



Vlaams
Parlement

vergadering **C73**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 december 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het weigeren van scooters voor personen met een handicap op bussen van De Lijn – 484 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over preventiemaatregelen tegen overstekend wild in het verkeer – 527 (2016-2017)	6
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelftesters voor het bepalen van het alcoholgehalte – 574 (2016-2017)	10

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het weigeren van scooters voor personen met een handicap op bussen van De Lijn – 484 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, we hebben het gisteren ook nog gehad over een inclusieve maatschappij en het recht van personen met een handicap om actief deel te nemen aan de samenleving, ook voor mobiliteit en openbaar vervoer. Dit topic wordt ruim gedeeld door alle fracties in het Vlaams Parlement. We moeten daar dus meer werk van maken.

Vandaag wil ik opnieuw even inpikken op die inclusieve maatschappij: een scooter of scootmobiel op de bus of niet?

Midden oktober was ik samen met een collega te gast op de TREFDAG HANDICAP in Leuven. Een groot ongenoegen dat door zowel de organisatoren als de andere aanwezige representatieve organisaties en ervaringsdeskundigen werd aangehaald, was de beslissing van De Lijn om vanaf 2013 tot op heden scooters of scootmobielen op bussen te weigeren. Scooters worden door personen met een handicap immers ervaren als een enorme verbetering op elektrische rolstoelen omdat ze een grotere actieradius hebben, sneller en wendbaarder zijn en ook op hobbeligere wegen bruikbaar zijn.

Toenmalig minister Crevits verwees naar de Europese richtlijn 2008/164/EG als grond voor de beslissing van De Lijn om alle scooters op bussen te weigeren. Dat brengt me tot de kern van de zaak. De regelgeving lijkt het gebruik van scooters op openbaar vervoer niet uit te sluiten maar eerder verregaande voorwaarden op te leggen. In het Verenigd Koninkrijk heeft de 'Confederation for Passenger Transport', de koepel waarin het overgrote deel van de openbaarvervoermaatschappijen vertegenwoordigd is, een charter uitgewerkt waarbij personen met een handicap die aan de voorwaarden voldoen, wel met hun scooter op de bus kunnen. De vraag is dan waarom dit in Vlaanderen niet zou kunnen en waarom noch De Lijn noch het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) werk maken van een beleid dat veiligheid en het gebruik van scooters op het openbaar vervoer met elkaar verzoent. Door een totaalverbod en het droogjes schermen met juridische en verzekeringskwesaties wordt immers elk debat onmogelijk gemaakt en zal er nooit een oplossing komen.

Minister, beaamt u dat de Europese regelgeving geen totaalverbod inhoudt betreffende het gebruik van scooters op het openbaar vervoer door personen met een handicap?

U hebt de Universiteit Hasselt gelast een onderzoek uit te voeren waarin deze problematiek aan bod kwam. Is dit onderzoek al beschikbaar? Welke conclusies trekt u uit dit onderzoek?

Zult u, indien er een mogelijkheid is tot het toelaten van scooters op bussen van De Lijn, samen met uw collega van Welzijn en het VAPH werk maken van een kader waarbinnen dit, hopelijk op korte termijn, mogelijk wordt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, de Europese richtlijn en het VN/ECE-reglement gaan uit van een referentierolstoel met specifieke maatvoering. Intussen is er

natuurlijk een evolutie geweest. Op basis van de afmetingen van deze referentierolstoel worden de voorschriften voor het rolstoelplatform bepaald: de afmetingen die nodig zijn voor de opstelruimte in het voertuig en de nodige manoeuvreerruimte om het traject te kunnen afleggen tussen de toegangsdeur van het voertuig en de rolstoelruimte. Deze richtlijnen bepalen met andere woorden hoe de inrichting van de openbaarvervoerbussen er moet uitzien om conform te zijn met de Europese regelgeving.

