



Vlaams  
Parlement

vergadering **C107**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 januari 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord tussen Duitsland en de Europese Unie inzake de tolheffing voor personen- en bestelwagens – 626 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs – 698 (2016-2017)	5
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dalend aantal verkeersdoden in Vlaanderen – 717 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer – 775 (2016-2017)	8

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord tussen Duitsland en de Europese Unie inzake de tolheffing voor personen- en bestelwagens – 626 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder**

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, er is een tolakkoord tussen Duitsland en de Europese Unie voor de Pkw-Maut: de tolheffing voor personen- en bestelwagens. Duitsland wil al langer zo'n tolheffing invoeren, maar hierover is al heel wat ophef geweest. De tolheffing zal in Duitsland immers gecompenseerd worden met een vermindering van de verkeersbelasting. Hierop kwam verzet, aangezien zo'n regeling discriminerend is tegenover buitenlandse bestuurders. Na een procedure bij het Europees Hof van Justitie is nu een akkoord tot stand gekomen, waarbij er geen discriminatie is naar buitenlandse bestuurders, er een correcte financiering van de infrastructuur is, want hier gaan de opbrengsten van de tolheffing naartoe, en een stimulans voor koolstofarme mobiliteit.

Het akkoord bestaat uit twee delen: de prijs van de kortetermijnvignetten wordt aanzienlijk verlaagd ten opzichte van het jaartarief, en Duitsland mag minder tol vragen voor milieuvriendelijke wagens. Nederland en Oostenrijk verwerpen dit compromis en willen naar het Europees Hof van Justitie stappen. Er wordt ook gezegd dat Denemarken en België zich bij dit verzet willen aansluiten.

Minister, hoe staat u tegenover het tolakkoord van Duitsland en de EU? Wat betekent dit voor de kilometerheffing voor personenwagens in Vlaanderen? Wat betekent dit voor de mogelijke Vlaamse plannen inzake een wegvignet, conform het Vlaams regeerakkoord, dat stelt: "We volgen de evoluties in het buitenland, zoals bijvoorbeeld de Duitse intenties voor een vignet, op de voet en sluiten erbij aan indien dit leidt tot een goedkoper en beter geïntegreerd systeem."?

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

**Minister Ben Weyts:** U weet dat ik voorstander ben van de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens omdat ik een belastingverlaging nooit afwijs. Dit zou kunnen leiden tot een nettolastenverlaging voor de Vlamingen, gelet op de gelijktijdige afschaffing van de verkeersbelasting. De inkomsten die we genereren van de buitenlanders die nu geen enkele financiële bijdrage leveren, zouden we kunnen aanwenden in functie van meerinvesteringen in de mobiliteitsinfrastructuur.

Zoals u weet, loopt ook in Vlaanderen onderzoek naar de invoering van een weghenheffing voor lichte voertuigen. Er zijn weinig details bekend over het akkoord tussen Duitsland en de Europese Commissie. Ik heb ondertussen alle mogelijke kanalen ingeschakeld, zoals onze vertegenwoordiging in Berlijn en de Permanente Vertegenwoordiging bij de Europese Unie, om meer informatie te vergaren. We volgen dit op de voet op. Het is wel zo dat de meest milieuvriendelijke wagens het minste betalen. Dat lijkt me logisch. Dit is ook bij ons zo van toepassing in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Naar aanleiding van het akkoord tussen Duitsland en de Europese Commissie werd nog geen Belgisch standpunt bepaald. Hierover vindt aanstaande maandag overleg plaats tussen de federale en gewestelijke overheden. Stellen dat België zich bij het verzet van Nederland en Oostenrijk zal aansluiten, is minstens voorbarig te noemen. Het zou ook inconsequent zijn als we enerzijds in het regeerakkoord opnemen dat we de ambitie hebben om het nodige onderzoek te verrichten en anderzijds

landen die het voortouw nemen, kapittelen of aanklagen bij het Europees Hof van Justitie, wat Oostenrijk blijkbaar van plan zou zijn.

Er is vooral bezorgdheid vanuit de Duitstalige Gemeenschap met het oog op het grensverkeer. Ik heb begrepen dat ook daar oplossingen mogelijk zijn. Duitsland zou twee aanpassingen doorvoeren, en die zouden overeengekomen zijn met de Europese Commissie.

