



Vlaams
Parlement

vergadering **C166**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 maart 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontsluiting door mobiliteitsinfrastructuur in functie van de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1231 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische controles van vrachtwagens en bussen langs de weg – 1232 (2016-2017)	6
VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over controles van de Vlaamse Belastingdienst op lichte bestelwagens – 1286 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toename van het aantal bestelwagens op Vlaamse wegen – 1353 (2016-2017)	8
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het al dan niet verwijderen van verkeerslichten – 1236 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van verkeerslichten op kruispunten – 1248 (2016-2017)	15
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de recente oproep van het Pendelfonds – 1285 (2016-2017)	19
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beboeten van chauffeurs van voertuigen met een buitenlandse nummerplaat binnen de lage-emissiezone in Antwerpen – 1329 (2016-2017)	25
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheidsmonitor en het veiligheidsplan bij De Lijn – 1330 (2016-2017)	28
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de enquête van de Fietsersbond – 1351 (2016-2017)	32
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van het mobiliteitsplan Vlaanderen – 1359 (2016-2017)	35

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over proefprojecten met LZV's of ecombi's
– 1200 (2016-2017)

38

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontsluiting door mobiliteitsinfrastructuur in functie van de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) – 1231 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, u zult zeggen: daar is hij weer met zijn dada. Ik zal daar nog een paar keer op terugkomen, wees niet ongerust. Een van de krachten van het document Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) is dat er een heel duidelijke link gemaakt wordt tussen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening, iets wat in het verleden misschien te weinig gebeurd is in onze regio en dat misschien ook deel kan zijn van de fileproblemen die we inmiddels kennen. Alleszins is een belangrijk uitgangspunt in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat toekomstige ontwikkelingen het best zouden gebeuren rond huidige en toekomstige mobiliteitsknooppunten en plaatsen waar veel voorzieningen zijn.

Het is vier weken geleden dat we in de plenaire vergadering van het parlement nog eens gedebatteerd hebben over de oude studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), die ineens herontdekt werd en waaruit bleek dat nogal wat woongebieden die nog niet ontwikkeld zijn, slecht bereikbaar zijn, vooral als het gaat over openbaar vervoer. Dat is trouwens een tendens die ook bestendigd wordt in de studie van Het Nieuwsblad die gisteren verscheen. Het ontbreekt dus eigenlijk aan mobiliteitsknooppunten.

Minister Schauvliege heeft in die plenaire vergadering nog eens bevestigd dat grote ontwikkelingen, ontwikkelingen met veel mobiliteit, geënt moeten worden op mobiliteitsknooppunten, maar dat dat niet enkel en alleen gaat over de knooppunten van vandaag, maar ook over de geplande knooppunten. Ik had mijn vraag toen aan u willen stellen, maar moest die aan collega Schauvliege stellen, die in uw opdracht meldde dat de beleidskredieten Openbare Werken voor 2017 met 407 miljoen euro zijn gestegen, iets wat u gisteren hebt herhaald toen ik het had over die verkeersarme gebieden.

Minister, is die bijkomende beleidsruimte integraal bestemd om te investeren in ontbrekende mobiliteitsinfrastructuur in functie van de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen? Naar welke missing links gaan die budgetten? Graag een volledig overzicht van welk budget naar welke missing link gaat.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat de Vlaamse Regering het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen heeft goedgekeurd in november 2016. Dat witboek doet natuurlijk voorstellen voor nieuw beleid, maar waarover verdere discussie moet worden gevoerd. Momenteel loopt een adviesronde op basis van dat witboek, waarbij collega Schauvliege dat onder meer voor advies voorlegt aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Miniraad), de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed (SARO), de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij (SALV) en de Mobiliteitsraad (MORA).

Minister Schauvliege heeft nog geen ontwerp-BRV voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dat is nog een 'work in progress'. In die zin is de vraag of ik bijkomende beleidsruimte voor het begrotingsjaar 2017 gecreëerd heb of zal inzetten in functie van de uitrol van dat BRV, wat voorbarig, omdat het nog niet goedgekeurd is.

Het is voor alle duidelijkheid ook wel – en dat is meer ten gronde – een abstract plan, dus niet concreet. Dat is bij uitstek het lot van zulke beleidsplannen, dat die vrij abstract geformuleerd zijn. Ik denk ook dat collega Schauvliege in het plenaire debat gewezen heeft op mijn investeringsbeleid. De investeringsbudgetten voor alle vervoersmodi stijgen inderdaad naar historische hoogtes, maar als u vraagt naar een volledig overzicht van welk budget naar welke missing link gaat, moet ik u verwijzen naar het meerjareninvesteringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat we ook bezorgd hebben aan de commissie. Dat is dan weer het concrete, wat ons betreft.

Ik geef u ook enkele dossiers mee, die u vanzelfsprekend kent. Het gaat over Noord-Zuid, waarbij we goed voortdoen, ook met de onteigeningen. Op korte en middellange termijn worden er concrete mobiliteitsmaatregelen genomen ter waarde van zo'n 8 miljoen euro. In 2017 en 2018 worden zo vijf ingrijpen uitgevoerd in functie van bijkomende doorstroming. Daarnaast bekijken we ook nog mogelijke bijkomende doorstromingsmaatregelen op de huidige Noord-Zuidas.

We zetten ook prioritair in op de grote hefboominvesteringen in Limburg, voor een geraamd bedrag van 20 miljoen euro in de volgende drie jaar: onder andere Complex Sint-Truiden, de ontsluiting van de gevangenis in Leopoldsborg, de realisatie van de N73 in Tessenderlo. We voorzien de komende drie jaar ook voor ruim 62 miljoen euro in focusinvesteringen in de volledige vervoersregio Limburg.

Dat is natuurlijk het grote verschil. We hebben heel concreet een meerjareninvesteringsprogramma voor de volgende drie jaar, maar iets anders is natuurlijk het abstracte Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat nu nog in volle ontwikkeling is.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Bedankt, minister, om mij het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen even uit te leggen, maar daar gaat mijn vraag eigenlijk niet over, of het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen nu al dan niet goedgekeurd is. Wat we duidelijk zeggen – en dat is een duidelijke cultuuromslag in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen –, is dat onze toekomstige ontwikkelingen moeten worden afgestemd op mobiliteitsknooppunten. Hadden we het daarbij gehouden, dan zou dat dramatisch geweest zijn voor een aantal streken in Vlaanderen. Daarom is ook heel duidelijk gezegd: toekomstige ontwikkelingen niet alleen op huidige mobiliteitsknooppunten, maar ook op toekomstige mobiliteitsknooppunten. Die mobiliteitsknooppunten zijn gekend. Ik denk niet dat we moeten afwachten tot het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen helemaal gefinaliseerd is om te weten welke die toekomstige mobiliteitsknooppunten zijn.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is inderdaad een abstract model, maar we zullen het nu de komende jaren wel in effectief beleid moeten gaan omzetten. Anders gaan we in 2040 nooit aan nul hectare bijkomende ruimte-inname per dag komen. We gaan moeten inzetten op kernversterking. We gaan ook moeten investeren, om te zeggen: we gaan Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening hand in hand laten gaan, we gaan die ontwikkelingen laten doorgaan op die toekomstige of huidige mobiliteitsknooppunten. Wel, dan moet er ook duidelijkheid zijn over die toekomstige mobiliteitsknooppunten. Zet Vlaanderen zich daar ernstig achter, of wordt er alleen gestudeerd? Zijn er middelen die daartegenover gezet worden? En wat is de timing om daarin verder te werken?

Mijn vraag is dus veeleer een aansporing: zet nu voluit in op die toekomstige mobiliteitsknooppunten, want anders gaan we de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen niet gerealiseerd krijgen in sommige regio's van Vlaanderen. En dan denk ik dat wij ons samen zorgen moeten maken over een aantal toekomstige mobiliteitsknooppunten, waar nog veel werk aan de winkel is.

Ik heb u gisteren gefeliciteerd omdat u voor lijn 1 van Spartacus de rug gerecht hebt en gezegd hebt dat u daar toch mee doorgaat. Maar bijvoorbeeld lijn 2, waar toen tegelijkertijd gezegd werd dat we sneller zouden gaan met trambussen, dat we die lijn zouden realiseren: vandaag hoor ik helemaal niets meer van die trambussen. Die zijn blijkbaar in alle stilte afgeserveerd. Maar ik hoor ook dat die projectnota voor lijn 2 zelfs nog helemaal niet opgestart is. Dat zijn toch allemaal zaken die ons moeten doen concluderen dat we misschien nog een tandje bij moeten steken om die mobiliteitsknooppunten in de toekomst sneller te ontwikkelen.

Ik heb geen bijkomende vraag, minister, maar wel een heel duidelijke aansporing voor u. Bij het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen verwachten we heel veel van de minister van Ruimtelijke Ordening, rond verhandelbare bouwrechten, compensatie voor mensen die uiteindelijk niet gaan kunnen bouwen op de eigendommen van vandaag, en zo kunnen we nog honderd-en-een zaken opnoemen. Maar we verwachten ook heel erg veel van het beleidsdomein Mobiliteit. Vandaar ook deze aansporing, om daar onverwijld werk van te maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische controles van vrachtwagens en bussen langs de weg – 1232 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, uit uw antwoord op een vraag van collega De Clercq bleek heel duidelijk dat de technische controle van vrachtwagens en bussen langs de weg duidelijk een hiaat kent en dat we niet eens de helft van de opgelegde 4200 controles kunnen realiseren.

Het is nochtans verplicht om vrachtwagens en bussen, naast de periodieke keuring in het keuringsstation, ook al dan niet willekeurig te onderwerpen aan technische controles langs de weg. Zo willen we voorkomen dat voertuigen met slecht functionerende remmen – misschien in mindere mate als men naar de periodieke controle gaat –, versleten banden, slecht afgestelde of kapotte verlichting, een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid.