De laatste jaren is er inderdaad een grote evolutie in de markt van de verplaatsingshulpmiddelen. De maatvoering en de kenmerken van de referentierolstoel en bijgevolg ook de richtlijnen voor de inrichting van het rolstoelplatform bleven echter ongewijzigd. Hoewel er geen specifieke Europese richtlijn is voor het vervoer van grotere of anders geconcipeerde hulpmiddelen, is het omwille van de inrichting van de voertuigen conform de Europese richtlijn aangewezen om de vervoerbare hulpmiddelen af te stemmen op de kenmerken van de in dezelfde richtlijnen opgenomen referentierolstoel. Belangrijkste uitgangspunt blijft immers de veiligheid. De bussen van De Lijn zijn logischerwijs ingericht conform de Europese verordening. Als er vervoersmiddelen zijn die afwijken van deze richtlijnen, door bijvoorbeeld een hoger gewicht of andere afmetingen, dan is het niet altijd mogelijk de veiligheid van alle reizigers te garanderen. Het gaat dus niet enkel over de gebruiker van een rolstoel of een ander hulpmiddel, maar over de veiligheid van alle reizigers.

Het onderzoek van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) in Hasselt loopt en wordt op vraag van mijn departement uitgevoerd. Daarin wordt gewerkt met de resultaten van een marktstudie van alle verplaatsingshulpmiddelen die in Vlaanderen gekend zijn. Met die gegevens heeft men een databank opgesteld en uit de vaststellingen van die databank blijkt dat slechts een beperkt aantal scootmobielen over de afmetingen beschikt om met het openbaar vervoer te kunnen worden vervoerd. Alleen de kleinere en de zeer wendbare scootmobielen klasse A zouden in aanmerking komen. Dit type van scootmobielen is eigenlijk geschikt voor gebruik binnenshuis en niet voor buitenshuis. Ze zijn minder stabiel en daarom ook niet geschikt voor het overbruggen van langere afstanden, obstakels en oneffen terrein.

Conform de Europese norm zou een producent bij een hulpmiddel klasse A een label moeten toevoegen als waarschuwing dat het hulpmiddel niet geschikt is voor transport buitenshuis. In die studie werd trouwens ook veel aandacht besteed aan het beleid met betrekking tot vervoer van verplaatsingshulpmiddelen in binnen- en buitenland. Recente evoluties hierin worden opgevolgd.

Na toelichting van de voorlopige onderzoeksresultaten door IMOB heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) om een schriftelijk officieel advies van het interfederaal gelijkheidscentrum Unia gevraagd. We hebben nog geen antwoord gekregen.

Wat het beleidskader betreft, wacht ik de voorlopige onderzoeksresultaten van de middenveldorganisaties af. Ikzelf ben van mening dat naast veiligheid, informatieverstopping essentieel is. Nu bestaat er soms onduidelijkheid, en dat is nooit goed. Een aantal aanbevelingen uit het lopende onderzoek die al naar voren kwamen, zijn de opmaak van een visuele herkenningssgids, zowel voor de chauffeurs als voor de gebruikers van verplaatsingshulpmiddelen, en de sensibilisering van de producenten van dergelijke verplaatsingshulpmiddelen. Zij moeten enerzijds streven naar verplaatsingshulpmiddelen die binnen de richtlijnen van de Europese verordening vallen. Anderzijds moeten zij bij het verkoopproces al aan de geïnteresseerden meedelen wat de mogelijkheden zijn van elk toestel inzake openbaarvervoerplaatsingen.

We moeten op dat vlak duidelijk en realistisch zijn. We kunnen niet voortdurend onze bussen aanpassen aan elke nieuwe evolutie en elk nieuw toestel dat op de

markt komt. We moeten wel voorzien in een waardig betaalbaar alternatief. Dat is zeker onze plicht. Op dat vlak ben ik tevreden dat begin volgend jaar voor het eerst het DAV-systeem (Diensten Aangepast Vervoer) volledig gebiedsdekkend zal zijn in Vlaanderen. Ik heb de laatste witte vlekken op dat vlak gedicht en ik heb het budget daarvoor verviervoudigd, van 1 naar 4 miljoen euro.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u zegt dat er een evolutie is in het soort hulpmiddelen, ook wanneer het gaat over scooters en scootmobielen. Daarmee geeft u impliciet aan dat een totaalverbod op scooters en scootmobielen niet meer van deze tijd is.