Ten eerste worden er vijf in plaats van drie categorieën van voertuigen ingevoerd zodat de tol beter kan worden gedifferentieerd op basis van milieucriteria. Kortetermijnvignetten voor tien dagen worden goedkoper ten opzichte van het jaartarief. Er was een groter prijsverschil tussen de jaarvignetten – lees vignetten voor de Duitsers of buitenlanders die veelvuldig gebruikmaken van de Duitse wegen – en de kortetermijnvignetten. Die kloof was vrij groot, in vele ogen te groot. Die prijsverhouding daalt nu tot minder dan 1 op 7,3. Voor de schoonste auto's zou een kortetermijnvignet slechts 2,50 euro kosten: een halvering van het bedrag dat in 2015 was vooropgesteld.

In de tweede plaats wordt de belasting op motorvoertuigen opnieuw hervormd om ervoor te zorgen dat de schoonste voertuigen bij de jaarlijkse voertuigenbelasting een gunsttarief genieten. De Duitse minister heeft intussen laten verstaan de wetgevende initiatieven nog voor de verkiezingen van later dit jaar te willen nemen. Dat is wel nog afwachten.

Meer informatie is nog niet bekend. We volgen de zaak op de voet.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, het is van belang dat we hierover verder van gedachten wisselen en het opvolgen. Met het Vlaamse regeerakkoord hebben we die passus mee opgenomen. We dachten: als het effectief mogelijk is in Duitsland, waarom zouden we het dan niet van start kunnen laten gaan in Duitsland, eventueel als een eerste stap in verband met de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens? Daarom is het ook van belang dat het verder wordt opgevolgd.

Minister, als u daarover meer informatie bekend is, kan het dan mee worden opgenomen in de studie over de slimme kilometerheffing voor personenwagens, die op dit moment loopt?

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**Paul Van Miert (N-VA):** Ik heb een kleine bijkomende vraag. Het akkoord dat er nu is met Europa, kan moeilijk worden onderschat in het verdere verloop van kilometerheffing op personenvervoer.

Minister, in Duitsland gaat het wel degelijk om een vignet. Maar ik dacht dat er in de studie waar wij voor gingen en eventueel een latere uitrol wel degelijk sprake was van een slimme kilometerheffing, met gebruik van dezelfde of identieke installaties die wij nu gebruiken voor de vrachtwagens en niet zuiver voor een vignet. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

In het onderzoek zijn we er altijd van uitgegaan dat we niet alleen voor een tijds- en milieusturend gebeuren gaan wat betreft kilometerheffing voor personenvervoer. In Duitsland gaat het in eerste instantie om een vignet. Zullen we ook zoiets in overweging nemen? Of zullen we verder onderzoeken of we met het huidige bestaande systeem voor vrachtwagens, de bestaande technische installaties ook, verder zullen gaan?

**De voorzitter:** Dat brengt ons terug bij de discussie die we ongeveer in 2004 hebben gevoerd, het hele gevecht om het vignet in te voeren.

Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Zoals in het regeerakkoord opgenomen, blijft men kijken naar mogelijkheden met betrekking tot een vignet. Dat is duidelijk.

Als je het mij persoonlijk vraagt: als je het invoert, lijkt het mij relevant om er een maximale sturing aan te kunnen geven. Ik denk dat wij in Vlaanderen, gelet op onze mobiliteitsconstellatie, daar nog veel meer baat bij hebben of dat de nood op dat vlak bij ons nog veel groter is dan in Duitsland, waar op dat vlak mogelijk andere inzichten kunnen bestaan.

Ik denk dat het bij ons net veel dienstbaarder is, dat, als we kilometerheffing invoeren, we dan ook zo maximaal mogelijk, 'full monty', zouden kunnen gaan en er dus voor zouden kunnen zorgen dat het niet alleen sturend is op het vlak van milieu-impact, maar ook dat je tijdsgebonden kunt variëren, dat je dus de mobiliteitsstromen kunt sturen. En dat is in het geval van een vignet natuurlijk niet mogelijk.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik denk dat we op dezelfde golflengte zitten wat dat laatste betreft. We zijn er voorstander van om, als het kan, voor de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens, het effectief sturend te laten werken. Maar we blijven daarnaast zeker en vast het vignet verder opvolgen. Want mocht blijken dat het later niet op een goede manier zou kunnen worden ingevoerd, omdat er bijvoorbeeld geen overeenstemming zou kunnen worden gevonden met de andere gewesten, dan is het misschien toch een mogelijke stap. Daarom vraag ik u om toch ook verder te onderzoeken of het dan passend zou zijn om een wegvignet in te voeren.

Daarom vinden we het nuttig om informatie te verzamelen over de manier waarop het wordt ingevoerd in Duitsland en over de evolutie daarvan.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs – 698 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder**

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

**Lorin Parys (N-VA):** Minister, ik houd mijn inleiding kort. Ik denk dat iedereen op de hoogte is van het probleem met de vervaltermijn voor een voorlopig rijbewijs. We hebben daarover al een aantal keren vragen gesteld in de plenaire vergadering en er een discussie over gevoerd.

