halen. Soms stelt men dat wat uit. Mensen studeren langer, een auto is niet altijd nodig en dergelijke meer. Het is heel belangrijk om dat via het secundair onderwijs en terugkommomenten te doen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Zoals de minister zei, bestaan er in het onderwijs wel degelijk eindtermen voor verkeersveiligheid, vakoverschrijdend dan wel. Ze worden ook behaald. Dat ze scherper en duidelijk moeten worden gesteld, daarmee is mijn partij het eens. Minister, van onze fractie krijgt u de volledige steun om daar met de collega's van Onderwijs over te discussiëren om dit scherper en duidelijker te kunnen formuleren.

Het is niet alleen een verantwoordelijkheid van onderwijs, ook anderen moeten hun verantwoordelijkheid nemen. We denken daarbij aan de rijopleidingen. Die kunnen meer inzetten op verkeersregels voor fietsers. Ook de ouders hebben hier wel degelijk een verantwoordelijkheid te nemen. Er gebeuren nu al heel veel initiatieven in de scholen. Ik denk bijvoorbeeld aan het fietsexamen. Bij ons in Mene hebben alle vijftien basisscholen een fietsexamen voor kinderen van het zesde leerjaar. Het is een heel goed initiatief. We gaan dat zeker vanuit onze fractie volledig ondersteunen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Er was een duidelijke vraag naar de andere fracties. Wij zullen er ook onze schouders onder zetten om te kijken hoe we in het secundair onderwijs daar een versterking op kunnen zetten. Het is inderdaad belangrijk. Zeer veel mensen, ook u minister, begeleiden 's morgens hun kinderen naar school. Ik vind het een zeer goede vaststelling, ook in steden als Gent, om te

zien dat zeer veel mensen vandaag de fiets gebruiken als een transportmiddel, en de groep wordt steeds groter. Dan moeten we daar oog voor hebben.

Ik sluit me aan bij de opmerkingen van zowel collega Fournier als collega De Clercq en ook u, minister, dat die rijopleiding van belang is en dat we daar gaan inbreken zodat het niet één momentum is, maar dat het in een veel breder traject wordt gestopt.

In die zin was ook de hoorzitting van een aantal maanden geleden in deze commissie met het Oostenrijkse voorbeeld bijzonder inspirerend om te zien hoe je kunt werken aan verkeersveiligheid en hoe bijvoorbeeld Oostenrijk van helemaal uit de staart van het peloton naar de kop is gegaan, onder meer door die hervorming. Ook mijn fractie is daar niet enkel vragende partij maar ook een bondgenoot om stappen vooruit te zetten.

Lies Jans (N-VA): Ook wij kunnen niet uitblijven, minister. De N-VA-fractie steunt u ook in de visie om de eindtermen verder te specificeren in het secundair onderwijs. We zien in de praktijk dat de kloof tussen de manier waarop het wordt aangepakt in het lager onderwijs en in het secundair onderwijs, zeer groot is. Dat moet zeker worden aangepakt. Wij hebben als parlementsleden de aanbevelingen van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid rond de eindtermen gekregen. De N-VA staat daar volledig achter. Ook onze collega's die vanaf oktober het gesprek in het parlement in de commissie Onderwijs zullen aangaan, steunen dat volledig.

Zeer vernieuwend vind ik dat u het levenslang leren in het kader van het fietsbeleid wilt introduceren met het platform. Het is een zeer goede zaak om op levenslang niveau het bewustzijn rond verkeersregels ook voor fietsers te creëren. Van ons krijgt u alle steun.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen voor de weg- en waterwegbeheerders van de nieuwe wegcode voor speed pedelecs – 2774 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe wetgeving voor speed pedelecs – 2798 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik wil u een vraag om uitleg stellen over de speed pedelecs. Ik vind dat een verschrikkelijk woord. Maar goed, het is nu bekend bij iedereen, maar ik vind dat we daar iets anders voor moeten vinden.

Mijn vraag is gebaseerd op het feit dat op federaal niveau een beslissing is genomen rond het opnemen van de snelle elektrische fietsen in de wegcode. Ik heb ook nog eens gezocht naar cijfers. We weten allemaal dat de elektrische fiets een enorme boom heeft gekend. Blijkbaar zijn een derde van de fietsen die nu verkocht worden, elektrische fietsen. Het aandeel van die heel snelle elektrische fietsen is nog beperkt. Als we kijken naar de verkoop, zijn het vooral dertigers en veertigers die de snellere versie aankopen. Als we naar het woon-werkverkeer kijken, zal de volgende jaren er nog wel een groei komen in de verkoop van de snelle elektrische fietsen met trapondersteuning tot 45 kilometer per uur.

Voor de gewone elektrische fiets verandert er niets door de regelgeving op federaal niveau. Met de federale regelgeving en het KB wordt de snelle elektrische fiets of de speed pedelec uit de grijze zone gehaald waarin die zich bevond binnen de wegcode. Zo wordt in de eerste plaats duidelijk omschreven wat er onder een speed pedelec wordt verstaan. Er worden ook een aantal verplichtingen opgelegd, zoals het dragen van een helm, het beschikken over een theoretisch rijbewijs en het aanschaffen van een kleine aangepaste nummerplaat. Ook ten aanzien van de verzekering zijn er duidelijke bepalingen opgenomen. Ook is er een nieuw verkeersbord ontworpen waarbij een symbool wordt gecreëerd voor de speed pedelecs, namelijk het symbool van een gemotoriseerd rijwiel met de letter P onder.