U verwijst naar de voorlopige conclusies van IMOB wat klasse A betreft. Ik neem aan dat die onderzoekers ook hebben gekeken naar de lijst die bijvoorbeeld wordt gehanteerd in het Verenigd Koninkrijk. Het gaat om een lijst van vijf bladzijden van scooters die potentieel in aanmerking komen. Die normen zijn afgestemd op de Europese normen. Bij de voorbeelden van de Confederation of Passenger Transport en het transport in Londen zijn er een aantal scooters die wel in aanmerking komen. Het is dan ook belangrijk, zoals u zelf hebt gezegd, dat bij de aankoop van een scooter of scootmobiel de betrokken persoon met een handicap weet waar hij of zij aan toe is, onder andere wat het openbaar vervoer betreft. We moeten dan ook de oproep herhalen dat er een label moet worden ontwikkeld voor scootmobielen die worden toegelaten op de bussen van De Lijn. Voor een aantal scootmobielen kan dat in veilige omstandigheden gebeuren.

Minister, ik vraag u om, nadat u het advies van Unia hebt gekregen, snel werk te maken van zo'n label voor scooters en scootmobielen die wel op de bus kunnen. We kunnen niet langer blijven uitgaan van een totaalverbod op alle scooters en scootmobielen, want dat is geen goed teken voor een inclusieve maatschappij.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik verontschuldig mevrouw Bastiaens, die in de commissie Cultuur zit en hier al meermaals vragen over heeft gesteld. Op 7 oktober stelde zij nog een schriftelijke vraag waarin het antwoord van de minister van vandaag ongeveer terug te vinden is. De tussentijdse onderzoeksresultaten lijken me heel interessant. Daaruit blijkt dat de opvouwbare scooters wel mee op de bus zouden kunnen, maar daar moet dan wel duidelijk over gecommuniceerd worden. In uw antwoord stond dat bijna de helft van de scootmobielen klasse A kan worden opgevouwen, en in dat geval mee als bagage mag worden genomen op tram en bus.

Maar ten minste al de communicatie naar de mensen die dergelijke vervoermiddelen hebben en naar de organisaties voor mensen met een handicap om hen daar goed van op de hoogte te brengen, is zeer belangrijk. Er staat ook "in afwachting van de definitieve resultaten". Wanneer mogen we de definitieve resultaten van dat onderzoek verwachten?

Lies Jans (N-VA): Minister, uit uw antwoord kan ik vaststellen dat u de problematiek toch wel ernstig neemt. De vraag van de personen met een beperking in verband met het gebruik van de scootmobielen leeft al lang. We moeten daar zeker oplossingen voor zoeken. U zegt dat u gebiedsdekkend werkt aan Diensten Aangepast Vervoer en dat u het budget van 1 naar 4 miljoen euro hebt verhoogd. Ik ben daar zeer tevreden over omdat dat inderdaad een alternatief biedt. Dat neemt niet weg dat we concreet oplossingen moeten zoeken.

Minister, ik hoor dat u naar labeling gaat en dat informatieverstrekking belangrijk is. Ik vind dat zeer goed. Ik merk ook dat u niet de enige bent die daar stappen

in kan zetten. Ik stel me de vraag of we ook niet op andere niveaus moeten werken. Moeten we niet ten aanzien van Europa en de Europese richtlijn eens kijken of dat nog wel de juiste norm is? Moeten we niet naar de producenten stappen en met hen in gesprek gaan om te kijken of zij meer scootmobielen kunnen maken die toch overeenstemmen met de normen die vandaag bestaan? Wat mij betreft, moet er op drie niveaus gewerkt worden. Het interesseert me, minister, of u op het niveau van de producenten en het Europese niveau stappen kunt zetten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb er niet onmiddellijk een zicht op wanneer de definitieve oplevering van de studie er zal zijn. Maar wat men nu al heeft bezorgd als voornaamste conclusies, is betrekkelijk uitvoerig, het is een document van een twintigtal bladzijden. Ik zal u de studie laten overmaken wanneer ze er effectief is, samen met het advies van Unia ter zake om te bekijken hoe we daarin verder kunnen gaan.