– *Dirk de Kort treedt als voorzitter op.*

U bent erin geslaagd – en daarover hebben we de laatste keer een debat gevoerd – om uw collega-minister van Mobiliteit in de Federale Regering, minister Bellot, aan te zetten om een regeling uit te werken die identiek is aan de regeling die Vlaanderen graag had ingevoerd.

Minister, mijn vraag is eigenlijk eenvoudig. We hebben ondertussen begrepen dat het dossier werd ontward. Het is echter niet duidelijk tegen wanneer. Wat is de datum en wat is de stand van zaken van de discussie die u met minister Bellot hebt gehad? Wanneer mogen wij verwachten dat Vlamingen die met die wachttijd worden

geconfronteerd, effectief kunnen schakelen? Dat is het belangrijkste gedeelte van mijn vraag. Ik zie dat ik deze vraag om uitleg al in december had ingediend.

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

**Minister Ben Weyts:** In de plenaire vergadering heb ik daarover al een en ander kunnen beantwoorden. Wat is in eerste instantie het probleem? De formulering en de onduidelijkheid met betrekking tot de bijzondere wet op basis van de aanpassingen die werden doorgevoerd in het kader van de zesde staatshervorming. De wettekst wijst de bevoegdheid van de rijopleiding toe aan de gewesten, maar de memorie van toelichting geeft aan dat het voorlopig rijbewijs federale materie blijft.

Het is natuurlijk moeilijk om het voorlopig rijbewijs los te trekken van de rijopleiding. Het voorlopig rijbewijs maakt integraal deel uit van de rijopleiding en die logica werd ook in het koninklijk besluit van 1998 gehanteerd. Na een eerste lezing hebben we het besluit voor advies aan de Raad van State voorgelegd en die plaatste daar vraagtekens bij. Bij de definitieve goedkeuring ervan hebben we omstandig geargumenteed dat het voorlopig rijbewijs dan toch ten minste een gedeelde bevoegdheid is. Het model van het voorlopig rijbewijs blijft onzes inziens sowieso federale materie. Dat heb ik ook altijd gezegd. De uitreikingsvoorwaarden, gekoppeld aan de rijopleiding, zijn echter met de zesde staatshervorming aan de gewesten overgedragen. Als een gewest in de toekomst een minimum van vier uur rijlessen wil opleggen voorafgaand aan het voorlopig rijbewijs, dan blijft dat nog steeds mogelijk.

Na de definitieve goedkeuring van het besluit werd ik geconfronteerd met een brief van collega Bellot – pas op dat ogenblik, ook al hadden we voordien tijdens het hele traject veelvuldig contact gehad, zelfs nog met de voorganger van de heer Bellot, en hebben we daarbij onze argumenten op tafel gelegd. In antwoord daarop kregen we altijd de reactie ‘wij zien het anders’, maar ook niet meer dan dat. Er werd niet gezegd: wij zullen niet meewerken. In zijn argumentatie zei minister Bellot het volgende. Ten eerste is de federale overheid bevoegd voor het voorlopig rijbewijs. Ten tweede moet u om het besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot het voorlopig rijbewijs concreet uit te voeren, natuurlijk toegang krijgen tot de federale databank Mercurius en die toegang zal u op basis van dit besluit worden ontzegd. Dat wil zeggen dat het in de praktijk niet zou werken. Dat geeft de chaotische situatie dat burgers zich kunnen beroepen op een besluit van de Vlaamse Regering, maar op het gemeentehuis te horen krijgen dat men op basis van de regelgeving van de Vlaamse Regering geen toegang krijgt tot de federale databank en dat het dus niet werkt.

Ik heb dat aangekaart op het Overlegcomité en daarbij meteen een concreet voorstel gedaan, dat ik ook met minister Bellot heb opgenomen en de week na dien ook met het Waalse en het Brusselse Gewest. Dat heeft op 21 december geleid tot volgende afspraken.

Ten eerste, aangezien de Raad van State vanaf 1 januari van dit jaar verplicht is alle adviezen te publiceren, ook de adviezen over ontwerpbesluiten, zullen we bij een negatief advies over het bepaald bevoegdheidsaspect van het ontwerp van besluit altijd een werkgroep samenroepen met vertegenwoordigers van de betrokken kabinetten om te overleggen over de omzetting van het advies van de Raad van State in het betrokken ontwerp van regelgeving.