Dat de controles nodig zijn, bewijzen de cijfers die u onlangs vrijgaf: liefst een vierde van de gecontroleerde voertuigen kampt met grote gebreken. Maar we brachten hier onlangs ook een ander dossier ter sprake, dat stilaan meer en meer naar boven komt en waarvan wordt gefluisterd dat het een groter probleem zou kunnen zijn dan de sjoemelsoftware, namelijk het gesjoemel met de AdBlue, waar ik samen met collega Van Miert over heb gesproken. Het is gesjoemel dat helemaal niet op te sporen is met periodieke controles, want niemand zal zo dom zijn om met een AdBluekiller een periodieke controle binnen te rijden. Dat zijn zaken die maar kunnen worden ontdekt als op de weg een vrachtwagen langs de kant wordt gezet en aan een volledige controle wordt onderworpen.

Minister, bent u van plan om meer inspecteurs aan te stellen? Hoe zult u erop toezien dat er meer controles op het terrein gebeuren? Hoe ziet u hierin een eventuele samenwerking tussen de gewesten, de federale overheid en de politie?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De keuringsfrequentie van de periodieke technische controle op vrachtwagens wordt vanaf 1 maart 2017 van zes maanden op een jaar

gebracht, zoals trouwens ook in Wallonië en de buurlanden. Ik vind wel dat dat een pendant moet hebben in die zin dat we dan veel meer controle op de weg moeten kunnen uitoefenen. Dat was altijd een probleem omdat in het kader van de staats hervorming te weinig mensen en middelen aan ons zijn overgedragen. We hebben er na heel wat zoeken een mouw aan kunnen passen: we gaan het inspectieteam met acht inspecteurs versterken. Dat is een goede zaak.

We stellen vast dat de expertise van het huidige inspectieteam wel werkt. Men slaagt erin de visu de gepaste vrachtwagens eruit te pikken. Je ziet dat er een hoog percentage is, dat natuurlijk soms verkeerd vertaald wordt door de media. Een hoog aantal van de vrachtwagens die uit het verkeer worden geplukt, blijkt effectief een mankement te vertonen, maar dat mag je niet zomaar vertalen als het percentage van alle vrachtwagens die rondrijden dat mankementen vertoont. Het blijkt dat de voorafgaande selectie door ons inspectieteam vrij efficiënt is.

Naast de bijkomende weginspecteurs, gaan we volop inzetten op samenwerking en gelijktijdige controles met andere diensten. Een concreet voorbeeld daarvan is de gezamenlijke actie die we hebben uitgerold met VLABEL, dat bij Financiën zit en bij minister Tommelein, samen met de controles inzake overbelading door inspecteurs van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Men heeft twee weken geleden een gezamenlijke actie gevoerd met groot succes, dus inzake overbelading van die bestelwagens, in combinatie met het ontlopen van de kilometerheffing via die weg.

Daarnaast hebben we ook overleg met de politiediensten om te bekijken of zij zouden kunnen meewerken in het kader van grootschalige acties die we samen kunnen uitrollen. Vandaag is de rol van de federale politie veelal beperkt tot assistentie bij het plukken van vrachtwagens van de weg, zonder dat zij zelf controles gaan uitoefenen, laat staan dat dat deel uitmaakt van een campagne. Daar trachten we elkaar een beetje te vinden in het zoeken of we geen schaafeffecten kunnen genereren door samenwerking.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel. Ik ga helemaal akkoord met uw stelling dat de interpretatie van de cijfers inderdaad moet worden gezien in het licht van het feit dat men de visu al een eerste controle doet. Net zoals men bij alcoholcontroles al voorcontroles kan doen, kan dat ertoe leiden dat bij degenen die effectief gecontroleerd worden, het percentage met gebreken hoger is dan voorzien.

Ik ben alleszins blij dat er ter zake initiatieven worden genomen om acht inspecteurs aan te stellen en dat er ook wordt gezocht naar verdere samenwerking.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, op een schriftelijke vraag van mezelf hebt u daaromtrent de cijfers met betrekking tot die controles geduïd. We moeten absoluut alles op alles zetten om die cijfers te verbeteren en effectief meer controles te doen om onze verplichtingen in een ruimer Belgisch geheel te kunnen nakomen. Het is immers van groot belang om de verkeersveiligheid te kunnen handhaven. De cijfers zijn van dien aard dat we moeten vaststellen dat de verkeersveiligheid op dat vlak niet gegarandeerd is en dat er op dat vlak heel wat mankementen zijn. Ik weet dat u verkeersveiligheid heel hoog in het vaandel draagt. Ik had naar aanleiding van uw antwoord op mijn vraag ervoor gepleit om die controles op te voeren zodat we risico's kunnen vermijden en desgevallend accidenten en verkeersonveiligheid kunnen wegwerken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over controles van de Vlaamse Belastingdienst op lichte bestelwagens – 1286 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toename van het aantal bestelwagens op Vlaamse wegen – 1353 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, eerst en vooral wil ik even duiden dat ik deze vraag initieel mede had gericht aan de minister van Financiën en Begroting. De vraag is nadien doorverwezen naar deze commissie. Dat moet de absurditeit van mijn vierde vraag duiden, waarin ik u vraag of u al overleg gehad hebt met minister Weyts. Ik ga uit van ieders perfecte geestelijke gezondheid en dus wou ik even die deelvraag duiden. Mijn invalshoek zit een beetje te paard op de twee bevoegdheidsdomeinen. Maar goed, ik ben in deze commissie aanbeland en ik ga ervan uit dat u een antwoord namens de Vlaamse Regering geeft.

Sinds 1 april 2016, bijna een jaar, moeten alle eigenaars van vrachtwagens met een maximaal toegelaten totaalgewicht van meer dan 3,5 ton een kilometerheffing betalen. Daar hebt u het in deze commissie een paar weken geleden ook al over gehad met collega Vandembroucke. Dat wordt gecontroleerd via een onboardunit (OBU) die via gps-technologie berekent wie wat moet betalen op de wegen waar de kilometerheffing van toepassing is.

Een paar weken geleden hebben we in deze commissie het debat gehad over het ontwijken van deze kilometerheffing door het nemen van alternatieve wegen waar de kilometerheffing niet op van toepassing is. Die komt voort uit de definitie van welke voertuigen onderworpen zijn aan de kilometerheffing, met name de voertuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht van meer dan 3,5 ton en daarnaast takelwagens, trekkers van kermisattracties, voertuigen met een rittenkaart en voertuigen met een Z-plaat.

Wat er uiteraard niet onder valt, zijn een aantal lichtere bestelwagens. Er was in deze commissie een paar weken geleden nog een discussie. Een commissielid betwijfelde of het allemaal wel zo wetenschappelijk bewezen was dat we dat ontwijkingsgedrag hebben. Ik heb dat verslag grondig gelezen. Ik stel nu vast dat de administrateur-generaal van de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL), die de controles heeft uitgevoerd, de ontwijking helemaal niet in twijfel trekt. Integendeel. Ze hebben bij een georganiseerde controle vastgesteld dat er een nieuwe trend is opgedoken op de Vlaamse wegen. Transportbedrijven zouden trachten de kilometerheffing te omzeilen door vrachten te laten vervoeren met lichtere bestelwagens, uiteraard omdat die vrijgesteld zijn van heffing. Dat zou perfect wettig zijn, maar er is het bijkomende probleem dat die lichte vrachtwagens ook nog eens systematisch overladen worden. Dan zitten we toch wel met een aantal problemen. Niet alleen is er het probleem van de ontduiking van belastingen, en dus van de inkomsten die niet geïnd worden. Maar een overladen voertuig creëert natuurlijk ook een veiligheidsprobleem. De remafstand is groter, de impact bij een ongeval is navenant groter. En dan krijgen we er ook nog eens de schade aan de wegen erbij, met alle meeruitgaven die daarmee gepaard gaan. Dat stemt me toch wel wat zorgelijk.

Bij een controle is gebleken dat op dezelfde dag twintig pv's werden uitgeschreven door VLABEL. Dertien hadden er specifiek te maken met overbeladen voertuigen.

Op basis hiervan formuleerde de heer Van Herreweghe het voorstel om in de toekomst vroeger te controleren. Nu doet men dat rond 8.30 uur. Dat heeft ook te maken met de aanwezigheid van pers. Maar de heer Van Herreweghe zegt dat we eigenlijk beter om 6 uur zouden beginnen, want dan is iedereen op weg om zijn levering te doen. Dat is natuurlijk ook het moment dat de files het grootst zijn en dat we ook de risico's zien toenemen.

Sinds de invoering van de kilometerheffing zouden er 11 procent meer lichte vrachtwagens rondrijden. Voeg daarbij de praktijk van het te zwaar laden, en dan snapt u dat ik voor u, minister, een aantal vragen heb.

Bent u van oordeel dat de problematiek die ik heb geschetst een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid in Vlaanderen? Hoe schat u dat concreet in?

Bent u van oordeel dat hier ook een negatieve invloed van uitgaat op de inkomsten uit de kilometerheffing? Hoe schat u dat effect in? Hoe denkt u dat te kunnen remediëren?

Zult u aansturen op bijkomende maatregelen om de problematiek die ik heb geschetst, aan te pakken? Hoe ziet u dat? Er zijn daar uiteraard verschillende mogelijkheden. Die kunnen betrekking hebben op de perimeter waarop de kilometerheffing van toepassing is. Maar evengoed zie ik aanzetten tot een aangepaste strategie en de handhaving door VLABEL. Welke ideeën heeft men daarover?

Hebt u hierover al contact gehad met minister Tommelein? Ik ga ervan uit dat de handhaving toch minstens ook langs die kant moet worden georganiseerd. Wat was de uitkomst van het overleg? Zo neen, hebt u nog plannen om dit overleg in uw ongetwijfeld drukke agenda in te plannen?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Het proberen te vervangen van vrachtwagens door bestelwagens is niet nieuw. Dat dateert al van voor de kilometerheffing. Het kan natuurlijk interessant zijn om met een bestelwagen van 3,5 ton te rijden omdat men daarvoor maar een B-rijbewijs nodig heeft. Voor een vrachtwagen heeft men een C-rijbewijs nodig.

Ik heb onlangs een vrachtwagen gezien die een bestelwagen van 3,5 ton bleek te zijn, maar dan met een aanhangwagen die boven die bestelwagen heen schoof. Het totale laadvermogen was 7 ton. De bestuurder had maar een rijbewijs BE nodig. Strikt genomen zou dat conform ons rijbewijs kunnen worden beschouwd. Persoonlijk had ik de indruk, toen ik dat voertuig zag, dat zo'n rijbewijs toch wat lichtjes was om met zo'n voertuig de weg op te gaan. Maar dat blijkt volledig conform te zijn.