In eerste instantie gaan we niet uit van een algemeen verbod. Dat is altijd een gemakkelijksheidsopie geweest, wel vanuit een veiligheidsoverweging. Dat aspect speelde zeker mee. Maar de eerlijkheid gebiedt ons ook wel om nu al te zeggen, zoals blijkt uit de studie, dat de modellen die compatibel zouden zijn met onze huidige inrichting van de bussen en trams, slechts een beperkte klasse uitmaakt, klasse A, die eigenlijk niet gebruikt wordt voor buitenvervoer, maar vooral bedoeld is voor transport binnenshuis.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): Minister, het is belangrijk dat u perspectief biedt aan de personen met een handicap en met hen in overleg treedt via Unia en de eigen verenigingen voor personen met een handicap, want nu hebben ze geen perspectief. Nu is de boodschap die ze krijgen dat er een totaalverbod is, ook al zegt u dat het niet uw intentie is. Nu is de perceptie bij personen met een handicap dat ze niet met een scootmobiel op de bus mogen. Bied hen het perspectief dat dat totaalverbod wordt opgeheven. Dan kom je in de volgende situatie: als de producenten weten welke scootmobielen kunnen worden toegelaten op de bussen in veilige omstandigheden, dan gaan ze zich daaraan aanpassen. Dat hebben we ook gezien bij de lijst van het Verenigd Koninkrijk: de producenten pasten zich aan. Dan komen er scooters en scootmobielen die verder gaan dan het binnenshuisgebruik en worden er ook andere toegelaten op bussen op basis van de normen.

Minister, geef een perspectief aan de personen met een handicap, treed met hen in overleg en laat hen niet gewoon in de kou staan door te zeggen dat het niet mag en dat het totaalverbod sinds 2013 gehandhaafd blijft. Ik neem aan dat we als inclusieve maatschappij sinds 2013 al een beetje geëvolueerd zijn en we personen met een handicap met bepaalde scooters een perspectief moeten kunnen bieden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over preventiemaatregelen tegen overstekend wild in het verkeer – 527 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Minister, toen ik vannacht de uitzending van De Slimste Mens bekeek was een van de vragen: 'Noem de vijf dieren die het meest

overreden worden in ons verkeer'. Dat waren egels, konijnen, vogels, ratten en kikkers. Rendieren werden ook genoemd, maar waren daar niet bij. Everzwijnen waren daar ook niet bij.

Dat zijn allemaal diertjes die overreden worden, wat verder meestal weinig impact heeft op de verkeersveiligheid. Behalve misschien een bruusk remmanoeuvre of uitwijkmanoeuvre van een chauffeur, kan dat niet meteen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.

Waar ik vandaag met u eens over wil spreken, is mijn zeer diepe bezorgdheid – ik wil dat beklemtonen – voor het grote wild dat zich meer en meer in onze contreien begint te begeven, en de mogelijke gevaren voor de verkeersveiligheid die dat met zich meebrengt, en dan heel concreet ten aanzien van everzwijnen. Als er in het verleden ergens everzwijnen gemonitord werden, werd er snel geconcludeerd dat jagers ze hadden uitgezet en men wilde dat dat snel opgelost was: weg ermee, want dat dier hoort hier niet thuis.

Door de vele inspanningen die er gebeurd zijn voor ontsnippering, grotere natuurgebieden en dergelijke, is het groter wild terug naar onze regio gekomen. Ik denk dat niemand nog ontkent dat met name in de regio Limburg, maar ondertussen ook in de Antwerpse Kempen als ik het goed heb, er everzwijnen zijn gekomen, deels vanuit migratie, die zonder predatoren heel welig tieren en zich verder voortplanten. We beginnen daar de gevolgen van te zien.

Er zijn gevolgen voor de landbouwsector. Collega Schauvliege heeft in 2014 een code van goede praktijken ondertekend, om aan te geven dat het belangrijk is om zelf maatregelen te nemen en om bijvoorbeeld, concreet voor de landbouwers dan, je gewassen te beschermen door het plaatsen van een elektrische afrastering van minimaal drie draden op regelmatige afstand of met maaswijdte van maximaal 10 centimeter en een minimale hoogte van 0,6 meter.

Maar dat gaat dus over de landbouwsector. Ik wil vandaag echt focussen op de verkeersveiligheid. Ik heb bij de politiezones de cijfers opgevraagd van verkeersongevallen met everzwijnen. Het gaat dan over aangegeven verkeersongevallen. Zoals u weet, is wild in onze wetgeving res nullius: wild behoort niemand toe. Met andere woorden: een automobilist die een ongeval heeft met een overstekend dier, zal die schade op niemand kunnen verhalen. Als hij een omniumverzekering heeft, zal hij dat via die verzekering kunnen recupereren, mits aangifte bij de politie. Iemand die een licht ongeval heeft en geen omniumverzekering, zal dus waarschijnlijk zelfs geen aangifte van dat ongeval doen bij de politie.