Ten tweede worden de zeven lopende vernietigingsprocedures die de federale overheid tegen Vlaamse besluiten met betrekking tot de zesde staatshervorming heeft ingesteld, vooral in het kader van mobiliteit en verkeersveiligheid, ook met het oog op afstand van geding in een werkgroep herbekeken. Er zijn zeven beroepsprocedures ingesteld tegen beslissingen die de Vlaamse Regering of ikzelf hebben genomen en die worden in een werkgroep herbekeken.

Ten derde neemt de federale minister van Mobiliteit een initiatief om een koninklijk besluit op te stellen met betrekking tot het voorlopig rijbewijs om de huidige wachttermijn van drie jaar af te schaffen, op basis van een besluit van de Vlaamse Regering. We hebben dat intussen ook bezorgd en ik heb het zelfs laten vertalen. Er was ook een ministerieel besluit aan gekoppeld, dat specifiek is, en ook dat heb ik laten vertalen en naar de federale overheid doorgestuurd.

Ten vierde vervangt de federale overheid het huidige kaartmodel voor het voorlopig rijbewijs door het model op basis van het door de drie gewesten samen opgesteld model. We hadden ook concreet de vraag, waarvoor ik steun heb gezocht bij het Waalse en het Brusselse Gewest, om dat model van voorlopig rijbewijs aan te passen.

Concreet zal de wachttermijn van drie jaar niet alleen in Vlaanderen, maar in heel België worden afgeschaft. We nemen dus het voortouw, niet alleen in Vlaanderen, maar ook in de rest van België. Daarnaast zal het voorlopig rijbewijs op vraag van de drie gewesten worden aangepast. In december hebben we ook een voorstel uitgewerkt om van het voorlopig rijbewijs een blanco model te maken waarvan elk gewest de uitreikingsvoorwaarden, gekoppeld aan de rijopleiding, zal kunnen bepalen. Er zal dus ruimte zijn voor gewestelijke variatie.

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

**Lorin Parys (N-VA):** Minister, dank voor uw antwoord. Dat is een duidelijke stand van zaken. Ik denk dat er met het nieuwe model inderdaad meer ruimte wordt gegeven aan de eigen beleidsinvulling van de gewesten.

Ik heb nog enkele bijkomende vragen. U spreekt over twee werkgroepen, een die moet nagaan hoe we eruit geraken wanneer de Raad van State een negatief advies over de bevoegdheidsverdeling heeft gegeven, en een die zich moet buigen over de zeven lopende beroepsprocedures waarover u sprak.

Dan is mijn logische vraag: wie zit er in die werkgroepen en wat is een realistische timing voor die werkgroep om te komen tot een afstand van geding wat de zeven hangende discussies betreft?

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, het kabinet van de minister heeft een goed archief. Dat is duidelijk gebleken. Het antwoord van verleden keer is snel terug opgeduikeld. Zoals de collega het aanhaalde, we hebben het daar al eerder over kunnen hebben, in de plenaire vergadering.

Minister, ik heb verleden keer gezegd dat het wat van de pot gerukt is om met elkaar te discussiëren als we het eigenlijk eens zijn over de finaliteit. Ik wil u bij dezen dus feliciteren met het feit dat we er nu wel uit zijn geraakt en dat het opgelost geraakt.

Ik heb nog een bijkomende vraag, die weliswaar buiten deze kwestie valt. Dat u contact hebt of hebt overlegd met minister Bellot, doet bij mij natuurlijk de vraag op de lippen branden of er overleg is geweest omtrent een mogelijke prefinanciering in het kader van de spoorinvesteringen.

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Aansluitend op de plenaire vergadering van vorig jaar, die al heel lang geleden lijkt, wil ik zeggen dat ik het absoluut apprecieer dat men samenwerkt, dat men samenzit en dat men inderdaad ook naar dat nieuwe model evolueert. Ik hoor spreken over een werkgroep ter beoordeling van een en ander. Ik denk dat de heer Parys de juiste vraag heeft gesteld: wie zit daar precies in?

Minister, wat ik verder heel belangrijk vind, dat zijn de hangende beroepsprocedures. Ik heb het toen ook gezegd: eerlijk gezegd, de mensen begrijpen dat dus immers niet. Dat zijn regeringen die dezelfde zijn, plus de partij van een premier die we allemaal delen in dit land, en die bestoken elkaar met procedures. Dat is werkelijk zeer gevaarlijk, zeer nefast voor het geloof in de democratie. Ik ben dus blij dat wordt bekeken hoe men dat kan vermijden en oplossen, dat dat wordt afgestemd. Ik denk dat men dus de goede weg inslaat. Dat is veel beter dan grote verklaringen, grote woorden zonder resultaat. Men kiest hier inderdaad voor de weg van de samenwerking, met het oog op resultaat, in het belang van mensen. Minister, het belangrijkste is inderdaad dat eindelijk die wachttermijn van drie maanden in het kader van het voorlopig rijbewijs wordt afgeschaft. Daar waren we het allemaal over eens. Ik feliciteer u daarvoor.