Op 14 februari 2017 mochten we in de pers vernemen dat op 1 april 2016 het aantal bestelwagens op onze wegen nog verder fors was toegenomen. Dan gaat het natuurlijk niet meer alleen over het rijbewijs, maar ook over het omzeilen van de kilometerheffing door de aankoop van een bestelwagen.

We kunnen niemand verwijten dat hij een ander voertuig gaat gebruiken, dat hij een bestelwagen gebruikt in plaats van een vrachtwagen. Maar de uitstoot per tonkilometer is opmerkelijk hoger. Het wordt echter zeer problematisch als men toch nog probeert om die bestelwagen, die maar 3,5 ton maximaal toegelaten massa heeft, te overladen, zodanig dat men dan toch nog heel wat kan vervoeren. Dan komen ook alle veiligheidsrisico's naar boven.

U verwees er al naar in uw antwoord op mijn vorige vraag, minister, maar dat is natuurlijk een essentieel veiligheidsrisico. Dat geldt voor te zwaar geladen vrachtwagens, maar ook voor te zwaar geladen bestelwagens. Dat zou natuurlijk een

randfenomeen kunnen zijn dat voortvloeit uit het omzeilen van de kilometerheffing door met een bestelwagen te rijden. Het is bovendien ook oneerlijke concurrentie ten aanzien van diegenen die het spel eerlijk spelen.

Ik heb uit de vorige vraag al begrepen dat er meer controles op de weg zullen plaatsvinden. Ik ga er dus van uit dat er nog meer controles kunnen gebeuren op de overbelading van zowel vrachtwagens als bestelwagens. Wat betreft de bestelwagens heb ik toch nog enkele vragen voor u.

Kunt u bevestigen dat er een verschuiving is van het aantal afgelegde kilometers van vrachtwagens naar bestelwagens sinds de kilometerheffing? Ziet u dat ook als een onrustwekkende evolutie en als de uitholling van een systeem van de kilometerheffing? Wat zijn hiervan de consequenties? Kunt u cijfers plakken op de misgelopen inkomsten? Overweegt u de bestelwagens die voorzien zijn van een trekhaakcombinatie ook te onderwerpen aan de kilometerheffing? Hoe zult u de controles op het terrein verder aanpakken? Daarmee kom ik terug op de vraag van daarnet. Die is wat mij betreft al beantwoord. Hoe zou u de chauffeurs met een te zwaar geladen bestelwagen willen bestraffen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De cijfers zijn mij natuurlijk bekend, en het is duidelijk dat er een trend bestaat naar beduidend meer bestelwagens op de Vlaamse wegen. Om te weten of dat te maken heeft met de kilometerheffing, moet je het in een Europees perspectief plaatsen. Dan zie je dat dat voor de hele EU geldt, ook waar er geen kilometerheffing is. Bij ons was er tussen 2014 en 2016 een toename van het aantal inschrijvingen van bestelwagens onder de 3,5 ton met 13 procent. In de EU bedraagt de stijging tussen 2014 en 2015 7,4 procent en tussen 2015 en 2016 11 procent. Tussen 2016 en 2017 bedraagt de stijging 9,2 procent. Dat is dus een Europese trend. Daaruit kun je het effect van de bestelwagens niet isoleren.

Natuurlijk heeft het overbeladen van voertuigen – en dat geldt voor alle voertuigen – een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Er is vanzelfsprekend een langere remafstand, en er is de mogelijke instabiliteit bij verschillende manoeuvres. Er is een verhoogde structurele slijtage van alle onderdelen van bestelwagens of gewone wagens: de schokdempers, de remsystemen... Deze voertuigen zijn niet geschikt voor een dergelijke last.

Vanzelfsprekend is er bij ongevallen ook een grotere impact qua aantal en ernst van de verwondingen. Dat kan ook leiden tot een langere bergingstijd aangezien mogelijk zwaarder dan initieel ingeschat materieel vereist is. Hulpdiensten gaan altijd materieel inschakelen waarvan ze denken dat het bestemd is voor zulke wagens of bestelwagens.

Vanzelfsprekend is er ook een negatieve impact op de weginfrastructuur, namelijk een snellere slijtage van het wegdek.

Voertuigen die een maximaal toegelaten massa (MTM) hebben van minder dan 3,5 ton, maar die een lading vervoeren die ervoor zorgt dat het voertuig meer dan 3,5 ton weegt, ontduiken via die weg de kilometerheffing. De grootteorde van de minderinkomsten is hierdoor moeilijk te bepalen.

Het onderzoek naar de minderinkomsten uit de kilometerheffing is nog bezig. Een van de mogelijke redenen waarom de kilometerheffing minder opbrengt dan voorzien, is de samenstelling van het voertuigenpark, dat in de praktijk afwijkt van wat vooropgesteld werd. Blijkbaar is er toch een snellere shift geweest naar groenere voertuigen dan voorspeld. Ook is er een groter aantal voertuigen met een MTM van meer dan 32 ton dan oorspronkelijk voorspeld. De aankoop van voertuigen met een MTM lager dan 3,5 ton is gestegen voor heel de Europese

Unie. Er is dus een mogelijke shift naar voertuigen met een MTM van minder dan 3,5 ton, maar het is vooral een Europees fenomeen.

De minderinkomsten kunnen ook worden toegeschreven aan minder geregistreerde voertuigkilometers dan vooraf ingeschat werd, en dit dan voornamelijk bij de binnenlandse voertuigkilometers.

Als resultaat van een en ander heb ik specifieke controles, gericht op overbelasting van deze categorie van voertuigen, georganiseerd in samenwerking met de Vlaamse Belastingdienst. Er is verwezen naar de succesvolle controles die wij hebben uitgevoerd en die wij nog gaan opdrijven. Deze controles leiden ook tot boetes, en die zijn niet mals. Zij variëren van 400 euro voor een lichte overbelasting tot meer dan 6000 euro voor zwaardere overbelasting. Dit gecombineerd met de eventuele ontduiking van de kilometerheffing tegen 1000 euro per overtreding geeft bestelwagenaanvoerders een goede reden om zich aan de wetgeving te houden.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp-a): Minister, ik heb nog een paar bedenkingen en een bijkomende vraag. Het debat dat hier wordt gevoerd, gaat deels over de vraag wat er wenselijk is en wat wettelijk is. Wanneer u het hebt over het wenselijke, zou u puur theoretisch de bedenking kunnen maken dat het optimaliseren van je wagenpark in functie van een gewijzigde context soms zelfs positief zou kunnen zijn. In een druk bevolkt land als Vlaanderen zijn zeer zware combinaties die door stads- en dorpskernen moeten manoeuvreren, ook niet echt aan te raden. Puur theoretisch zou het zelfs kunnen dat je daar een positief effect van hebt. Daar staat natuurlijk tegenover dat heel die vloot aan bestelwagens die vandaag onze gewest- en snelwegen bevolkt, goed is voor een behoorlijk hogere CO₂-uitstoot per afgelegde kilometer. Dat is op zich een interessant debat.

Wanneer je het hebt over de wettelijkheid, is wanneer niet wordt geschaafd aan de perimeter, wettelijk weinig in te brengen tegen het feit dat mensen zich anders gaan organiseren wanneer ze op die manier een bepaalde belasting ontduiken die ze denken te kunnen vermijden.

Elk van die redeneringen stopt natuurlijk op het moment dat men begint te overladen en geconfronteerd wordt met veiligheid, grotere slijtage en risico's ten opzichte van de chauffeur en van anderen.

U verwijst dan naar de acties die u plant, zoals meer controles. Maar hoe pakt u dat aan? In uw antwoord verwijst u eenzijdig naar de hoogtes van de boetes. Er is de vork tussen 400 euro en 6000 euro. Ik vraag me af hoe u dat inschat. Hoe ligt die schaal?

Daarnaast is er de kwestie van de pakkans. U gaat er automatisch van uit dat het intrinsieke bedrag ertoe leidt dat mensen hun ongewenst gedrag niet meer zullen vertonen. Als ik mijn rekening maak in de idee dat ik om de zoveel jaar eenmaal word gecontroleerd en dat mij dat 400 euro kost, dan is dat veel goedkoper dan een kilometerheffing. U zult rekening moeten houden met die bedragen en met de vork. 6000 euro is een groot bedrag en ook 400 euro zal voor veel mensen een slok op de borrel zijn. De vraag is echter of dat voldoende is om sturend te zijn. En verder is er ook de vraag naar de pakkans. Zal men specifiek op die lichte vracht gaan controleren en op die plaatsen waar de impact het grootst is?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil meegaan in uw verhaal wanneer u zegt dat er een Europese tendens is waardoor het aantal bestelwagens stijgt. Ik denk dat het leveren van internetaankopen ook meespeelt

in het toenemend aantal bestelwagens. Ik ga mee in uw verhaal als we vandaag zeggen dat we niet onlosmakelijk kunnen aantonen dat de kilometerheffing heeft geleid tot een stijging van het aantal bestelwagens. Wat echter wel onze permanente bezorgdheid moet zijn, is het overladen van die bestelwagens.

Mijnheer Van Malderen, ik denk dat u de zaak wat minimaliseert wanneer u het hebt over een boete van 400 euro. Ik heb ooit iemand ontmoet die een boete kreeg voor een te zwaar beladen voertuig en die schreeuwde zowat moord en brand. Hij kreeg daarbij geen bijval van de omstaanders, want iedereen vond het terecht dat hij die boete moest betalen. Tot daar geen probleem. Alleen heb ik nog maar eenmaal iemand ontmoet die gepakt is omdat hij te zwaar beladen was, en dat is het probleem. Die pakkans moet stijgen. Minister, ik kijk met belangstelling uit naar uw acht nieuwe inspecteurs die dus ook gewicht-inspecteurs zullen moeten zijn om het aantal controles gevoelig op te drijven.