Dat is ondertussen allemaal geregeld op federaal niveau, maar dat heeft ook repercussies op het Vlaamse beleid. Daar gaat mijn vraag voornamelijk over, minister. De Vlaamse weg- en waterwegbeheerders, waar u verantwoordelijk voor bent, bepalen door middel van het plaatsen van verkeersborden welke voertuigcategorieën op bepaalde tracés mogen worden toegelaten. Daarom is er voor mij nog wat onduidelijkheid.

Minister, wat betekent de nieuwe wegcode voor de plaats van de speed pedelec in het verkeer, naargelang de verschillende wegcategorieën? Hoe staat u tegenover het toestaan van speed pedelecs op plaatsen waar bromfietsen nu verboden zijn? Ik denk dan vooral aan de fietssnelwegen die u enorm promoot en waar u grote inspanningen voor doet, maar ook aan de jaagpaden die niet onder het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) vallen maar onder Waterwegen en Zeekanaal, of De Scheepvaart.

Zult u richtlijnen geven aan de uitvoerende agentschappen en zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik keek met spanning uit naar de federale beslissing over de behandeling van de snelle elektrische fietsen, de speed pedelecs. Vorige week was er op Radio 1 een programma waarin een luisteraar suggereerde om er een zoeffiets van te maken. Niet slecht gevonden, maar misschien net iets te Hollands.

Alleen het feit al dat luisteraars daarmee bezig zijn en dat een programma op Radio1 daar aandacht aan besteedt, bewijst dat de speed pedelec potentie heeft in het woon-werkverkeer. Ik heb dat ook zelf aan den lijve ondervonden.

Minister, ik was niet onverdeeld gelukkig toen de beslissing over de speed pedelecs viel. Ik was ook teleurgesteld dat u niet harder hebt gewogen op de federale beslissing. Dat je gezien de snelheid een aangepaste helm moet dragen, kan ik begrijpen, ik heb er zelf mee gereden. Maar het verplichten van een rijbewijs en vooral de verzekering maakt de drempel hoger.

Die nummerplaat tot daaraan toe, ze is intussen gelukkig kleiner geworden. Ik heb nog met een grote nummerplaat gereden die dus veel wind ving, en dat was volgens mij vaak de reden waarom ik bij aankomst aan het parlement enkele procenten batterij te kort kwam.

Minister, ook de speed pedelec blijft een fiets. Dat is fundamenteel. Men moet trappen, zo niet, gebeurt er niets. Het grote onderscheid tussen een speed pedelec en een bromfiets is dat men bij een speed pedelec geen gashendel kan opendraaien, maar dat men zelf vermogen moet leveren.

Minister, ik weet dat u mensen uit hun wagen wilt krijgen en dat u het woon-werkverkeer wilt verduurzamen, maar ik heb de indruk dat er een belangrijke

kans is voorbijgegaan. Er was een leemte in de wetgeving voor dit soort fietsen en ik vraag me dan ook af of u hebt nagelaten om voluit de kaart van deze fietsers te trekken, ook op het federale niveau.

Ik lees in de pers dat u ook niet blij bent met de wet die nu op tafel ligt, maar u was betrokken bij de opmaak ervan. Dat hebt u op 15 oktober 2015 verklaard in deze commissie. U sprak over het feit dat de discussie toen nog op ambtelijk niveau werd gevoerd, maar dat u betrokken werd en dat u een adviserende rol had.

U hebt ook formeel advies gegeven in februari van dit jaar en daarin bent u het eens met het invoeren van een minimumleeftijd, valt u niet over het verplicht rijbewijs en rept u met geen woord over de inschrijving van het voertuig of de verzekering.

Minister, ik heb enkele vragen over uw betrokkenheid en over de gevolgen van de nieuwe regelgeving.

Op welke momenten bent u betrokken bij de opmaak van de regelgeving? Wat was uw rol daarin? U zegt niet blij te zijn met de regelgeving die nu van kracht zal zijn. Van welke punten maakt u dan een probleem? Op welke manier hebt u op deze punten proberen te wegen?

Hebt u op het federale niveau zelf punten op tafel gelegd? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet? Wat zult u doen om de nadelen weg te werken die speed-pedelec-fietsers nu zullen ondervinden?

U bent bevoegd voor de rijopleiding van deze nieuwe voertuigen. Op welke manier zijn de rijopleiding en het rijexamen aangepast aan deze nieuwe fietser?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De nieuwe reglementering die vanaf 1 oktober van kracht zal zijn, geeft de speed pedelec een volwaardige plaats in het verkeer. Zo wordt de speed pedelec in de wegcode eenduidig omschreven en als aparte klasse opgenomen binnen de categorie bromfietsen, naast de bromfietsklasse A en B.

Wat de wegcode betreft, zijn de bepalingen die gelden voor de bromfiets klasse B op de speed pedelec van toepassing. Dit heeft onder meer gevolgen voor de noodzaak om een verzekering af te sluiten, het verplicht dragen van een helm, het aanbrengen van een kenteken en het behalen van een rijbewijs alvorens de speed pedelec in het verkeer kan worden gebracht. Ook wat de plaats op de weg betreft, wordt voor de speed pedelec de parallel getrokken met de bromfiets klasse B.

Toch is de reglementering tussen speed pedelecs en bromfietsen klasse B niet over de volledige lijn gelijklopend. Het nieuwe koninklijk besluit biedt immers de mogelijkheid om de speed pedelec bepaalde voordelen te geven ten opzichte van de bromfiets klasse B. Zo volstaat een fietshelm in plaats van een bromfietshelm. Verder kan de speed pedelec mits aanpassing van de signalisatie toegelaten worden in straten met beperkt eenrichtingsverkeer en op voorbehouden wegen zoals fietssnelwegen. De wetgever heeft er dus voor gekozen om de wegbeheerders hier enige ruimte te geven.