Ik schrok toch van de cijfers. In mijn eigen politiezone waren er in 2015 6 ongevallen. In Kempenland 7 ongevallen, in MidLim 22 ongevallen, en zo kan ik nog wel even doorgaan. Voor heel Limburg ging het over 48 aangegeven ongevallen met everzwijnen in 2015. In 2016 waren er dat 2 weken geleden 32, maar daar kan ik er uit mijn eigen politiezone op die 2 weken tijd alweer 3 aan toevoegen.

Gelukkig gaat dat tot op heden allemaal over ongevallen met stoffelijke schade, althans wat de passagiers betreft, want voor de zwijntjes is het wel al minder gelukkig afgelopen. Ik houd wel mijn hart vast, minister, voor de dag dat een auto frontaal crasht tegen een van die grotere exemplaren, die gemakkelijk 150 tot 200 kilogram wegen en die vrij laag op hun poten staan. Dat kan desastreuze gevolgen hebben.

Als we intussen een code goede praktijken hebben om onze gewassen te beschermen, en we moedigen onze landbouwers aan om die maatregelen te nemen, vraag ik me af welke maatregelen u wilt nemen om onze gewestwegen te beschermen. Ik weet dat er zo veel kilometers zijn in Vlaanderen dat het onmogelijk is om alle gewestwegen te beschermen, maar ondertussen is het ook wel

duidelijk, op basis van cijfers van politiezones en van indicaties waar die ongevallen gebeuren, waar maatregelen zich opdringen: die lange, eenzame gewestwegen die kilometers en kilometers door bossen lopen – en daarvan zijn er in Limburg nogal wat – en gebieden waar everzwijnen aanwezig zijn. Gisteren of eergisteren stond in de krant een foto uit mijn gemeente van een rotonde, waar langs de vier kanten bewoning ligt. De zijkant van die rotonde was volledig omgewoeld door everzwijnen. Het hoeft geen betoog: die dieren hebben gewoon over de weg gelopen. Aan een rotonde zal dat weinig gevaar met zich meebrengen, want daar hebben de wagens een lage snelheid, maar ik betwijfel dat die diertjes het besef hebben dat ze altijd beter de weg oversteken aan een rotonde.

Dat is volgens mij een heel groot gevaar, minister, waartegen wij moeten handelen voordat er zware ongevallen gebeuren. Bent u bereid om in het belang van de verkeersveiligheid een gelijknamige code goede praktijk op te stellen? Welke maatregelen zult u treffen om onze wegen en weggebruikers beter tegen overstekend wild te beschermen? Bent u bereid om extra rasters langs risicowegen te plaatsen? Indien ja, binnen welke termijn zullen die rasters er staan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De code goede praktijk voor wildschade, waar u naar verwijst, bevat preventieve maatregelen die je kunt nemen om schade door wildsoorten en andere soorten aan landbouwgewassen en goederen te voorkomen. Die maatregelen dienen mede om te beoordelen of er een schadevergoeding voor schade door wild kan worden uitgekeerd of dat men het wild mag bestrijden. Als je minstens een van die basismaatregelen genomen hebt – voor everzwijnen zijn dat een elektrische omheining, gaskanon, geluidssystemen, bewegende poppen – kun je schadevergoeding aanvragen en mag je het wild bestrijden.

Ik weet niet of we baat hebben bij een soortgelijke code, en uit wat die dan zou moeten bestaan, voor het bestrijden van het wild zelf. We hebben wel aandacht voor de problematiek van overstekend wild langsheen onze gewestwegen en autosnelwegen. Onze administraties zitten op wekelijkse basis samen met de diensten van collega Schauvliege, meer bepaald het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). In geval van signalisatie van manifeste problemen bekijkt men welke maatregelen men kan treffen om ongevallen met overstekend wild te vermijden. Ten eerste heb je het waarschuwen van de automobilisten en het plaatsen van verkeersborden – u kent dat gevaarsbord wel, met een springend hert erin – om te signaleren dat er mogelijk groot wild kan oversteken. Vervolgens heb je de maatregelen met betrekking tot de ontsnippering. We hebben ook een specifieke ontsnipperings-tool, die is uitgewerkt door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Dat is een theoretisch model, waarbij aangeduid wordt welke maatregelen je in welke gevallen kunt hanteren.