Er is een vraag waar ik geen antwoord op heb gekregen, meer bepaald over de kilometerheffing voor bestelwagens die zijn voorzien van een trekhaak. Dat gaat blijkbaar ook over de interpretatie van het decreet, want ik lees op de website van Transport en Logistiek Vlaanderen dat wanneer een voertuig van 3,5 ton een trekhaak heeft en dus een combinatie kan vormen, dit ook onder het toepassingsgebied van de kilometerheffing moet vallen. Dat is de mening van Transport en Logistiek Vlaanderen, ViaPass houdt er een andere interpretatie op na en vindt dat die niet onder de kilometerheffing valt. Dat maakt omzeiling mogelijk waarbij een bestelwagen van 3,5 ton nog een aanhangwagen van 3,5 ton trekt en dus 7 ton vervoert. Hoe ziet u dat, minister? Valt dat onder de kilometerheffing of niet?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Tijdens de vorige commissievergadering was er de opmerking van de heer Vandembroucke dat het sluipverkeer een gevolg zou zijn van de kilometerheffing.

Nu zitten we met dat gegeven van die extra bestelwagens. Dat de kilometerheffing daar voor niets tussen zit, dat zal ook niet zo zijn. Ik denk dat het allemaal een beetje complexer is en dat we meerdere parameters moeten meenemen. Dat sluipverkeer is niet alleen het gevolg van de kostprijs van de kilometerheffing. Er zijn nog een aantal andere zaken die je daarin moet meenemen. Ik denk bijvoorbeeld aan congestie en file, waardoor chauffeurs geneigd zullen zijn om andere routes te kiezen.

En ik volg de heer Ceysens wanneer het gaat over die extra bestelwagens. Ik denk dat we vooral moeten kijken naar het gewicht dat in de schaal wordt geworpen door de internethandel en hoe die zaken worden beleverd. Ik denk we er wel eens van zouden kunnen schrikken hoeveel van het percentage van de stijging van het aantal bestelwagens we in die hoek moeten zoeken. Als we de succescijfers zien van de zalando's van deze wereld, dan denk ik dat het grootste deel van die stijging niet voortkomt uit een ontwijkend gedrag van die kilometerheffing, maar wel van het succes van de internethandel.

Alvorens we weer roepen van 'Ja, het is weer die kilometerheffing', zou ik zeggen: neem alle parameters erbij en kijk alsjeblieft naar de cijfers van onderzoeken ter zake.

Mijnheer Van Malderen, wat betreft de boetes van 400 tot 6000 euro, denk ik dat u dat toch niet mag onderschatten. Ik heb nogal wat kennissen in de wereld van de bouwmaterialen, een sector die van oudsher gekend was om de vrachtwagens die per as, al dan niet over de hele oplegger, nogal eens werden overladen, om toch maar dat extra pak steen van de leverancier nog mee naar huis te sjouwen. Ik kan u verzekeren dat die ondernemers, vaak kleinere familiebedrijven met

enkele vrachtwagens, niet konden lachen met de hoge boetes die werden uitgeroepen voor dat overladen. Ik heb altijd vanuit die hoek de indruk gehad dat het nogal meeviel wat de intensiteit van die controles betreft en dat het niet één keer per jaar was. Dus ook hier: als we uitspraken doen, laat ons dan een beetje gematigd zijn en proberen alle zaken correct mee te nemen alvorens alles op een hoopje te gooien.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, de essentie van het hele verhaal, bij elke reglementering vanuit een overheid, is de handhaving en de pakkans. In dit geval, met de overladenheid, moeten we vooral kijken naar de verkeersveiligheid. Een bestelwagen die mag geladen zijn tot 3,5 ton en uiteindelijk 5 ton vracht heeft, is minder wendbaar, heeft een langere remafstand en is op een of andere manier een groter gevaar voor de andere weggebruikers en dus voor de samenleving.

Minister, het is dus inderdaad zaak om werk te maken van de pakkans, de controle en de handhaving. Op die manier geef je diegenen die serieus in het leven staan en die de regels wel respecteren, het signaal dat zij het bij het rechte eind hebben en geen onnozelaars zijn die daardoor economisch gesproken minder opbrengsten beuren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de discussie rond de bestelwagens en de trekhaak betreft, hebben we op een bepaald moment wel een lijn moeten trekken. We hebben heel eenvoudig gezegd: vanaf een maximaal toegelaten massa (MTM) van 3,5 ton en daarboven, geldt de belasting ten aanzien van de totale massa, namelijk de last van het voertuig en de sleep. Sowieso moet je de lat ergens leggen. Ik bevestig dus eigenlijk de interpretatie van ViaPass. Waarom heeft men dat gedaan? Omdat de lijn ergens moet worden getrokken en omdat je in het andere geval ook gewone wagens met de trekhaak dreigt te vatten met de kilometerheffing. Dat staat dan nog los van de hele discussie over de kleine zelfstandige, maar die bespaar ik u.

Uit de cijfers binnen de Europese Unie zie je minstens een gelijke – en in andere landen zelfs een sterkere – toename van het aantal bestelwagens onder de 3,5 ton, vooral natuurlijk door de toename van koerierdiensten en van internetverkoop, die zich in andere landen dan misschien nog sterker manifesteert dan bij ons.

Tot slot, wat de vraag naar de boetes en de schaal betreft, kan ik u zeggen dat er op die twee ochtenden dat men de controles heeft uitgevoerd, 26 pv's zijn opgevoerd. Daarvan waren er alleen al drie met een boete van 6000 euro of meer. Dat zijn toch serieuze bedragen. Het hangt natuurlijk allemaal af van de mate van overlading. Is het met een sleep? Over welke assen gaat het?

Ik kan u niet uit het hoofd de criteria en het rekenmodel voor het bepalen van de boete uit de doeken doen. Maar ik zie wel dat er drie pv's van 6000 euro of meer waren. Er was bijvoorbeeld ook een vrachtauto die een overlading had op de tweede as en in totaal ook nog eens een supplementaire overlading van 2700 kilo. Die kwam op een boete van 3200 euro. Er waren ook wel wat boetes van 400 euro, maar ook een overlading op de tweede as van een lichte vrachtauto van 300 kilo, en dan ook nog eens op totaliteit een extra overlading van 465 kilo. In het totaal was dat een boete van 800 euro. Het zijn dus toch wel altijd serieuze boetes, die moeten afschrikken. Maar ik ben het met u eens dat er nood is aan extra controles. Daarom versterken we de bestaande inspectieteams met acht man. Dat moet ons toelaten om, hopelijk voluit in samenwerking met de Vlaamse Belastingdienst, het aantal controles op te voeren.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp-a): Minister, ik zou u erkentelijk zijn mochten de volledige cijfers van die controles ter beschikking worden gesteld. Oké, het is een momentopname, maar het zou goed zijn om het systeem erachter, als dat al bestaat, te vinden.

Mijnheer Van Miert, het is wel de administrateur-generaal van de Vlaamse Belastingdienst die de link heeft gelegd met de kilometerheffing. Wat er ook van zij, ik denk dat we het erover eens zijn dat we wat het overbeladen betreft geen marge mogen toestaan en geen compromis mogen aanvaarden. We moeten het als onaanvaardbaar gedrag durven te benoemen en het ook navenant proberen tegen te gaan.

Ik ga ervan uit dat die acht nieuwe inspecteurs zeer nuttig zullen zijn. Maar ik hoop dat we de pakkans zodanig kunnen opdrijven dat we in de toekomst eigenlijk minder pv's hebben, want dat is eigenlijk altijd de bedoeling. Niet het aantal pv's is doorslaggevend, maar het idee dat mensen hun gedrag aanpassen als gevolg van handhaving. Als ik de resultaten hoor die u geeft, zijn we daar nog niet. Want als je tijdens één controle zoveel inbreuken vaststelt - en het lijkt mij bovendien om een behoorlijk aantal kilo's te gaan - dan is er wel nog wat werk wat de subjectieve pakkans betreft. Daar is nog wel wat marge, minister.

De voorzitter: De minister knikte instemmend toen u naar de cijfers vroeg. Ik veronderstel dus dat die via de commissiesecretaris ter beschikking kunnen worden gesteld. *(De minister knikt instemmend)*

De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Minister, ik dank u.

Ik kijk hoopvol de bijkomende controles tegemoet. Het is absoluut een goede zaak dat daar bijkomend wordt op ingezet.

Ik blijf wel nog wat op mijn honger zitten wat betreft die 3,5 ton met trekhaak. Ik vind het goed dat er een lijn getrokken is. Alleen denk ik dat de argumentatie die u daarvoor aanhaalt, niet kan kloppen. Heel simpel, omdat een personenwagen meestal maar 2 ton mag trekken, zelfs een flink uit de kluiten gewassen personenwagen, waardoor je in totaliteit dus maar op 3,5 ton uitkomt. Een personenwagen die tot 3,5 ton mag trekken, bestelwagens uitgezonderd, is dan van het type Hummer, grote Toyota Land Cruiser, of grote Land Rover. Ik denk niet dat iemand bezwaar zou hebben mochten die er mee onder vallen. Ik denk dat er dus een andere redenering moet zijn waarom het daar niet onder valt. Kunt u mij die argumentatie dus alsnog bezorgen, waarom het op dat moment zo is afgeklopt, dat namelijk de bestelwagens erbuiten worden gehouden?

Minister Ben Weyts: U geeft een paar voorbeelden, maar er zijn er nog andere. Iets dichterbij uw leefwereld misschien: paardenvans bijvoorbeeld. Als je begint door te denken, zul je veel grotere categorieën treffen.

Lode Ceysens (CD&V): Maar die categorieën moeten toch ook correct geladen zijn?

Minister Ben Weyts: Maar het gaat niet over overbelading. Het gaat erover waar je de lat legt voor de kilometerheffing.