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

**Minister Ben Weyts:** Wie zit in die werkgroepen? Wel, we hebben dat wel doelbewust beperkt tot de kabinetvertegenwoordigers, want in het verleden zijn er nogal heftige discussies geweest met de FOD Mobiliteit, waar er niet altijd al te veel intellectuele flexibiliteit aanwezig was. (*Gelach*)

Voor alle duidelijkheid, ik begrijp dat ook. U kent de visie die ik heb en had ten aanzien van bepaalde aspecten van de zesde staatshervorming. Men heeft daarbij, absoluut met goede wil, gewoon op basis van de onduidelijkheid van de wetteksten de positie ingenomen die natuurlijk het meest aansluit bij de overheid die de betrokken ambtenaren dienen. Ik vind het ook evident dat ze bij twijfel over een bevoegdheid, al is het vanuit een voorzichtigheidsprincipe, zich die bevoegdheid in de eerste plaats toe-eigenen voor hun overheid. Het lijkt me evident dat men zo redeneert en betrekkelijk rigide is ter zake, omdat je al in de politieke appreciatie belandt als je afwijkt van die lijn. Daarom zijn die werkgroepen dus veeleer samengesteld uit vertegenwoordigers van de kabinetten. Die zijn ondertussen ook al een eerste keer samengekomen. We hebben de beslissing genomen en de deal gemaakt op 21 december. Vrij snel na de plenaire vergadering, een week of twee daarna al, zelfs nog in de kerstvakantie, hebben we een eerste werkgroepvergadering daaromtrent gehad. We hebben dat wel getrokken. Dat zal echter geen eenvoudige discussie zijn. Ik maak me weinig begoochelingen over die afstand van geding. Dat ligt erg gevoelig.

Ik heb u al gezegd dat collega Bellot wel openstaat voor ideeën qua prefinanciering, maar eerst wil afkloppen wat het investeringsplan zelf betreft, en de prioritaire investeringen die Vlaanderen op dat vlak vraagt. Dat moet eerst worden afgeklopt vóór de piste van de prefinanciering. Dat is alleszins altijd het standpunt geweest dat hij ter zake heeft vertolkt.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dalend aantal verkeersdoden in Vlaanderen – 717 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer – 775 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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



**Lorin Parys (N-VA):** Voorzitter, deze vraag dateert ook al van december van vorig jaar. Ze gaat over de cijfers die het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) had bekendgemaakt over het aantal verkeersdoden, ongevallen en letselongevallen die zijn gebeurd. Minister, u hebt altijd gesproken over de "schande" van de vierhonderd verkeersdoden per jaar en gezegd dat u die wilt aanpakken. Er is ook hard gewerkt aan een verkeersveiligheidsplan. Dat is ondertussen al een hele tijd goedgekeurd en in werking. Het uitgangspunt is hier genoegzaam bekend: een integraal verkeersveiligheidsbeleid, inzetten op de diverse aspecten die een invloed hebben op de veiligheid in het verkeer.

Minister, het lijkt erop dat we een aantal positieve effecten zien van een aantal maatregelen die u hebt genomen. Er is sprake van 12 procent minder doden dan in dezelfde periode vorig jaar. Om duidelijk te zijn, het gaat over de eerste negen maanden van 2016.

Minister, mijn vragen aan u zijn eenvoudig omdat er een aantal zaken zijn die eruit springen zoals cijfers voor fietsen, cijfers voor ongevallen met vrachtwagens enzovoort. Trekt u naar aanleiding van deze cijfers conclusies? Neemt u een aantal maatregelen om die dalende trend effectief te kunnen voortzetten? Zijn er dodelijke ongevallen die minder voorkomen? Hoe evolueren de ongevallen met zwaar- en lichtgewonden? Kunt u daar een aantal conclusies aan verbinden op basis van de cijfers die wij hier voorgeschoteld krijgen? Hoe verklaart u de sterke provinciale verschillen? Hoe komt het dat West-Vlaanderen op bepaalde aspecten sterk afwijkt terwijl op andere criteria de provincie Limburg dan weer een heel andere evolutie laat zien?

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

**An Christiaens (CD&V):** Minister, mijn vraag loopt gelijk met die van de heer Parys.

Het BIVV maakte eind 2016 de verkeersveiligheidsbarometer voor de eerste negen maanden van het jaar bekend. De statistieken zijn over het algemeen beemoedigend. Het aantal gewonden en doden ter plaatse in het Vlaamse Gewest is gedaald tot een laagterecord, het aantal letselongevallen is gestagneerd.