Wat de plaats op de weg betreft, betekent dit concreet dat gebruikers van de speed pedelec op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 50 kilometer per uur, het fietspad mogen gebruiken wanneer deze aangeduid zijn met het verkeersbord D7 of met wegmarkeringen. Het bord D7 kan daarbij worden aangevuld met de nieuwe onderborden M13, M14, M15 en M16. M13 duidt een bromfiets aan met daaronder de letter P, dus verplicht voor P. M14 geeft de verplichting voor B en P

aan. M15 geeft het verbod voor P aan en M16 het verbod voor B en P. B staat in dezen voor bromfiets, P voor speed pedelec. Die nieuwe onderborden verplichten of verbieden het gebruik van het fietspad voor de speed pedelec.

Op fietsverbindingen aangeduid met het verkeersbord D9 of D10, dus in situaties met gemengd verkeer, is de speed pedelec niet toegelaten.

Wanneer een snelheidsbeperking geldt hoger dan 50 kilometer per uur, dan moeten de bestuurders van bromfietsen klasse B en speed pedelecs het fietspad gebruiken.

Op wegen die aangeduid worden met F99a, b of c is alleen het verkeer toegestaan van de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is op de verkeersborden. Deze wegen zijn verboden voor bromfietsen klasse A en B, maar speed pedelecs kunnen worden toegelaten, mits aanpassing van de bestaande signalisatie, dus wanneer expliciet de afbeelding van de bromfiets met een P wordt aangebracht op het verkeersbord.

Deze borden worden meestal gebruikt om de toegang tot zogenaamde fietssnelwegen te regelen. Wanneer deze borden geplaatst zijn, geldt een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur. Dat blijft ook zo.

Daar waar in straten met beperkt éénrichtingsverkeer verplaatsingen in beide richtingen vandaag uitsluitend voorbehouden zijn voor fietsers, kan dit in de toekomst ook uitgebreid worden naar de speed pedelecs mits de bestaande onderborden door de borden M11 of M12 worden vervangen.

Bij de toegang tot jaagpaden worden meestal de bestuurders van de voertuigen, die toegang hebben, opgesomd. De huidige signalisatie is als volgt opgebouwd. Bord C3: verboden toegang voor alle voertuigen. Onderbord: blauw bord met witte tekst: JAAGPAD, uitgezonderd vergunninghouders, rijwielen en bromfietsen klasse A. Het volstaat om op deze borden de speed pedelec te vermelden om de toegang te regelen. Ik kom hier dadelijk nog even op terug. Er zijn een duizendtal jaagpaden en er moeten dus heel wat borden aangepast worden.

Het is een goede zaak dat er een wettelijk kader werd uitgewerkt voor de speed pedelec. Ik geloof immers resoluut in het potentieel van de elektrische fiets en de speed pedelec. Een duidelijke regelgeving kan dit succes mee in goede banen leiden. Ik ben persoonlijk alvast grote voorstander om de speed pedelecs alle kansen te geven omdat ze zorgen voor de grootste winst op het vlak van het woon-werkverkeer. Ze worden gebruikt voor de langste afstanden en vormen een alternatief voor de wagen. De baten voor de samenleving zijn dus groot: we halen met de speed pedelecs meer kilometers uit de file. Vanuit dit gegeven wil ik het gebruik van deze verplaatsingsmiddelen maximaal faciliteren en ze toelaten op fietssnelwegen en jaagpaden, met dien verstande dat zij zich uiteraard ook dienen te schikken naar de vigerende snelheidsbeperkingen. Met de mogelijkheid om een aangepaste bebording aan te brengen hebben wegbeheerders concrete tools in handen om hier een vertaling aan te geven.

Vanuit mijn bevoegdheden kan ik natuurlijk enkel signalisatie laten aanpassen op de wegen waarvoor Vlaanderen bevoegd is. Zeker wat de fietssnelwegen betreft zal er daarom overleg nodig zijn met de betrokken lokale wegbeheerders. Ik stel vast dat de gemeenten nog niet helemaal op de hoogte zijn. Ik wens de discussie hierover op te starten binnen de ambtelijke werkgroep die zich buigt over de aanpassingen aan het vademecum Fietsvoorzieningen. In het vademecum zouden specifieke aanbevelingen kunnen worden opgenomen rond de plaats van de speed pedelec en aangepaste maatvoering ten aanzien van de infrastructuur.

Wat de jaagpaden betreft zitten we samen met de waterwegbeheerders om hun te vragen de toegang tot de jaagpaden voor gebruikers van de speed pedelec uit

te rollen. U weet uiteraard dat het gedeeld gebruik van de jaagpaden een delicate evenwichtsoefening is, en daarom moet de beperking tot 30 kilometer per uur overeind blijven. Ik ben van mening dat jaagpaden wel degelijk belangrijke functionele fietsverbindingen kunnen zijn, en daarom moeten we ervoor zorgen dat de borden snel worden aangepast.

Wat betreft de vragen rond onze betrokkenheid is het inderdaad zo dat mijn administraties actief betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het bewuste koninklijk besluit. Ook als het gaat over een adviesfunctie over de federale regelgeving moet ik mij beperken tot mijn eigen bevoegdheden.