Vanaf MTM 3,5 ton, daar hebben we de lijn getrokken. Als je dat gaat verlagen, dan ga je natuurlijk ook wel verschillende andere voertuigen laten vatten door de kilometerheffing. *(Opmerkingen van Lode Ceysens)*

Ja, als ze een haak hebben. Nu hebben we de lat op 3,5 ton gelegd. Vanaf 3,5 ton word je belast op de totale, reële massa, dus inclusief trekhaak. Als je dat gaat verlagen, ga je natuurlijk andere voertuigen vatten voor de kilometerheffing. *(Opmerkingen van Lode Ceysens)*

De voorzitter: Mijnheer Ceyskens, ik stel voor dat u de discussie na de commissievergadering nog even oppikt met de minister. *(Opmerkingen. Gelach)*

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het al dan niet verwijderen van verkeerslichten – 1236 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van verkeerslichten op kruispunten – 1248 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, het is ongeveer een jaar geleden dat we het hier nog eens over overbodige verkeerslichten gehad hebben, toen naar aanleiding van een Britse studie die zei dat 80 procent van de verkeerslichten in het Verenigd Koninkrijk konden verdwijnen. Ondanks het feit dat een aantal organisaties daar toen op sprongen, hebt u toen terecht de nuance gemaakt met betrekking tot de auteur van die studie, namelijk Economic Affairs, die af en toe ook hun eigen vakgebied verlaten. In die zin is die studie toch wel erg te relativiseren.

U gaf toen alleszins aan dat de verkeerslichten die er in Vlaanderen staan, daar met een reden staan. Het plaatsen van verkeerslichten wordt altijd grondig afgewogen tegenover alternatieven, zoals rotondes, die natuurlijk ook niet altijd kunnen, door ruimtegebrek, opeenvolging en dergelijke meer.

Daarnaast beloofde u te investeren in slimmere verkeerslichten op 350 kruispunten, die de doorstroming moeten bevorderen, iets waar we in deze tijd zeker en vast nood aan hebben. Ondanks het feit dat u de lichten volgens prioriteit hebt ingedeeld, zijn de lichten op heel wat plaatsen in Vlaanderen toch nog niet slim aangepast.

Ondertussen komt er ook nog een suggestie van de Universiteit Hasselt, die verwijst naar een oranje knipperlicht als overgangsfase van rood naar groen. Zij hebben een test gedaan in de rijnsimulator, en ik dacht dat er telkens een tijds-winst van 1,1 seconde was bij elk verkeerslicht. Dat lijkt weinig, maar in de totaliteit kan dat wel wat tijds-winst met zich meebrengen.

Minister, wordt nog steeds bekeken om op bepaalde plaatsen de verkeerslichten alsnog te verwijderen? Hoever staat u inmiddels met de omvorming van verkeerslichten naar slimme verkeerslichten? Indien een verkeerslicht vandaag is aangeduid met hoogste prioriteit, binnen welke tijdspanne zal het dan aangepast worden tot een slim verkeerslicht? Hoe staat u tegenover het idee van de studie van de Universiteit Hasselt om een oranje overgangsfase in te lassen van rood naar groen, zodat de verkeersstroom bevorderd wordt, of alleszins om dat te testen?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, in Frankrijk zijn er plannen om op 30.000 kruispunten de verkeerslichten te bannen om auto's vlotter te laten doorstromen. Automobielenorganisatie Touring heeft al gezegd dat positief te vinden, omdat er studies zijn die aantonen dat wanneer weggebruikers te lang voor een rood licht moeten wachten, ze ook onveilig gedrag beginnen te stellen. De Vlaamse Automobilistenbond

(VAB) heeft op zijn beurt gezegd dat lichten nodig zijn om te vermijden dat verkeersstromen met elkaar in conflict komen.

Er zijn een aantal proefprojecten geweest, ook hier in Vlaanderen, die naar mijn aanvoelen een genuanceerd resultaat hebben opgeleverd. Op sommige kruispunten was de verwijdering een succes, op andere plaatsen steeg het aantal ongevallen en kwamen de lichten dan ook effectief terug.

Het is een discussie die we ongeveer een jaar geleden ook al eens gevoerd hebben in deze commissie. Toen ging het debat over het verwijderen van verkeerslichten in een zone 30 en over het invoeren van een groene golf naar Nederlands model. Het was de voorzitter van het parlement die dat hier toen aan bod heeft laten komen.

Een recente thesis maakt ook gewag van het feit dat het verkeer vlotter zou doorstromen wanneer automobilisten eerst oranje te zien krijgen voordat het verkeerslicht opnieuw op groen springt.

Minister, hoe staat u tegenover het weghalen van verkeerslichten? Zijn er concrete plannen om het aantal verkeerslichten te doen dalen? U hebt aangegeven dat een 350-tal kruispunten per jaar aangepast worden. Kunt u meegeven op welke basis die kruispunten geselecteerd worden? Welke aanpassingen worden dan gedaan?

Zult u in de toekomst slimme verkeerslichten verder promoten? Welke maatregelen neemt u om ook de groene golf meer te promoten? Onderneemt u een actie naar aanleiding van die recente thesis, die vlotter verkeer zou voorspellen wanneer lichten eerst op oranje springen voordat ze op groen springen? Welke vooruitgang hebt u geboekt in het creëren van conflictvrije verkeerslichtenregelingen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Misschien eerst met betrekking tot de verkeerslichten zelf en de strategie tot plaatsing. Welke werkwijze volgen we daar, als het gaat over nieuw aan te leggen kruispunten? Dan wordt de beslissing genomen in de schoot van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Wie zit daar aan tafel? Dat zijn het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, de politie, het gemeentebestuur en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Daarbij weegt men het plaatsen van verkeerslichten altijd af ten opzichte van alternatieven, zoals een rotonde. Daarbij houdt men rekening met de ligging van het kruispunt, vanzelfsprekend de verkeersveiligheid, de doorstroming, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, het aantal ongevallen en de aard van de ongevallen, de verkeersintensiteiten, maar ook de aard van de verkeersdeelnemers op de onderliggende verkeersstrook. Op basis daarvan maakt men een keuze.

Ik zou dus ook niet zeggen dat de meeste verkeerslichten overbodig zijn, omdat ze toch altijd tot stand zijn gekomen op basis van een weloverwogen, breed gedragen keuze die gemaakt is. En vanzelfsprekend staat het de PCV altijd vrij om terug te komen op een genomen beslissing en desgevallend gewoon te zeggen: omdat er wijzigingen zijn opgetreden bij die parameters, herzien we die beslissing en kunnen we terug overgaan tot een verwijdering van de verkeerslichten. Dat gebeurt ook, omdat je bijvoorbeeld door nieuwe verkeersinfrastructuur een omleiding krijgt van bepaalde verkeersstromen, waardoor de verkeerslichten in kwestie niet meer nodig zouden kunnen zijn.

Wat de vragen over slimme verkeerslichten betreft, heb ik altijd gezegd dat we trachten werk te maken, op jaarlijkse basis, systematisch, van het onder de loep nemen van een driehonderdtal verkeerslichtengeregelde kruispunten, om te kijken wat we daar kunnen doen in functie van het slimmer maken. Dat wil zeggen: slimmer maken door meer detectiemiddelen in te zetten, zoals lussen, radars en drukknoppen en door gebruik te maken van uitgebreide telgegevens.

Het is wel zo dat het gros van onze verkeerslichten inderdaad slim is, maar dat men werkt men detectielussen, die meestal zijn ingeslepen in het asfalt, maar op één locatie. Idealiter heb je drie locaties, waarbij je een koplus hebt, een detectielus op ongeveer 20 meter en een detectielus op 70 meter. Dat is een beetje de ideaalsituatie, wat natuurlijk niet altijd mogelijk is in functie van het aantakende verkeer. Vandaag heb je bij de oudere – wel slimme, maar nog niet slim genoeg – verkeerslichten meestal maar één detectielus, meestal op ongeveer 20 meter. Je gaat veel meer informatie kunnen doorgeven aan het betrokken licht als je drie meetpunten, drie detectielussen hebt.

De bedoeling is dus eigenlijk om nooit voor niets voor rood te staan, door het slimmer maken van die verkeerslichten. AWV is vanaf 2016 gestart met een geleidelijke overgang, waarbij we volgende principes hanteren. Bij nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen gaan we steeds slimme verkeerslichten toepassen. Op bestaande kruispunten volgen we twee pistes. Eén: AWV ontvangt jaarlijks een groot aantal aanvragen voor het uitvoeren van kleinere aanpassingen aan verkeerslichten. Dat kunnen heel beperkte maatregelen zijn, kleine ingrepen die wel een belangrijke winst opleveren in functie van verkeersveiligheid of van doorstroming.

Waar het Agentschap Wegen en Verkeer zich in het verleden vooral beperkte tot het uitvoeren van de gevraagde aanpassing, gaat men tegelijkertijd ook altijd bekijken of men iets meer kan doen in functie van verkeersveiligheid en doorstroming dan enkel wat gevraagd wordt: is het niet aangewezen om ook te zorgen voor een verbetering van de verkeerslichtenregeling?

Twee: het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een lijst opgemaakt met bestaande kruispunten waar de grootste winst op het vlak van doorstroming en/of veiligheid kan worden verwacht. Die worden volledig aangepast in functie van slimme verkeerslichten. Met die werkwijze streven we ernaar om jaarlijks zo'n 350 kruispunten aan te pakken. In 2016 hebben we 325 lichtenregelingen aangepast, waarvan er 108 werden uitgerust met een uitgebreide detectie.

In 2016 hebben we het team Verkeersplannen, dat instaat voor de opmaak van de lichtenregelingen in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer, uitgebreid, gelet ook op het hoger leggen van de lat. Het is dan ook de bedoeling om er op termijn voor te zorgen dat met deze systematische aanpak effectief alle verkeerslichtengeregelde kruispunten worden uitgerust met de slimmere verkeerslichten.

Wat de timing voor het aanpassen van de verkeerslichten betreft: we gaan fasegevijs. Ik wil mij nu niet onmiddellijk aan een exacte timing binden, maar met deze systematische aanpak denk ik dat we wel grote stappen vooruit zetten. Bij grondige herinrichtingen zal het installeren van slimme verkeerslichten natuurlijk ook afhangen van wegeniswerken. Bij kleinere aanpassingen is het evenmin mogelijk om een duidelijke timing te geven, omdat het altijd gaat om ad-hoc aanvragen.

Ik heb trouwens al bij verschillende schriftelijke vragen concrete lijsten bezorgd, een overzicht van welke kruispunten allemaal gevat zijn. Maar dat is natuurlijk een momentopname. Er is een continue aanpassing van die lijst.