Als het nodig is, plaatsen we rasters. Maar dat vergroot natuurlijk de versnippering in Vlaanderen. Het gevolg is immers dat je niet alleen de weg afsluit voor groot wild maar ipso facto ook voor klein wild. Daarom worden nooit rasters geplaatst zonder dat er passagemogelijkheden zijn, zonder dat je kunt toeleiden naar een veilige oversteekmogelijkheid, zoals dassentunnels, amfibieëntunnels, ecoduikers, ecotunnels en ecoducten. De rasters moeten in samenhang daarmee worden aangelegd.

Langs verschillende gewestwegen hebben we ook wildspiegels. Die draaien rond en zorgen er door de reflectie voor dat het wild wordt opgeschrikt en ervoor terugdeinst om de weg over te steken. Een andere maatregel is de berm langs de weg vrijhouden van hoge vegetatie. Op die manier kunnen de bestuurders sneller zien dat er wild oversteekt. Zo hebben de chauffeurs meer marge, hun gezichtsveld is iets ruimer dan wanneer de dieren uit de vegetatie opduiken.

U weet dat verkeersveiligheid, net als de dieren natuurlijk, mij na aan het hart ligt. Daarom zetten we flink in op extra rasters en op extra tracés die we voor ogen hebben in de risicozones, altijd in combinatie met oversteekmogelijkheden. Nu zijn we bezig op de ring rond Brussel, ter hoogte van het Zoniënwoud. Om die versnippering tegen te gaan rasteren we af en leiden toe naar een ecoduct over de ring. Het zijn lange tracés. Ik weet het zo niet uit het hoofd maar het gaat over enkele kilometers. Dan is er de planning ter hoogte van het Meerdaalwoud. Ook daar willen we een ecoduct. En ook in het Nationaal Park Hoge Kempen. In Hechtel-Eksel zijn we momenteel bezig met de uitrol van een wilddetectie-systeem. Dat hebt u waarschijnlijk kunnen lezen. Dat wilddetectiesysteem heeft zijn deugdelijkheid bewezen in het buitenland. Een oplichtend bord meldt de chauffeurs dat er wild oversteekt. De detectie van wild langs de kant van de weg doet de gevaarborden op dynamische wijze oplichten.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik verwees naar de codex van goede praktijken, goed wetende dat dat voor de landbouwgewassen bedoeld is, maar dan wel vanuit de redenering dat als we aan landbouwers kunnen vragen om hun gewassen te beschermen, dat Vlaanderen dan toch ook moet kunnen nadenken over de vraag of wij onze wegen kunnen beschermen.

Minister, ik ben het niet eens met u – of ik denk dat er ergens een kortsluiting is. U zegt dat er wekelijks wordt overlegd tussen AWV en het ANB, om snel te kunnen handelen. Maar ik stel enkel vast dat ik die problematiek al meerdere jaren aanklaagt bij AWV, en dat ik permanent het antwoord krijg dat er geen budgetten zijn om dat te doen.

Trouwens, er wordt nergens gevraagd om volledig sluitende rasters te maken waardoor klein wild ook tegengehouden wordt. Er zijn volgens mij goedkopere maatregelen, waar je ten minste al groot wild mee kunt tegenhouden. Als je met drie draden groot wild van de maïsakker kunt houden, dan zal het zo ook wel voor een gewestweg kunnen worden tegengehouden. Er moeten op dat vlak keuzes worden gemaakt.

Ik heb na drie jaar bidden en smeken gedaan gekregen dat in mijn gemeente twee van die verkeersborden werden geplaatst. Dat verwittigt de bestuurder en kan hem 's nachts de reflex doen hebben om niet te snel te rijden.