In de statistieken kunnen echter een aantal ontwikkelingen worden vastgesteld. Een eerste is die van provinciale verschillen. Het aantal gewonden stagneert op Vlaams niveau en in verschillende provincies, maar in Limburg en Antwerpen is er een stijging van respectievelijk bijna 5 procent en 2 procent. De evolutie van het aantal doden ter plaatse is gunstig in alle provincies behalve in West-Vlaanderen, waar het aantal licht steeg. In Limburg en Antwerpen is er wat dat betreft wel sprake van laagterecords, wat dan weer sterk bijdraagt aan de daling van het aantal doden op het niveau van het Vlaamse Gewest.

Een tweede negatieve trend is de stijging van het aantal letselongevallen en het aantal doden ter plaatse binnen bepaalde categorieën weggebruikers. Het aantal ongevallen met fietsers steeg het zwaarst met 3,5 procent en het aantal doden ter plaatse in deze categorie is eveneens toegenomen. Ook het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens en vrachtwagens stijgt. Ongevallen met vrachtwagens zijn de oorzaak voor het grootste aantal doden ter plaatse.

Minister, welke prioriteiten zult u stellen in het kader van verkeersveiligheid? Welke maatregelen zult u nemen? Zult u extra inzetten op de provincies waar slechtere resultaten geboekt zijn? Hoe wilt u de stijging van het aantal gewonden en doden en ongevallen bij de fietsers als zwakke weggebruikers kenteren? Welke maatregelen kunnen worden getroffen om het risico op ongevallen met vrachtwagens te verminderen?

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

**Minister Ben Weyts:** Ik ga het volledige Vlaams verkeersveiligheidsplan hier niet opnieuw toelichten. U kent de prioriteiten die daarin staan, met name de focus op de vier E's, en daaraan toegevoegd de 'E' van engagement. Die vier andere E's staan voor 'education', 'engineering', 'enforcement' en 'evaluation'.

Op basis daarvan zijn verschillende werkgroepen binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid opgericht om die maatregelen concreet uit te werken. Dat is onder meer vertaald in een hernieuwde rijopleiding, educatie en sensibilisering, handhaving door het plannen van extra trajectcontroles, flankerende maatregelen voor vrachtwagens, het ontwikkelen van leermaatregelen, het garanderen van monitoring en onderzoek.

De verkeersveiligheidsbarometer is in de eerste plaats een graadmeter van de evolutie van de ongevallen en moet dan ook worden bekeken in relatie tot de langeretermijntrends.

Om de provinciale verschillen te kunnen verklaren, is er nood aan verder onderzoek. De barometer gaat immers niet in detail in op mogelijke verklaringen. Uiteraard is het zo dat de evoluties op provinciaal niveau kleinere aantallen betreffen, die bijgevolg ook makkelijker vatbaar zijn voor jaarlijkse schommelingen. In dat geval zijn statistische afwijkingen makkelijker.

Voor 2015 en 2016 is de trend soms tegengesteld wanneer het aantal doden ter plaatse wordt vergeleken met het aantal letselgevallen. West-Vlaanderen doet het bijvoorbeeld niet goed op het vlak van verkeersdoden, daar is een toename, maar er is wel een afname van het aantal letselgevallen. In Antwerpen hebben we de tegenovergestelde situatie met een toename van het aantal letselgevallen met 5 procent en een daling van het aantal doden met 5 procent. Zelfs wanneer we dit op de langere termijn bekijken, moeten we in rekening brengen dat in bepaalde provincies de verkeersdensiteit en het aantal gereden kilometers sterker zijn toegenomen dan in andere provincies. Ook dat moet ter relativering in rekening worden gebracht.

In het Fietsbeleidsplan Vlaanderen en het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen staat de verbetering van de fietsveiligheid centraal. Fietsveiligheid is niet alleen een verhaal van verkeersveilig ontwerpen en slim investeren, maar ook van preventie en educatie waarbij de fietser wordt aangespoord om op een verantwoorde manier deel te nemen aan het verkeer. Een belangrijke maatregel is het ontvlechten van verkeersstromen. Daarbij willen we ervoor zorgen dat fietsstromen worden weggehouden van de stromen van gemotoriseerd verkeer.