Die vraag over de groene golf komt geregeld terug. Ervan uitgaan dat je op één strook opeenvolgend steeds groen licht hebt, dat klinkt zeer goed, maar in de praktijk kan die regel maar in beperkte mate en in specifieke omstandigheden worden toegepast. De afstand tussen de kruispunten mag niet te groot zijn. De tussenafstand tussen de opeenvolgende kruispunten moet ongeveer gelijk zijn. En wat vooral belangrijk is: het verkeer uit de dwarsrichting mag niet al te druk zijn, want anders organiseer je natuurlijk gewoon de doorstroming op de ene as en de file op de kruisende assen.

AWV neemt die vorm van lichtenregeling voor langere assen ook in overweging, waarbij het natuurlijk ook de voordelen afweegt tegenover de nadelen. De voordelen zijn

dan: het verminderd aantal stops voor de hoofdrichting. De nadelen zijn: de grotere verliestijd voor dwarsend verkeer, niet alleen auto's, maar ook fietsers en voetgangers, voor alle duidelijkheid. Men focust bij die groene golf immers enkel op het autoverkeer. Maar als de ene groen heeft, heeft de andere natuurlijk een andere kleur.

Dan is er de vraag over de oranje overgangsfase tussen rood en groen. Daar hebben we ook wel wat praktijkvoorbeelden en proefprojecten, met de volgende resultaten. Het nadeel is dat als je rood en dan oranjegeel krijgt, veel automobilisten al tijdens die fase optrekken en dus anticiperen, en dus eigenlijk oranjegeel de facto gelijkgeschakelen met groen. Als je voor groen staat, is het heel gemakkelijk. Dat is binair: nul of één, groen of rood. Bij oranjegeel heb je een tussenfase – 'het gaat onmiddellijk groen worden' – waarbij velen al onmiddellijk gas beginnen te geven, waardoor de fase van rood plus oranjegeel pas kan worden getoond nadat de ontruimingstijd afgelopen is.

Het gevolg is dat uiteindelijk de wachttijd gewoon verlengd wordt en dat het pure verliestijd is. Op het moment dat de 'buitenlandse' verkeersregeling eerst nog rood-oranje-geel toont, zal een Vlaamse verkeerslichtenregeling in de praktijk groen tonen. In bepaalde landen waar de rood-oranje-geelfase toegepast wordt, onder andere in Duitsland, zijn er wettelijke regels die het afschaffen ervan in de weg staan.

Bij navraag blijkt dat veel wegbeheerders in het buitenland de rood-oranje-geelfase van het verkeerslicht hebben teruggebracht tot 1 seconde. Je kunt je natuurlijk afvragen wat daarvan de zin is. In 2008 werd een proef uitgevoerd met dergelijke verkeerslichten in 's-Hertogenbosch in Nederland. Daar zei men dat het voordeel is dat de voertuigen gemiddeld iets vroeger vertrekken en iets minder groentijd nodig hebben. Het eerste voertuig boekt gemiddeld een winst van ruim een halve seconde. Bij de opeenvolgende voertuigen wordt dat 0,6 seconde. Maar uit de proef bleek dat heel wat bestuurders met opzet te vroeg starten. Naarmate men vertrouwd was met de regeling, ging die praktijk zich steeds meer voordoen.

Een recent afstudeeronderzoek van een student aan de School voor Mobiliteitswetenschappen van de Universiteit Hasselt, toegepast op een beperkte groep automobilisten, bevestigt dat automobilisten vroeger optrekken wanneer het groene licht vooraf wordt aangekondigd. Dat roept toch ook wat vragen op of dit op een veilige manier kan gebeuren. Blijkbaar overschreden ook hier de bestuurders in vele gevallen de stopstreep nog voordat ze groen licht hadden. Ook daar deed zich dus weer het gekende fenomeen voor.

Momenteel wegen de nadelen voor mij zwaarder dan de voordelen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u voor rood-oranje-groen niet meteen kiest voor een bijkomend onderzoek maar vooral naar het buitenland hebt gekeken en dat daar toch een aantal kanttekeningen te maken zijn wat veiligheid betreft.

Voor wat de slimme verkeerslichten betreft, wat het voornaamste is in mijn vraag, vind ik het goed dat we voor 2016 op 325 aanpassingen zijn gekomen. Dat is positief. Ik stel me de vraag waarom dat maar 108 echt slimme verkeerslichten en nog meer dan 200 minder slimme verkeerslichten zijn. Is dat laatste geen overbodige investering? Het is niet alleen een investering, er is ook nog het openleggen van sleuven en dergelijke meer. Hadden we daar niet beter meteen zeer slimme verkeerslichten van gemaakt, bekeken in het licht van de toekomst?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, dank u wel. Ik kan u volgen dat u in de slimme verkeersregeling twee sporen volgt. Er is het bottom-upverhaal, waarbij een commissie input levert vanuit het lokale niveau over wat er moet worden aangepakt en op welke manier. U doet dat ook top-down met een lijst van telkens een 350-tal kruispunten waar de grootste winst te boeken valt. Daar kan ik u zeker in volgen.

Bij de vraag waarom geen oranje, ging ik ervan uit dat heel veel mensen, terwijl het niet mag, aan het swipen, tweeten en bellen zijn aan een rood licht en dat men daardoor vandaag trager vertrekt aan een rood licht en dat een oranje licht daar misschien enig soelaas zou kunnen brengen.

Uw uitleg heeft me wel overtuigd, namelijk dat dat eigenlijk tot minder groen zal leiden en dus tot verliestijd. Ik volg u in die redenering.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Er is al verwezen naar een aantal voorbeelden. Ook in Nederland zijn er proefprojecten gaande om de regeling van de verkeerslichten aan te passen, ook in functie van de intensiteit van het verkeer op basis van big data. Ik denk dat dat interessant kan zijn. In Amerika is er soms een aanpassing van de lichtenregeling in functie van scholen en dergelijke meer. U bent natuurlijk bevoegd voor de gewestwegen, maar het gaat om het principe van het aanwenden van technologie op een verstandige manier en in functie van de situatie op een lokale weg of een gewestweg. We kunnen de technologie nog meer hanteren in functie van flexibele lichtenregeling, soms in functie van de doorstroming van de wagens op bepaalde uren en van meer doorstroming van voetgangers of voetgangertjes op bepaalde uren, als het gaat over een schoolomgeving. Ik denk dat we dat op verschillende gebieden meer zouden kunnen aanwenden in functie van het moment van de dag en al dan niet in functie van de modus tijdens het uur van de dag en vooral, zoals steeds, in functie van de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor dat laatste gebruiken we ook uitgebreidere tellingen. We hanteren meer data, net om in functie daarvan ook de verkeerslichtenregeling aan te passen. Dan kom ik onmiddellijk bij de vraag van de heer Ceysens. Soms moeten we ook enkel maar dat doen. Je moet alles in rekening brengen. Als je overgaat naar een slimme verkeerslichtenregeling, betekent dat: slijpen in het asfalt. Dat is idealiter op drie plaatsen, namelijk koplus, 20 meter en 70 meter, afhankelijk van de situatie. Ik geef dat mee om een ideaalbeeld te schetsen. Soms kan men met beperktere maatregelen zorgen voor een verbetering van de verkeerslichtenregeling en van de verkeerssituatie op een betrokken kruispunt. Ik moet hierbij meegeven dat 2016 het opstartjaar was van heel de nieuwe aanpak en het constant viseren van alle kruispunten.

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 de recente oproep van het Pendelfonds – 1285 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, in de plenaire vergadering hebben we het al gehad over het Pendelfonds. Toen waren er wat verwonderde blikken over uw kaartje dat op de website stond omdat u ervoor koos om enkel nog gemeenten

toe te laten die in congestiegevoelig gebied liggen. We hebben er toen over gediscussieerd dat heel wat bedrijven met goede intenties, die hun woon-werkverkeer willen verduurzamen, uit de boot vallen. Er was wat kritiek, terecht in mijn ogen, die te maken heeft met de studie die daarachter zit.

Ik heb na uw antwoord op mijn actuele vraag die studie zeer snel van u gekregen, waarvoor mijn dank. Die studie bepaalt welke gemeenten in aanmerking komen en welke niet. Die studie berekent de congestiegevoeligheid op basis van bepaalde modellen, en daar wringt volgens mij het schoentje.

Het model dat wordt gebruikt in de studie, is het zogenaamde BAU 2020-model. Ik heb de studie doorgenomen. Dat model gaat uit van een toekomstscenario waarin projecten zoals Oosterweel, de R11bis, het GEN-netwerk en heel wat tramlijnen zijn gerealiseerd. Dat is het scenario waar men van uitgaat. Dat is natuurlijk niet de realiteit van vandaag. De files in de betrokken gemeenten zijn natuurlijk wel realiteit. Nogmaals, met het doornemen van de studie, blijf ik ervan overtuigd dat die oproep voor het Pendelfonds beperkt moet worden tot de geografische ligging van een gemeente, al dan niet in congestiegevoelig gebied, zeker gezien het model dat erachter zit.

De verkeersdruk en de bijhorende last op de verkeersleefbaarheid en het leefmilieu zijn in Vlaanderen zo hoog dat elke werkgever in heel Vlaanderen moet worden gestimuleerd om in te zetten op meer duurzaam woon-werkverkeer. We hebben het gisteren nog over die files gehad. Ik denk dat dat een van de puzzelstukken is. Om echt effectief te zijn, moeten net meer werkgevers de weg naar het Pendelfonds vinden in plaats van minder. Maar als je de oproep dan toch wilt beperken tot bedrijven in filegevoelig gebied, dan lijkt het me logisch dat je de reële situatie bekijkt en niet uitgaat van een gewenste realisatie in 2020 van een aantal projecten die er nu nog niet zijn.

Mijn vragen vloeien voort uit het doornemen van de studie. Minister, als u een zicht wil krijgen op de huidige situatie op het vlak van congestiegevoeligheid in Vlaanderen, waarom baseert u zich dan op een studie die gebruik maakt van toekomstmodellen met toekomstige verkeersstromen op infrastructuur die vandaag nog niet bestaat? Waarom gaat u niet uit van realistische gegevens van spelers als bijvoorbeeld TomTom, Be-Mobile of Google verkeer, waar je bijna minuut per minuut kunt zien waar files staan?