We hebben dat trouwens ook een aantal keren besproken in de Vlaamse raad voor de verkeersveiligheid in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit. Er werden toen voorstellen tot aanpassing gedaan. Er werd bijvoorbeeld gevraagd de speed pedelecs als een aparte bromfietsklasse in de wegcode op te nemen, hun een aangepast kenteken te geven, hun plaats op de weg in hoofdzaak gelijk te schakelen met bromfietsklasse B en hun bestuurders te verplichten een aangepaste fietshelm te dragen en een aangepaste rijopleiding te volgen. Ik heb opgemerkt dat een duidelijke definitie van de speed pedelec in de rijbewijswetgeving ontbreekt en heb het belang benadrukt van een overeenstemming van definities in de verschillende wetgevingen. We moeten immers rekening houden met het kruiseffect, de consequenties van de aanpassing van de ene regelgeving voor de andere regelgevingen. In de wegcode is de speed pedelec wel gedefinieerd, maar in de rijbewijswetgeving wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de categorie van de speed pedelec en de andere bromfietsen.

Mijn opmerkingen zijn niet op alle punten gevolgd, ook al heb ik erop gewezen dat een overgangperiode noodzakelijk is om de rijopleiding en de examens voor de nieuwe categorie voertuigen goed te kunnen organiseren. Op 19 februari 2016 hebben we een voorwaardelijk positief advies gegeven. Ik stel vast dat het federale niveau niet met al onze opmerkingen rekening heeft gehouden. Inhoudelijke opmerkingen zijn terzijde geschoven, maar vooral ook mijn vraag naar een overgangperiode om me de kans te geven de rijopleiding voor de speed pedelecs te organiseren en de signalisatie aan te passen. Voor de rijopleiding had ik graag een aparte vorm van examens gezien waarbij de lat lager komt te liggen dan voor de bromfiets. Nu moet men voor een speed pedelec een rijbewijs hebben voor ofwel een wagen ofwel een bromfiets. Daardoor hebben we de kans gemist om de lat voor de speed pedelec iets lager te leggen en hem zo, zeker ook voor jongeren, aantrekkelijker te maken dan een bromfiets.

Mijnheer Rzoska, u hebt ook verschillende nadelen opgesomd voor de bestuurders van de speed pedelecs: vragen bij de invoering van een minimumleeftijd, het verplichte rijbewijs, de verzekerings- en inschrijvingsplicht. Ik heb daar geen opmerkingen over gemaakt, omdat deze punten niet aan mijn bevoegdheden raken. Ik wil mijn licht wel laten schijnen over alles wat federaal wordt voorgesteld of beslist, maar ik dien me te beperken tot mijn eigen bevoegdheden.

De vermelde nadelen zijn natuurlijk het rechtstreekse gevolg van het indelen van de speed pedelec als type bromfiets. Zoals gezegd hebben we gewezen op de mogelijke kruis- en cascade-effecten daarvan. Ik denk dat die niet allemaal in ogenschouw zijn genomen, maar daar kan ik als Vlaams minister natuurlijk niet echt iets veranderen. Ik heb wel degelijk getracht om de speed pedelec als een aparte categorie te laten opnemen in de wetgeving op de rijbewijzen, gelet op de specifieke randvoorwaarden om zo'n rijbewijs te verkrijgen. Doordat de speed pedelec het label bromfiets opgespeld krijgt, kunnen de gebruikers strikt genomen niet langer een fietsvergoeding krijgen. Dat is misschien nog de ergste consequentie.

Ik kan alleen maar hopen dat men er niet bij heeft stilgestaan dat dat het gevolg kon zijn. Ik lees wel dat er nu andere voorstellen worden geformuleerd en dat de federale minister van Mobiliteit nu pleit voor een fiscale aftrek voor elektrische fietsen. Dat leidt tot de vreemde situatie dat een elektrische fiets wel fiscaal aftrekbaar is en een gewone fiets niet. Een elektrische fiets is prima, maar uiteindelijk is een gewone fiets nog altijd het beste transportmiddel. Ik heb daar niets tegen, als dat boven op de gewone fietsvergoeding komt – als de federale overheid baadt in budgettaire weelde – maar veel belangrijker is ervoor te zorgen dat de fiscaliteit wordt aangepast om het cascade-effect van de regelgeving rond fietsvergoeding voor de speed pedelec te corrigeren. Ik heb daarover al samengezeten met minister Van Overtveldt en zijn kabinet. Er bestaat daar de uitdrukkelijke wil om dat ook in orde te brengen en ervoor te zorgen dat ook de speed pedelec het voordeel van de fietsvergoeding behoudt. Ze maken daar effectief werk van, en we zijn daarover in overleg.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik ben zeer blij met uw uitleg. U hebt duidelijk gemaakt dat er voor de plaats op de weg van de speed pedelec meer mogelijkheden zijn dan alleen de regelgeving die voor bromfietsen geldt. Dat is zeer belangrijk als we het gebruik van de speed pedelec willen promoten.

U gaf ook aan dat u er absoluut voorstander van bent om de fietssnelwegen, ook de jaagpaden, eveneens voor de heel snelle elektrische fietsen open te stellen. Daarbij heb ik toch een bijkomende vraag. In het verleden, zeker in Limburg, hebben we al vaak gemerkt dat bij het inschakelen van jaagpaden, onder andere in ons toeristisch recreatief fietsroutenetwerk, het overleg met de waterwegbeheerders vrij moeilijk verloopt, omdat zij ook andere prioriteiten hebben. Heel concreet wil ik van u dan ook weten welke stappen u concreet zult zetten om de snelle fietsen op een eenvoudige manier toegang te geven tot de jaagpaden.