De berm vrijhouden? Met alle respect, maar ik wil wel eens samen met u in Limburg de wegen afrijden waar er kilometers lang bossen zijn. De heer Keulen zal dat kunnen bevestigen. Ik heb helemaal geen bezwaar tegen de initiatieven die u neemt in de Vlaamse Rand, maar we kunnen in Limburg bovenaan in het grootste bos van Vlaanderen vertrekken, de duinengordel doorrijden met 3000 hectare aaneengesloten bos, en dan het Nationaal Park Hoge Kempen met 6000 hectare, en dan het hele Maasland van boven tot onder, waar tientallen kilometers gewestwegen doorheen lopen, en waar die bossen altijd tot aan de wegrand lopen. Als u daar 5 meter berm wilt vrijhouden, dan moet u maar eens de optelsom maken hoeveel hectare bos daar zou moeten verdwijnen om dat vrij te houden. Dat is gewoon een onmogelijke opdracht.

Ik vind het heel goed dat er wordt gekeken naar wilddetectiesystemen. Maar die kun je ook niet over het hele tracé plaatsen. Dat is uiteindelijk de oversteekplaats waar het wild naartoe wordt geleid. Daarom denk ik, nogmaals, dat hier het gezond verstand moet primeren. Er moet over nagedacht worden. Het hoeven echt niet de rasters te zijn om alle diersoorten het oversteken te beletten, maar dan toch minstens die grotere, die een echte bedreiging vormen voor het verkeer. We moeten daarin investeren. Anders komt de dag dat men zal moeten vaststellen dat er een dodelijk ongeval is gebeurd. Dan gaan we dat halsoverkop

doen. We moeten ons terdege bewust zijn van dit gevaar. We moeten daar inspanningen voor leveren. Dat moeten niet echt grote budgetten zijn. Maar ik stel vandaag vast dat AWV zegt dat we daar geen budgetten voor hebben.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb u net vier investeringen opgesomd, het klopt niet dat er niet geïnvesteerd wordt. Het zijn niet bepaald goedkope oplossingen, bijvoorbeeld in het Zoniënwood, dat zijn lange tracés. Ook in Limburg nemen we maatregelen. Ik heb het Nationaal Park Hoge Kempen en Hechtel-Eksel genoemd, maar ook het Meerdaalwood.

Soms kan men rasters maken die iets selectiever zijn. Afhankelijk van de gaten en de hoogte kunnen sommige dieren ertussen of erover. Meestal wordt onderaan een klein raster gespannen voor de kleinere dieren, die natuurlijk ook wel platgereden kunnen worden. Het is altijd, 'case by case', een evaluatie om te zien welke maatregelen kunnen worden genomen. Ik geef u wel een opsomming van concrete maatregelen die we hebben genomen.

Dat gebeurt trouwens in samenspraak met LNE en het ANB en meestal in de verhouding 50 procent van AWV, 25 procent van LNE en 25 procent van ANB. Dat is de werkwijze van de meeste voorbeelden die ik heb aangehaald. Men moet altijd een zekere afweging maken, 'case by case'.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik heb het al gezegd: ik doe absoluut geen afbreuk aan de projecten die vandaag in de steigers staan. Die zullen daar altijd met recht en reden worden geplaatst. Er zijn vandaag faunabeheerzones gemaakt. Men kan in kaart brengen waar het probleem zit, waar die everzwijnen zich bevinden. Daar kan men de kaart van het gewest op leggen en dan weet men perfect waar de problemen zijn. Er zijn nog kilometers en kilometers gewestweg in Limburg die onbeschermd zijn en waar het gevaar heel reëel is.

Van januari 2015 tot nu zijn er tachtig ongevallen geregistreerd. Dat is gigantisch veel. Maatregelen dringen zich op. Als ik het Agentschap Wegen en Verkeer daar vragen over stel, maak ik me ten zeerste ongerust. We moeten durven na te denken over een pragmatische oplossing. Om te beginnen zou het goed zijn om die problematische wegen in kaart te brengen zodat een plan van aanpak kan worden opgesteld, eerder dan te wachten tot de ongevallen zich opstapelen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelftesters voor het bepalen van het alcoholgehalte – 574 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, het is misschien wel een seizoensgebonden vraag. Het jaareinde nadert en dan is alcohol in het verkeer vaak in het nieuws.

We hebben het de afgelopen dagen heel intensief gezien. Vanmorgen waren de alcoholsloten de hele voormiddag op de radio. We hebben het voorbeeld van de jongeman die zijn sleutels afgaf aan zijn kameraad – hij had blijkbaar een glas te veel op, en werd daar toch nog zeer zwaar voor veroordeeld. We hebben de

cijfers gezien van de WODCA-acties in Oost-Vlaanderen. Die cijfers waren wel beemoedigend, van 5 naar 3 procent.