Collega's, als het dan toch over technologische innovatie gaat, moet je eens naar je eigen stad of gemeente kijken op de filegevoelige uren. Dan zie je dat die files staan op gewestwegen enzovoort. Dan krijg je een heel ander beeld.

Minister, waarom hebt u niet met dergelijke data gewerkt om die filevorming concreter in kaart te brengen? U stelde dat u gebruik had gemaakt van een onafhankelijke studie. Die onafhankelijkheid trek ik niet in twijfel, maar ik heb in de studie wel vastgesteld dat u niet consequent omgaat met de cijfers. Ik heb er een aantal dingen uitgehaald die wat mij betreft voor discussie vatbaar zijn. De kunstmatige grens om te kijken of een gemeente al dan niet filegevoelig is, ligt op 1,15. Dat is de score die een gemeente moet halen. Vanaf die score kom je in aanmerking voor een oproep aan het Pendelfonds.

Er gebeurt een afronding naar boven voor gemeenten waarvan ik lukraak enkele voorbeelden geef. Ik gun die gemeenten uiteraard van ganser harte dat ze projecten kunnen indienen: Genk met 1,1499 en Putte met 1,496 worden naar boven afgerond. Maar gemeenten die daar net onder zitten, vallen eruit: Duffel met 1,1492 en Nazareth, toch dicht bij de E17, met 1,1486. Oostende had voor mij een beetje een verrassend resultaat, maar ik veronderstel dat Johan Vande Lanotte tevreden is. Het heeft een lagere score, namelijk 1,1454, maar toch kan men daar wel degelijk meedoen aan het Pendelfonds. Dat lijkt me een zeer bizar

gegeven. Nogmaals, ik gun het de heer Vande Lanotte en de betrokken schepen van Mobiliteit. Van mij zou iedereen mogen meedoen.

De werkgevers die wilden intekenen op deze oproep, moesten voor 13 februari een dossiernummer aanvragen. Bent u bereid, gezien de kloof tussen de studie en de realiteit en de grote vraag vanuit gemeenten die buiten de aangeduide gebieden liggen, om de oproep te heropenen? Op die manier kunnen meer bedrijven hun werknemers stimuleren om op een duurzame manier naar het werk te komen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De focus in de fileproblematiek komt natuurlijk niet uit de lucht vallen. Enerzijds heb je vanzelfsprekend de menselijke ratio, waarbij je, als je budgettaire keuzes moet maken, in de eerste plaats gaat focussen op waar de fileproblematiek zich het scherpst manifesteert. Daarnaast was er de expliciete oproep van de sociale partners in het kader van de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, waarbij men letterlijk heeft gevraagd: "Enkel bedrijven die gelegen zijn op moeilijk bereikbare bedrijventerreinen en in congestiegevoelige gebieden, komen in aanmerking voor een tegemoetkoming uit het Pendelfonds." Dat is de vraag van de sociale partners.

We hadden ons er gemakkelijk van kunnen afmaken door gewoon alles wat in de Vlaamse Ruit ligt, in aanmerking te laten komen, en al de rest niet. Dat was misschien de gemakkelijkste aanpak geweest. Maar dan zou u me ongetwijfeld voor de voeten hebben geworpen dat dat een onvoldoende nauwkeurig beeld zou geven en dat de fileproblematiek ook in andere regio's in Vlaanderen aanwezig is.

Wij kozen dus voor een objectieve, wetenschappelijk onderbouwde methodiek.

Het team verkeersmodellen van het Departement MOW wees ons op de mogelijkheden die er waren met betrekking tot de Vlaamse strategische verkeersmodellen. Het klopt dat de Vlaamse strategische verkeersmodellen vooral gebruikt worden voor studies zoals MER's of ontwerpstudies waarbij bepaalde maatregelen in de toekomst geprojecteerd worden. Maar deze verkeersmodellen vertrekken van de situatie in een welbepaald basisjaar – niet in de toekomst maar in het verleden – en ze worden voor dat basisjaar gekalibreerd op basis van verkeersstellingen op de weg en in het openbaar vervoer. Het gaat hierbij dus om wetenschappelijk onderbouwde modellen.

Studiebureau MINT werd aangeduid om deze oefening in goede banen te leiden. Het model Business-as-Usual 2020 (BAU 2020) werkt met assumpties met betrekking tot bepaalde doorrekeningen naar de toekomst. Dat is voor het dossier Pendelfonds niet relevant. Het wordt wel gebruikt in MER-studies.

Het model gaat zo in detail dat Vlaanderen verdeeld wordt in maar liefst 6544 zones. We zaten dus op wijkniveau. Er zijn verschillende zones per gemeente. Per zone werd becijferd wat de verliestijden zijn van autoverplaatsingen vanuit omliggende zones op een afstand van 15 kilometer. Het gaat met andere woorden om het verschil in tijdsbesteding in de spits ten opzichte van in de daluren. Waarom juist 15 kilometer? Dat is de gemiddelde woon-werkafstand in Vlaanderen. Volledigheidshalve werd de oefening ook doorlopen voor andere verplaatsingsafstanden, van 20 tot 30 kilometer, maar dit bleek over het algemeen een betrekkelijk klein effect te hebben op de resultaten. Vaststellende dat een conclusie op het niveau van de verschillende zones de zaak alleen nog maar complexer zou maken – waarbij we zouden focussen op slechts delen van een gemeente – hebben we het niveau wat verhoogd en werd ervoor gekozen om de data op het niveau van de hele gemeente te aggregeren. Omdat niet alle zones een even grote tewerkstelling hebben, werd een weging toegepast waarbij zones met meer tewerkstelling meer zouden doorwerken in het resultaat per gemeente.

Om maar te zeggen dat men bij deze oefening niet over één nacht ijs is gegaan. Ik heb niet altijd zo de vinger aan de pols gehouden. Ik heb gewoon de resultaten genomen en toegepast. U vraagt mij of telefoondata of gps-signalen niet een veel nauwkeuriger beeld zouden kunnen schetsen van de congestieproblematiek. Daarop antwoordde men mij vooralsnog niet. De providers zullen natuurlijk zeggen dat dit wel het geval is, maar mensen van het verkeersmodellenteam vertellen mij dat de toepassing daar nog niet ver genoeg voor staat. Gegevens van TomTom of anderen zijn zeker nuttig voor concrete toepassingen zoals voor de projectie van reistijden of in functie van de portieken boven de snelwegen die we daarvoor gebruiken. De dekking van deze systemen is nog niet zo groot dat in bepaalde regio's of op bepaalde wegvakken de representativiteit van deze data in het gedrang zou komen. Maar dat evolueert en in de toekomst zullen deze datasets zeker concrete toepassingsmogelijkheden kunnen genieten, ook in dit domein. We gebruiken ze al op andere vlakken, maar hier heeft men geadviseerd om dat niet te doen.

Zoals gezegd, heeft het opgeleverde kaartenmateriaal als basis gediend voor de afbakening. Door te werken met een ondergrens van 15 procent verliestijd was de inschatting dat een evenwicht kon worden gevonden tussen focus en spreiding. Uiteindelijk komt nog altijd een derde van de Vlaamse gemeenten in de focus te liggen. Als we bijvoorbeeld zouden werken met een verliestijd van 20 procent zouden provincies zoals Limburg en West-Vlaanderen volledig of nagenoeg volledig worden uitgesloten en komt de focus bijna volledig op Vlaams-Brabant en Antwerpen te liggen.

Daarom werd aan MINT gevraagd om de gehanteerde methodiek te verduidelijken in een rapport. We hebben dat rapport bezorgd. U hebt het goed bekeken. Ik heb ook laten vaststellen dat de achterliggende cijfers licht afwijken van onze selectie in het ministerieel besluit.

U verwijst naar de casus Oostende. Men is blijkbaar op basis van de afronding van de cijfers tot dat resultaat gekomen. Meer moet u daar niet achter zoeken. Er was trouwens een congestieverhouding van 14,5 procent. Oostende zou daarmee maar net onder de ondergrens vallen. Maar op basis van afronding kwam men tot andere resultaten. Het is niet zo dat Johan Vande Lanotte mij gebeld heeft of dat ik per definitie gemeenten bestuurd door socialisten meeneem en andere niet. Dat zou misschien een beperkte focus zijn in Vlaanderen. Dan zou ik tot minder dan een derde van de gemeenten komen. Daarom hebben we dat niet gedaan.

De deadline om een dossiernummer aan te vragen is verstreken. Vanuit de betrokken commissies bereiken mij signalen dat het deze keer een overrompeling was. Dat blijkt ook uit de cijfers. Zo werden maar liefst 357 dossiernummers aangevraagd. In vergelijking met de negende oproep, waarbij bedrijven en instellingen in heel Vlaanderen konden kandideren, is dat ruim een verdubbeling. Bedankt dus aan iedereen die heeft bijgedragen tot de extra aandacht voor dit Pendelfonds en de tiende oproep.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u uiteraard voor uw uitgebreide antwoord. Nogmaals bedankt voor het feit dat u de studie ter beschikking hebt gesteld. Maar ik ben niet helemaal overtuigd door uw antwoord. Ik zal u zeggen waarom. Ik heb de studie voor mij liggen. Met betrekking tot het instrumentarium van het model dat men naar voren schuift, lees ik op pagina 3 dat we eigenlijk een Vlaams strategisch model hebben dat is afgeleid van de vijf provinciale verkeersmodellen. Op pagina 4 staat hoe die provinciale verkeersmodellen zijn samengesteld. Er staat wel degelijk dat onder andere ook de inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstscenario BAU 2020 waarover ik het had een van de elementen zijn die worden meegenomen in het model. Het zit er wel degelijk in verwerkt.

Er zitten nog drie andere dingen in. Maar het toekomstscenario zit er wel degelijk in. Dat vindt u op pagina 4 in de studie terug. Daar wordt toegelicht hoe men tot dat model komt.

Ik vind uw balancerings op sommige momenten wat arbitrair. We hebben er in de plenaire vergadering ook al een aantal elementen uit gehaald die wat vreemd overkwamen. U geeft een uitleg waarom bepaalde gemeenten wel en andere niet, en hoe dat is gewogen met die afronding van 15 procent. Ik vind dat behoorlijk arbitrair.