Ook belangrijk is de infrastructuur. U gaf aan dat die grondig zal worden bekeken. De heer Rzoska heeft al in de praktijk ervaren dat zeker de bochtstralen van de huidige fietspaden niet voldoen voor elektrische fietsen. Ik heb daar in het verleden al vragen over gesteld. Toen zei u ook dat u het vademecum opnieuw zou bekijken. Met de nieuwe regelgeving is het zeker het moment om dat versneld te doen. Volgens mij loopt het overleg rond de aanpassing van het fietsvademeccum al enige tijd en ik vraag dan ook snel vooruitgang te boeken.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Dank voor uw uitgebreid antwoord, minister. Ik wil meteen inpikken op wat collega Jans net zei. Ik ben één keer met een speed pedelec gevallen, namelijk in de garage van het Vlaams Parlement. Dat had vermoedelijk meer te maken met het feit dat collega Tobbacq met de auto achter mij aan reed. Als socialist met de auto achter me aan rijden, dan begin ik behoorlijk te panikeren.

U zegt dat u enkel formeel vanuit uw eigen bevoegdheden advies kunt geven aan de federale overheid, maar naast het formele hebt u ook het informele. Ik weet niet hoe het zit met het overleg tussen de verschillende mobiliteitsministers. Ik kan me voorstellen dat zulke dossiers daar worden besproken, omdat een beslissing die federaal wordt genomen, zoals u ook zei, een cascade-effect heeft en een ongelooflijke impact op de regio's die op allerhande terreinen bepaalde zaken moeten uitrollen. Dan is het doodjammer dat er niet meer naar u werd geluisterd toen u pleitte voor overgangsmaatregelen. Vanaf 1 oktober beginnen de speed pedelecs rond te rijden. Mijn mailbox zit overvol, want die mensen zijn natuurlijk blij dat ze op fietspaden mogen rijden, maar dan moet de signalisatie wel worden aangepast. We zullen dus in een soort vacuüm terechtkomen. Ik rij

met mijn speed pedelec op een plaats waar het normaal gezien mag, maar de signalisatie is nog niet aangepast.

Er kan een conflict ontstaan op het ogenblik dat een politieagent me tegenhoudt. We kunnen dus in rare situaties terechtkomen, maar ik hoop dat die er niet te veel zullen zijn. Het is doodjammer dat er niet meer naar u werd geluisterd. Ik kan natuurlijk begrijpen dat de signalisatie niet van vandaag op morgen kan worden aangepast, zeker niet door de lokale wegbeheerders. Dat zal dus heel wat tijd vergen.

In verband met de P-platen moeten we misschien spreken van powerfietsen. Dat is ook met een P. Al is dat dan weer Engels, en dat ligt voor bepaalde mensen misschien gevoelig. Ik ben in elk geval op zoek naar een term met een P.

Nog een laatste punt is de fiscale aftrekbaarheid. Ik heb daar twee opmerkingen bij. De gebruikers van de speed pedelec vragen dat niet. Ze vragen geen aankooppremie of fiscaal voordeel, ze vragen gewoon dat de overheid hen als fietser beschouwt en een fietsvergoeding geeft. Dat is voor hen voldoende. Het is goed dat u daar bij minister Van Overtveldt druk op wilt zetten. Het voordeel van een fietsvergoeding is ook dat ze voor activering zorgt. Ik kan best een speed pedelec aankopen, een fiscaal voordeel krijgen en hem verder ongebruikt in de garage laten staan. Een fietsvergoeding is een beetje een wortel om hem ook werkelijk te gebruiken. Ik begrijp dus echt niet waarom dat niet kan. Ik wil er wel één kanttekening bij plaatsen. Als we het over deze redenering eens zijn – en dat zijn we – dan moeten we misschien toch ook eens kijken of we bij de aankooppremies voor bepaalde wagens die de Vlaamse overheid betaalt, niet ook een kanttekening moeten plaatsen. Maar dat is niet uw bevoegdheid, minister. Daarvoor moet ik bij uw collega zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik wil graag enkele opmerkingen maken, om te beginnen over het rijbewijs. Daar valt veel over te zeggen. Er zijn heel veel pro's en contra's. Een rijbewijs kan inderdaad de drempel verhogen om zo'n fiets aan te schaffen, maar we moeten ook stilstaan bij de snelheid. 45 kilometer per uur is erg snel, en bij zo'n snelheid moet je heel behendig en alert zijn. Ik kan me indenken, collega Rzoska, dat u inderdaad behendig en alert bent als u met zo'n fiets rijdt en u bent ook erg plichtsbewust, maar anderen gedragen zich met zo'n fiets misschien minder plichtsbewust in het verkeer. Voor die mensen is wel enige vorm van opleiding nodig.

We horen nu al van de sector van de verzekeringen dat er veel meldingen zijn van ongelukken en valpartijen. Een verplichte verzekering vinden we dan ook wel oké.

Tot slot is er de fietsvergoeding. Ik hoor van u, minister, dat er een uitdrukkelijke wil is om de fietsvergoeding inderdaad te geven. Onze federale collega Jef Van den Bergh heeft intussen ook al een wetsvoorstel ingediend. Als er een wil is en een voorstel waar alle Vlaamse politieke partijen achter staan, dan ga ik ervan uit dat het redelijk snel in orde kan komen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Over de jaagpaden zitten mijn diensten, Waterwegen en Zeekanaal en Scheepvaart, waarvoor ik ook bevoegd ben, samen om te bekijken hoe we dat snel kunnen oplossen. Dat brengt natuurlijk wel extra kosten met zich. We hebben een duizendtal borden. Waarschijnlijk moeten ze niet allemaal worden vervangen, maar we moeten wel opletten voor interferentie met de waterweggebruikers. Dat loopt dus, en ik hoop dat we de komende maanden effectief aan de slag kunnen om de borden te plaatsen.