Dan was er nog het onderzoek van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) naar de zelftesters die in de handel verkrijgbaar zijn. Het zijn apparaatjes waarmee men zelf kan testen of men te veel opheeft dan wel of men nog kan rijden. Het onderzoek van het BIVV was vrij vernietigend. De apparaatjes zijn overal te koop bij de lowbudgetretail. De grote baanwinkels hebben ze ongetwijfeld in de rekken, maar ook online zijn ze veelvuldig verkrijgbaar.

Via de webshop bol.com zijn er al zo'n dertig verschillende soorten te verkrijgen, te beginnen vanaf 6,99 euro. Zoals het onderzoek zegt: de kwaliteit is slecht. De mensen gebruiken het, maar dat is geen goed idee, het resultaat is niet betrouwbaar.

Minister, kent u de resultaten van deze BIVV-test?

Ik weet dat dit vooral federale bevoegdheden zijn, maar BOB woont toch in Vlaanderen? De BOB-campagne zit hier, in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat is een bevoegdheid van u, minister. Ziet u mogelijkheden om binnen uw bevoegdheden hier iets aan te doen of de bevolking toch te sensibiliseren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Inderdaad, de meeste in de handel verkrijgbare alcoholtests zijn niet zo accuraat. De door de politie gebruikte toestellen zijn vakkundig gekalibreerd. Er is geen veiligheidsprobleem als de toestellen een hoger alcoholpercentage aangeven dan de realiteit. In de omgekeerde richting wordt het wel gevaarlijk. Dat blijkt zich ook voor te doen. Eigenlijk zouden die toestellen niet in de handel mogen komen. Productnormen vallen onder federale bevoegdheid, evenals de handhaving van rijden onder invloed.

Uiteraard is het aangewezen dat enkel voldoende betrouwbare producten op de markt komen. Ik ben niet de grote voorstander van alcoholtesters en nog minder van het verplicht bezit ervan zoals in Frankrijk, omdat dit het signaal doorkruist dat we met onze campagnes willen geven, namelijk dat rijden en drinken niet samengaan.

Als je al zo'n toestel moet gebruiken, en er dus aan twijfelt of de hoeveelheid alcohol die je tot jezelf hebt genomen al dan niet beantwoordt aan de normen, dan rijst er op zich eigenlijk al een probleem. Als je al moet blazen om te testen of je nog te veel alcohol in je bloed hebt, dan ga je per definitie gewoon beter niet achter het stuur zitten. Het lijkt me van belang om de weggebruikers bewust te maken van het belang van het gebruiken van hun gezond verstand. We moeten dus veeleer doorgaan met het meegeven van de boodschap dat je een BOB moet aanduiden, dat het geen probleem is als je gaat feesten, maar dat je ervoor moet zorgen op voorhand de nodige afspraken te maken.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben eigenlijk wel blij met uw repliek. Ik deel ook uw overtuiging dat het eigenlijk de mentaliteit is die ter zake moet veranderen. Het zou eigenlijk een beetje een normale reflex moeten zijn dat als men drinkt, gaat drinken of heeft gedronken, sturen uit den boze is. Het lijkt me belangrijker dat we daartoe komen dan eender welk apparaatje of wetgeving, boetes of sancties die we kunnen opleggen. Ik denk dat het vooral op het vlak van de mentaliteit speelt.

Ik maak me echter toch wat zorgen. Ik merk dat bij de jeugd, bij de nieuwe bestuurders die mentaliteit, die klik er toch al wel is dat er niet kan worden

gereden als men pinten gaat drinken, of dat één iemand toch sowieso echt niets zal mogen drinken, ook niet een of twee glazen. Het is vooral onze generatie, die van de ouderen, die daar nog een beetje 'speelser' mee omgaat. In die zin is dit toch wel een beetje gevaarlijk, omdat net die jeugd zoveel toegang heeft tot die apparaatjes en vooral de oudere bestuurders daar niet naar grijpen. Maar goed, ik ben in ieder geval heel blij met uw antwoord dat u vooral verder blijft inzetten op die sensibilisering wat de mentaliteit betreft. De andere maatregelen moeten federaal worden genomen. Dan zullen we dat op dat niveau moeten bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.