Daarom is er de focus op investeringen in fietssnelwegen. Fietsinvesteringen worden in eerste instantie gesitueerd op hoofdverbindingen in congestiegevoelige regio's waar functionele fietsverplaatsingen in het kader van het woon-werkverkeer het grootste potentieel hebben. Op vlak van infrastructurele maatregelen zal ook specifieke aandacht uitgaan naar de kwetsbare weggebruiker door middel van vergevingsgezinde wegen, een kwalitatief onderhoud van de weginfrastructuur, veiligere verkeerslichtenregelingen, specifieke aandacht voor de dodehoekproblematiek en het realiseren van een betere zichtbaarheid op de wegen.

Er wordt ook werk gemaakt van sensibilisering om meer mensen op de fiets te krijgen. Dat heeft een impact op het aantal letselgevallen. Als er een toename is van het fietsverkeer en het aantal gereden fietskilometers, dan is er een hogere kans op letselgevallen. Daarom is er blijvende nood aan sensibilisering op vlak van fietsen op een veilige en zichtbare manier. Ik denk aan kwalitatieve educatie op school. We blijven inzetten op initiatieven zoals Helm Op Fluo Top. Ten slotte willen we op vlak van onderzoek en evaluatie voldoende aandacht besteden aan het groeiende aandeel van fietsslachtoffers.

Er was een vraag over concrete maatregelen inzake ongevallen met vrachtwagens. Er wordt actie ondernomen om investeringen in meer verkeersveiligheid financieel aan te moedigen. We zullen gebruikmaken van een budget dat ter beschikking is gesteld in het kader van flankerende maatregelen bij het invoeren van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Een deel van die middelen kunnen we vrijwaren voor de financiële aanmoediging van verkeersveiligheidsinvesteringen in bijvoorbeeld rijassistentiesystemen en het aanpakken van dodehoekongevallen met veiligere verkeerslichtenregelingen, het verder promoten van het gebruik van spiegelaafstelplaatsen, het inzetten op educatie en sensibilisering, en opvolgen van voertuigtechnologie die de weggebruikers kan helpen om deze problematiek te voorkomen.

Ook in het kader van de vakbekwaamheid worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs C tot en met D1+E vereist is, te verhogen. In de nascholing moet nog meer aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid.

We zien dat het aantal doden ter plaatse daalt. We hebben kamerbreed duidelijk gemaakt dat we de vaste ambitie hebben om op zo veel mogelijk fronten werk te maken van de schande van de 400. Dit werpt voorlopig enige vruchten af. Of er een causaal verband is? Wie zal het zeggen. Als er al enkele doden minder daaraan te wijten zijn, dan hebben we al goed werk geleverd. De stijging van het aantal verkeersdoden in 2014 hebben we alleszins kunnen ombuigen. We moeten wachten op het eindcijfer voor 2016, want de laatste cijfers waren die na 9 maanden. Ik verwacht de eindcijfers in april. De eerste 9 maanden waren alvast goed, en ik hoop dat die trend zich zal doorzetten in heel 2016.

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

**Lorin Parys (N-VA):** Minister, als ik het voorzichtig probeer samen te vatten, dan zie ik dat er minder gewonden zijn, dat er minder doden zijn en dat we ongeveer status quo blijven op het vlak van letselongevallen. Het gaat om relatief kleine absolute getallen die soms een grote procentuele impact laten zien. Als je die getallen bekijkt over twee jaar, dan zie je soms spectaculaire evoluties.

U hebt daarnet gezegd dat u niet weet of er een causaal verband is. Ik hoop het, maar zeker weten doe ik dat natuurlijk ook niet. Er is alleszins een correlatie. Ik ben erg geïnteresseerd om te weten of we dat op een bepaalde manier zullen evalueren. Is het zo dat de maatregelen die nu worden genomen, effectief leiden tot voorzichtige positieve evoluties in de cijfers?

Alles wat u doet met de Vlaamse Regering lijkt vruchten af te werpen. Dat is belangrijk voor het draagvlak voor een aantal hervormingen die we samen proberen door te voeren. Diegenen die ertegen zijn, zijn vaak zeer vocaal. Er zijn bepaalde zaken waar niet iedereen zeer enthousiast over is. Er komt een nieuwe rijopleiding. U neemt stappen opdat dingen als Coyote en flitsaankondigingen op de radio het moeilijker krijgen. Niet elke Vlaming is blij met de trajectcontroles. Het is een moeilijk evenwicht tussen vrijheid van de burger en de verantwoordelijkheid van een overheid om wel een regel voor het algemeen belang op te leggen. Het is dan ook belangrijk om voorzichtig en correct te duiden wat er is beslist, en dat dit lijkt te leiden tot kleine, voorzichtige positieve evoluties, ook al is dat zeer prematuur. Het zou goed zijn om dat effectief te kunnen onderbouwen. Dat is heel belangrijk voor het draagvlak.