De aanpassing van de infrastructuur hebben we meegenomen in de actualisering van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Dan is er het interfederaal overleg. U baseert uw kritiek misschien te beperkt op vraagtekens, opmerkingen of bezwaren geformuleerd door mijn diensten. U moet wel een onderscheid maken. U hebt enkel de formele aktes bekeken, maar we hebben ook informeel samengezeten. Wat het formele betreft, kunnen wij enkel vanuit onze eigen bevoegdheden opmerkingen formuleren. Bij het informeel overleg hebben mijn diensten en mijn kabinet wel degelijk bezwaren geformuleerd en gewezen op bepaalde tekortkomingen en mogelijke gevolgen.

Wat de handhaving betreft, denk ik dat er bij de controle door de politie wel een zekere tolerantie aan de dag zal worden gelegd. Dat lijkt me niet het grootste probleem. Ik denk vooral aan de consequenties qua verzekeringen als er een ongeval gebeurt. Dat lijkt me het meest dringende en dwingende, namelijk snel kunnen zorgen voor aangepaste signalisatie. Als iemand met een speed pedelec een ongeval heeft op de weg die hij normaal gebruikt, namelijk een jaagpad of zo, en er is daarvoor geen formele, via een bord aangebrachte toelating, dan kan dat mogelijk consequenties hebben voor de tegemoetkoming door de verzekeringsmaatschappijen.

Ik ga akkoord wat de fiscale aftrekbaarheid betreft. De fiscale aftrekbaarheid die nu wordt voorgesteld, staat eigenlijk ook haaks op de ratio dat je vooral het gebruik van zo'n duurzame vervoersmodus moet promoten, veeleer dan de aankoop ervan. Ook op dat vlak zijn we het eens, denk ik.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik denk dat u heel duidelijk hebt aangegeven dat u het maximale wilt doen om het gebruik van die speed pedelecs maximaal te ondersteunen. Het lijkt me wel noodzakelijk om er zo snel mogelijk voor te zorgen dat de infrastructuur en de signalisatie aangepast zijn. Dat hebt u natuurlijk niet zelf in handen. Er zijn de lokale besturen, de agentschappen. Ik denk dat men op dat vlak zeker de nodige inspanningen moet of kan doen om die overgang zo kort mogelijk te houden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, zoals deels uit mijn tweede vraag bleek, begrijp ik natuurlijk dat er formele adviezen zijn en dat er informeel overleg is. Gezien uw ontgoochelende reactie in de pers had ik ook wel begrepen dat u daar helemaal niet uw slag hebt thuisgehaald. In dit geval zou ik er absoluut geen probleem mee hebben gehad, mocht u voluntaristisch, ook in de pers, de usurperende bevoegdheden hebben genegeerd, mocht u gewoon hebben gezegd 'mocht ik het federaal voor het zeggen hebben gehad, dan hadden we deze kans niet gemist'. Het is geen Staatsveiligheid, dus op dat vlak lijkt er me geen probleem te zijn.

Mevrouw Fournier, ik vond het voorstel van federaal collega Van den Bergh een goed voorstel. Alleen heb ik een bedenking wat die verzekeringen betreft. Op dat vlak zou mogelijk een probleem kunnen ontstaan in dat vacuüm. Minister, wat dat betreft, ben ik het wel met u eens. Anderzijds vind ik het toch jammer dat men, door het ook voor een stuk in de categorie van de bromfiets te stoppen, mensen die dit op een duurzame manier doen – want ze moeten toch nog altijd zelf trappen – verplicht tot een verzekering, terwijl je als gewone fietser ook verzekerd bent, zij het dat dit langs een andere weg gaat, via je familiale verzekeringen. Ook dat is voor mij een beetje een gemiste kans. Men heeft die drempel te hoog gelegd. Dat geldt ook voor een aantal punten die u terecht hebt aangekaart wat die rijopleiding betreft. Men heeft federaal een aantal kansen

gemist om die drempel te verlagen, en ik bekijk die verzekeringskwestie eigenlijk vanuit hetzelfde perspectief. Maar nogmaals, ik sta voor meer dan honderd procent achter het voorstel van collega Van den Bergh om niet onnozel te doen en die fietsvergoeding door te trekken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over kruispunten met 'vierkant groen' voor fietsers – 2799 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Eigenlijk moest in de titel van mijn vraag 'fietsers en voetgangers' staan. Ik heb daarnet gezien dat ik hen was vergeten.

Minister, in het Verkeersveiligheidsplan dat eind juni van dit jaar werd voorgesteld in de commissie Mobiliteit hebt u het ook over het concept 'vierkant groen'. U stelt erin dat het principe van 'vierkant groen' voor fietsers een aantal voordelen biedt. Dat is dus ook het geval voor voetgangers. Er zijn geen extra conflicten met afslaande auto's en fietsers kunnen links afslaan in één beweging, zonder extra stop.

In dezelfde bijlage belooft u na te gaan voor welke kruispunten 'vierkant groen' een oplossing kan zijn. Verder geeft u ook aan dat 'vierkant groen' momenteel niet toegestaan is volgens het verkeersreglement. Volgens de timing van het verkeersveiligheidsplan zal het wegwerken van deze juridische bezwaren dit jaar nog geschieden. U wil ook een proefproject rond het concept opstarten, lees ik in het verkeersveiligheidsplan, en dat is een beetje vreemd, want er zijn reeds verschillende proefprojecten die, ondanks de juridische bezwaren, al jarenlang bewijzen dat 'vierkant groen' werkt op sommige kruispunten. In Hasselt zijn de negen lichtengeregelde kruispunten op de kleine ring, de zogenaamde Groene Boulevard, van het 'vierkant groen'-principe. Ook in Wetteren, Ieper, Machelen en Diegem zijn er projecten die lokaal gemonitord worden. Minister, ik denk dat de experimentele fase voor dit concept voorbij is. Het is bewezen dat het op bepaalde kruispunten kan werken en het is vooral heel duidelijk dat het de verkeersveiligheid van fietsers enorm vergroot. Ik vraag mij af waarop u nog wacht.

U liet vorig jaar in een antwoord op een schriftelijke vraag van collega Kherbache van 9 november 2015 al blijken dat uw agentschap het draagvlak zou onderzoeken en dat het resultaat van dat onderzoek al dan niet zou leiden tot een voorstel van wijziging van het verkeersreglement.

Wat is het resultaat van het onderzoek dat AWW binnen de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) heeft gevoerd?

Wanneer zal er concreet een initiatief worden genomen om het verkeersreglement te wijzigen zodat het concept 'vierkant groen' zonder juridische interpretatie kan worden ingevoerd waar mogelijk?

Waar en wanneer zullen er criteria worden opgesteld om te bepalen op welk type kruispunt 'vierkant groen' kan worden toegepast?

'Vierkant groen' gaat meestal ten koste van de doorstroming van auto's. Daarom is het niet op elk kruispunt aangewezen. Toch lijkt me de veiligheid van zachte weggebruikers een belangrijker argument om dit concept in te voeren. Zult u

erop toezien dat de criteria niet te strak zijn ten voordele van de doorstroming en er bijgevolg weinig kruispunten overblijven waar dit toepasbaar is?

Zullen lokale besturen betrokken worden bij de opmaak van de criteria, en zo ja, op welke manier? Bent u van mening dat lokale besturen moeten kunnen vragen om de verkeerslichten op een gewestelijk kruispunt aan te passen aan het 'vierkant groen'-principe?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het nieuwe verkeersveiligheidsplan hebben we het ook over de toepasbaarheid van het principe 'vierkant groen'. Zoals u weet, kan het concept 'vierkant groen' vandaag strikt genomen nog niet geïmplementeerd worden. De wegcode laat momenteel niet toe dat verkeerslichten in conflicterende rijrichtingen gelijktijdig groen zijn. De wegcode moet dus worden aangepast en er is een voorstel in opmaak dat zal worden bezorgd aan de FOD Mobiliteit in het ruimere kader waarbij de planning wordt opgevat om de herziening van die wegcode door te voeren. Er lopen desalniettemin reeds een aantal proefprojecten. Die worden momenteel voornamelijk geëvalueerd en bijgestuurd op basis van meldingen en ervaringen van weggebruikers. Een bijkomend proefproject, zoals aangekondigd in het verkeersveiligheidsplan, heeft de bedoeling om het principe van 'vierkant groen' ruimer te evalueren. Zo zullen ook voor- en nametingen duidelijkheid verschaffen op het vlak van doorstroming en op het vlak van verkeersveiligheid. Die zullen we gebruiken als basis voor het vastleggen van criteria voor het al dan niet concreet toepassen van het 'vierkant groen'-principe.

De toepassing van het 'vierkant groen'-principe biedt niet alleen voordelen voor de zwakke weggebruiker, maar zeker ook een aantal nadelen. U verwees naar een aantal toepassingen in het buitenland. Daar is ook een zekere selectiviteit bij de toepassing, bijvoorbeeld in Nederland, en de criteria zijn betrekkelijk stringent. Ze worden ook aangehaald in het Vlaams verkeersveiligheidsplan. De gemiddelde verliestijd van rechtdoorgaande fietsers parallel aan de hoofdrichting van de auto's neemt toe.

De wachttijden voor voetgangers kunnen groter worden, maar ook de wachttijden voor autoverkeer kunnen groter worden. Het risico op ongevallen tussen zachte weggebruikers onderling maar ook met bromfietsen neemt toe. Ik streef er dan ook naar om objectieve criteria vast te leggen, zoals die ook in Nederland bestaan.

Anderzijds is het natuurlijk ook wel zo dat er andere mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker op door verkeerslichten geregelde kruispunten te verhogen. Bij nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen wordt er bij het ontwerp naar gestreefd om het kruispunt maximaal conflictvrij te maken. We proberen ook op geregelde basis om alle bestaande kruispunten aan te pakken in functie van veiligheid, het bevorderen van doorstroming, en het vermijden van conflicten met de zwakke weggebruikers. AWV is bezig met een actieplan om deze doelstellingen gestalte te geven.

Waar de voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij kunnen worden geregeld, zullen andere opties worden overwogen. Hier wordt onder meer gedacht aan enkel het links afslaan conflictvrij te maken. Er wordt gedacht aan het fietsersgroen tegelijk te beëindigen met het voetgangersgroen, zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien en daardoor bij rood voetgangerslicht, verkeerdelijk geen voorrang geven aan nog rechtdoor gaande fietsers die door het nog groene fietserslicht rijden. Er wordt gedacht aan het inbouwen van een aparte fase op aanvraag waarin enkel de fietsers en eventueel voetgangers die dezelfde weg oversteken, tegelijk met elkaar groen krijgen, maar niet tegelijk met het afslaan

gemotoriseerd verkeer. Andere mogelijkheid is het aanbrengen van oranjegele knipperlichten die steeds werken en wijzen op de aanwezigheid van fietsers of voetgangers. Er wordt ook gedacht aan de toepassing van het principe 'voorstart in de ruimte', namelijk het aanbrengen van fietsopstelstroken.