Tot slot hoop ik dat de concrete politiegegevens niet te lang op zich laten wachten, zodat we ook een zicht kunnen krijgen op de exacte plaats en aard van de ongevallen die zich nog wel voordoen opdat we snel kunnen optreden om die gevaarlijke punten bijkomend weg te werken. Die gedetailleerde gegevens zijn daarvoor heel belangrijk.

Ik vat samen. Het lijkt erop dat er een positieve evolutie is en dat die samenvalt met een aantal maatregelen die u neemt. Ik ben benieuwd of u zult onderzoeken of het een het resultaat is van het ander en dat we dat dan communiceren om het draagvlak te vergroten. Tot slot hoop ik op concrete politiegegevens om te weten waar de ongevallen plaatsvinden zodat we gericht voor verbetering kunnen zorgen.

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

**An Christiaens (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Zoals ik al zei, kunnen de eerste resultaten bemoedigend worden genoemd. Alle maatregelen die er zijn genomen, zullen daar ongetwijfeld toe bijdragen. Ik blijf benieuwd naar de redenen van de provinciale verschillen. Ik begrijp uw uitleg. Het gaat om kleine, absolute cijfers die dan onmiddellijk procentueel tot een groot verschil kunnen leiden. U maakte ook de opmerking dat het gaat over de densiteit van het aantal kilometers dat wordt gemaakt. Het is waarschijnlijk ook niet toevallig dat er net in Limburg en West-Vlaanderen meer letselongevallen zijn dan in de andere provincies, omdat daar het openbaar vervoer minder goed is geregeld. Ik doe nogmaals een oproep om ook in die uithoeken van ons Vlaamse land voor een goed openbaarvervoersnetwerk te zorgen, zowel zelf met De Lijn als met het federale niveau wat betreft de spoorwegstrategie. Het aantal auto's op de weg staat in rechtstreeks verband met het aantal doden en gewonden.

U weet dat mijn stokpaardje de motorrijders zijn. Ook daar is er een dalende trend in het aantal gewonden en doden ter plaatse. Ik hoop dat u de initiatieven inzake verkeersveiligheid voor motorrijders zult voortzetten en er blijvende aandacht voor zult hebben.

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Collega's, minister, verkeersveiligheid is inderdaad een zeer belangrijk thema. Het behelst ook een zeer brede horizontale aanpak, repressief en preventief.

Ik wil even ingaan op die preventieve aanpak. We hebben al een aantal keren gesproken over verkeerseducatie in relatie met uw collega van Onderwijs en een opname in de eindtermen van het secundair onderwijs. Minister, wat is daarvan de stand van zaken?

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

**Minister Ben Weyts:** Dat laatste is nog altijd hangende. Bij mijn weten zit dat ook niet echt bij mijn collega, maar vooral bij het parlement zelf, dat het initiatief heeft genomen en dat debat naar zich toe heeft getrokken. Ik herhaal mijn pleidooi om er met z'n allen voor te zorgen dat we de nodige druk uitoefenen op onze collega's die de onderwijsmaterie behartigen, zodat we daar vooruitgang boeken.

De motorrijders blijven vanzelfsprekend een aandachtspunt, fluctuerend en afhankelijk van het tijdsvenster van goed weer. Dat weet u evenzeer. Dat heeft een directe invloed op het aantal ongevallen, letselongevallen en doden bij motorrijders. Het gaat er niet zozeer over hoe goed het weer is, maar hoe vroeg het goed weer is. De eerste zonschijn en de laatste zonschijn, dat tijdsvenster en de evolutie daarin, soms een harmonica, is nogal van groot belang op de statistieken met betrekking tot het aantal verkeersongevallen.

Mijnheer Parys, we plannen voor dit najaar een eerste evaluatie van het verkeersveiligheidsplan. Ik zeg er onmiddellijk bij dat dit met groot voorbehoud is, omdat het gefaseerd wordt uitgerold en het absoluut nog niet zo is dat alle maatregelen 'up and running' zijn. In dat kader zou het verstandig kunnen zijn om te kijken naar de longitudinale evolutie en mogelijk ook per provincie. Dat kunnen

we zeker meenemen, voor zover we – opnieuw met het voorbehoud – daaruit grote lessen kunnen trekken.

Tot slot is het zo dat – u verwoordt het eufemistisch – niet iedereen enthousiast is over wat wij hebben beslist op het vlak van verkeersveiligheid.

Als ik mijn mailbox mag geloven, zijn er inderdaad nogal wat kritische stemmen. Maar goed, als je ziet dat de winst op het vlak van de verkeersdoden zich begint te manifesteren, kunnen we die kritische boodschappen zeker relativeren.

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