Zodra de juridische bezwaren zijn weggewerkt, zal 'vierkant groen' als alternatief worden afgewogen ten opzichte van de hierboven vermelde oplossingen, rekening houdend met de vast te leggen criteria voor toepasbaarheid. AWV zal een voorstel voor criteria opstellen en dit ter evaluatie voorleggen op de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Op deze manier wordt aan de diverse partijen, waaronder het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVS), de mogelijkheid geboden om inspraak te hebben.

Ten aanzien van de betrokkenheid van lokale besturen bij de implementatie van de lichtenregeling is het zo dat de regelprincipes op een door verkeerslichten geregeld kruispunt in overleg bepaald worden op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). In deze commissie zijn de diverse betrokken partijen vertegenwoordigd zoals AWV, De Lijn, de politie, het gemeentebestuur en het BIVV. De lokale besturen kunnen altijd vragen om het 'vierkant groen'-principe te agenderen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik kan me grotendeels ook vinden in de punten die u op de tafel hebt gelegd. Ik beseef ook dat 'vierkant groen' niet voor elk kruispunt kan.

De verwijzing naar Nederland is interessant omdat ik denk dat u en iedereen in deze commissie op het vlak van verkeersveiligheid behoorlijk wat ambitie heeft. Het staat niet stil, ook niet in Nederland. Heel wat Nederlandse steden en gemeenten experimenteren met lichtverkeersbeïnvloeding door fietsers. Sommige steden halen behoorlijk indrukwekkende resultaten, waardoor niemand aan het kruispunt het gevoel heeft stil te staan, maar waarbij de fietser wel de maat der dingen is. We zoeken met zijn allen hoe we de schande van zo veel verkeerslachtoffers op een of andere manier naar beneden kunnen halen.

Op sommige kruispunten wordt het principe 'vierkant groen' al gehanteerd, en dat leidt tot zeer goede resultaten. U hebt een aantal terechte punten op de tafel gelegd waar we absoluut rekening mee moeten en willen houden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): De heer Rzoska heeft het over conflictvrij. We hebben net een discussie gehad over speed pedelecs. Als twee dergelijke fietsen botsen op zo'n kruispunt, dan heeft dat toch ook een immense impact. Zo conflictvrij vind ik dat niet. We hebben een ander en beter voorstel voor de verkeerslichten. Dat voorstel hebben we ook gedaan in ons plan. De minister heeft er ook naar verwezen. We pleiten voor een voorstart voor fietsers. We vinden dat veiliger. De fietser krijgt enkele seconden vroeger groen licht. Dat vermijdt ook veel dodehoekongevallen zonder dat er nieuwe regelgeving nodig is. We gaan daar volop voor. Het kan snel worden ingevoerd en er is weinig regelgeving voor nodig.

Lies Jans (N-VA): Minister, het voorstel van 'vierkant groen' en het voorstel van CD&V kunnen samen een verbetering vormen voor een vlotte doorstroming voor fietsers. Ik spreek me niet uit voor of tegen het ene of het andere. Een combinatie van alles is noodzakelijk om het voor de fietsers te verbeteren.

In mijn eigen stad zijn er negen proefprojecten. Niet voor alle kruispunten wordt dat even positief ervaren. Op bepaalde kruispunten die te druk zijn, is er niet

alleen frustratie bij de automobilisten die te lang moeten wachten maar ook bij de rechtdoorrijdende fietsers die te lang moeten wachten vooraleer ze kunnen oversteken. Het is echt afwegen waar dit kan worden toegepast. Daarom denk ik dat het vastleggen van de criteria grondig moet worden onderzocht. De wegbeheerder mag niet zomaar blind overal het 'vierkant groen' voor fietsers realiseren.

De blinden en slechtzienden zijn nog niet aan bod gekomen. Voor hen is het al erg moeilijk om kruispunten over te steken. Als ze zich niet meer kunnen oriënteren en niet meer weten van waar de fietsers kunnen komen, dan wordt het nog moeilijker. Er moet daar ook zeker worden gezocht naar oplossingen.

U bent verantwoordelijk voor de gewestwegen, maar het principe kan zeker ook interessant zijn voor lokale wegen. Met de lokale besturen moet zeker ook de stap worden gezet om dit toe te passen, want uit eigen beweging zal dit zeker niet overal gebeuren.

Minister Ben Weyts: De bezorgdheid inzake de blinden en slechtzienden is nog niet meegenomen in het verhaal.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik hoop de leden van CD&V toch te kunnen overtuigen om dit met een brede blik te bekijken. Er zijn wel degelijk kruispunten waar dit werkt, en we moeten daar de ogen niet voor sluiten.

Er zijn nog heel wat problemen. Dat beseffen we allemaal. Op bepaalde kruispunten is het zelfs zo dat als het licht op groen staat voor de fietser maar er haaiantanden staan, de fietser voorrang moet geven aan de auto die van de andere kant komt en links mag afslaan. Er gebeuren daardoor ongevallen waarbij de fietser in het ongelijk wordt gesteld, zelfs al staat het licht op groen. Is dat dan duidelijk voor de fietser?

Ik hoop dus dat we met z'n allen met open blik deze kwestie kunnen bekijken. Zo heb ik het trouwens ook begrepen van minister Weyts en van mevrouw Jans. Laat ons gewoon kijken wat werkt. Waar er problemen zijn, kunnen we die dan nog altijd wel op een andere manier oplossen. Voor mij is dit ook geen ultieme oplossing, maar ik vind het wel interessant om te bekijken waar het werkt, zodat we het op die plaatsen kunnen doorvoeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.