Ik verdenk u er absoluut niet van, wel integendeel, dat u uw vriend Johan Vande Lanotte tegemoet wilt komen. Gezien uw duidelijke en heldere uitspraken over wat u vindt van het socialistische beleid, denk ik dat zo'n telefoon u moeilijk zou kunnen overtuigen. Daarin hebt u gelijk.

Maar het wringt bij mij toch wat. Wie zegt dat we die gegevens van TomTom en andere moeilijk kunnen gebruiken? Ik heb dat eens een week lang in mijn eigen gemeente in de gaten houden. Je kunt daar na een bepaalde periode wel een patroon uithalen met betrekking tot waar in realiteit de files staan.

Dan bleef ik nog altijd hopen dat dit een eenmalig gegeven wordt, dat u het op die manier doet, want ik blijf ervan overtuigd dat het verkeer van ergens komt, dat het ergens naartoe gaat en dat het ook ergens in de file komt staan. We moeten het model ook niet te strak hanteren.

Het is al een geluk dat we er maatschappelijk en politiek zo over aan het studeren zijn. Het heeft er misschien een aantal bedrijven toe aangezet om er gebruik van te maken als ze er voor in aanmerking komen. Maar in mijn ogen blijft het zuur voor een aantal gemeenten die hoger scoorden dan bijvoorbeeld Oostende. Dat kan om allerlei redenen zo zijn. Zij zitten dicht bij de 15 procent maar halen het, naar ik vermoed, om redenen van afronding niet. Dat is wat mij betreft niet de manier waarop we zouden moeten werken.

Ik ben het eens dat het goed is dat er zeer veel aanvragen zijn. We zouden het budget volledig kunnen aanwenden. Maar ik denk nog altijd dat de basis waarop het hele kaartje gebaseerd is te veel mankementen vertoont om zo kort door de bocht te gaan.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, ik heb het genoeg even over de fiets te spreken in plaats van onze charmante fietskoningin Martine Fournier, die op dit moment te gast is bij de parlementsvoorzitter en dus gewettigd afwezig is. (*Opmerkingen van Björn Rzoska*)

Gesommeerd? Dat durf ik niet te zeggen, mijnheer Rzoska.

Minister, met het Pendelfonds hebben we een van de weinige instrumenten waarmee we echt direct kunnen ingrijpen op het mobiliteitsbeleid van bedrijven. We stimuleren die bedrijven daarmee om voor hun personeel duurzame mobiliteitsoplossingen voor te stellen en uit te werken. Bij uw laatste oproep hebben we moeten vaststellen dat u zich hebt beperkt tot de gemeenten die door een of ander objectief klinkende formule congestiegevoelig waren. Daardoor werd 197 gemeenten uitgesloten. Dat zijn er dus redelijk veel.

Minister, we hebben moeite met dat uitgangspunt. Ik haal een voorbeeld aan dat in februari een grote krant heeft gehaald. Met de uitbreiding van Nike in Ham kwamen er heel veel arbeidsplaatsen bij. Het lijkt me toch nuttig om op zulke plaatsen na te denken over duurzame mobiliteit. Dat ligt natuurlijk in een gemeente die vandaag uitgesloten is en dus uit de boot valt.

De heer Rzoska wees er al op: in sommige gemeenten hangen de afrondingsverschillen af van het al of niet meetellen van nog niet bestaande mobiliteitsinfrastructuur. Als ik naar de kaart kijk, vraag ik mij af wat er het eerst was: het resultaat of de methode om tot het resultaat te komen. Wat is dan de volgende stap? Gaan we met zo'n kaart ook onze investeringen in openbaar vervoer verantwoorden? We hebben daar vragen bij. En daarom durf ik de heer Rzoska te steunen in zijn vraag om die oproep opnieuw open te stellen. Ik denk dat iedereen aan zelfonderzoek moet doen. Het is zeker juist als men zegt dat wij zelf de files zijn, maar gisteren is het ook al gezegd, minister: ook een Kempenzoon of – dochter die met de fiets langs het kanaal naar zijn werk fietst in plaats van de auto te nemen, verbetert de levenskwaliteit van de mensen rondom zich of langs de weg. De recente cijfers over het toenemende autoverbruik lijken ons zorgwekkend genoeg te zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, we hadden het er over in de plenaire vergadering. Het idee waarover het hier gaat, is zo waardevol dat we daar eigenlijk geen subsidies voor nodig hebben. Ik ben er zeker van dat Nike dit ook doet zonder subsidiëring: vanuit de idee 'to be a good citizen' probeert het een bijdrage te leveren aan maatschappelijke problemen zoals filebestrijding. Ik ben ervan overtuigd dat meer bedrijven dan wij denken bereid zijn om daarin te stappen. Dat is ook altijd een stuk formalisme. Dat is ook altijd een stukje bureaucratie.

Minister, indien good practices, indien geslaagde voorbeelden in kaart kunnen worden gebracht, denk ik dat heel wat bedrijven bereid zijn om dat over te nemen. Dit verhaal zou ook een onderdeel moeten kunnen zijn van het in ontwikkeling brengen van het mobiliteitsbudget – maar dat zit dan op federaal niveau. Mensen zouden een deel van hun verloning ook op die manier moeten kunnen verdisconteren, te gelde maken.

Het idee van het Pendelfonds om iets te verhelpen aan het woon-werkverkeer en om te proberen de auto thuis te laten, lokt altijd vragen uit. Daarom is het in Vlaanderen, maar het zou in de rest van de wereld ook zo zijn: 'Waarom de ene wel en de andere niet?' Terwijl eigenlijk iedereen achter de inzet, het achterliggende idee, de achterliggende filosofie staat. Echt waar, ik geloof niet dat bedrijven enkel met die subsidies daartoe bereid zijn, want dan moeten ze weer rekening houden met heel wat voorschriften en formaliteiten. Echt waar, ik denk dat je de ideeën die omgezet zijn in de praktijk en die geslaagd zijn, moet delen en dat je die aan de bedrijven kenbaar moet maken. Dat moet een onderdeel worden van het mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is natuurlijk zo dat de bedrijven in kwestie een forse bijdrage leveren. Ik denk dat onze bijdrage geplafonneerd is tot een fiftyfiftyverhouding, of toch ongeveer. Er moet ook altijd een financiële inspanning tegenover staan van de betrokken bedrijven.

Wij baseren ons op een wetenschappelijk onderbouwde selectie aan de hand van criteria. Wanneer men andere criteria hanteert, heeft men een andere discussie en zijn er andere verliezers. Kiezen is dan verliezen. Niet kiezen is altijd verliezen, en dan komen we bij het poedersuikerbeleid waarbij iedereen een klein laagje krijgt. Daarbij worden de budgettaire middelen dermate versnipperd dat het poedersuiker onmiddellijk wordt weggeblazen.

Ik heb gekozen, op vraag van de sociale partners trouwens, voor een focus op een selectie van de plaatsen waar de congestie het grootst is. Men kan blijven redetwisten over de wetenschappelijke criteria die daarvoor worden gehanteerd. Ik

weet dat er nog grotere wetenschappers zijn dan deze op wie ik me heb moeten baseren en dat dit een eindeloze discussie is. Er zijn absoluut nog bepaalde verbeteringen mogelijk ten aanzien van de methodologie. Intussen hebben we trouwens een nieuwe versie 3.7.1 van de provinciale verkeersmodellen opgeleverd waardoor we onze modellen op nog accuratere en recentere gegevens kunnen baseren. We kunnen die desgevallend gebruiken voor eventuele toekomstige oproepen. Er is permanent voortschrijdend inzicht, suggesties zijn altijd welkom.

De budgettaire middelen zijn verhoogd tot 1,6 miljoen euro, met daarbovenop nog een reserve die extra kan worden aangesproken. We hebben een goede zaak gedaan door enerzijds de middelen te verhogen. Anderzijds moet men focussen en keuzes durven te maken. Dat is niet altijd populair. De uitverkorenen stellen geen vragen, de anderen hebben daar wel bedenkingen bij. Dat is de keerzijde van het beleid voeren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, wij smaken elkaar weleens wanneer het over scherpe uitspraken gaat, maar waar heb ik in hemelsnaam gepleit voor poedersuikerbeleid? Ik hoor u ook graag zeggen dat u nu rekening houdt met de sociale partners. Dat is historisch, en het is wel fijn om dergelijke momenten mee te maken.

Minister, ik zal u zeggen wat mijn intentie was. We hebben daarover gediscussieerd in de plenaire vergadering en ik heb uw model ook een faire kans gegeven. Ik heb gewoon de studie bekeken die daarachter zat. Het heeft er voor mij niet mee te maken wie in en uit de boot valt, ik heb gewoon uw model tegen het licht gehouden en daar een aantal zaken in vastgesteld waar ik toch wat vragen bij heb. Er zitten verschillende bouwstenen in, dat betwist ik niet, maar een van de bouwstenen is dat rekening wordt gehouden met sociaal-demografische gegevens uit 2007. Het gaat dan bijvoorbeeld over tewerkstelling, bevolking, schoolbevolking, autobezit enzovoort. Het gaat dan over 2007, dan mag ik toch wel de vraag stellen welk model en welke bouwstenen daarin zitten. Dat is geen poedersuikerbeleid, want mijn pleidooi, zeker na de filegevoeligheid waar we het gisteren nog over gehad hebben, zou zijn het Pendelfonds op te krikken zodat we nog meer werkgevers en sociale partners kunnen overtuigen om een duurzaam woon-werkverkeer te bewerkstelligen. Dat is mijn doel, dat is geen poedersuikerbeleid.

Ik heb enkel mijn controlerende taak als parlementslid uitgevoerd om te bekijken wat daarachter zit en ik heb daar inderdaad een aantal vragen bij. En ik heb vandaag vastgesteld dat ik niet de enige ben. Wanneer we het Pendelfonds opkrikken en nog meer werkgevers en werknemers ervan kunnen overtuigen zich duurzaam te verplaatsen, dan vindt u in mij een bondgenoot. Maar nu zeggen dat in de studie een aantal gaten zitten en zeggen dat ik een liefhebber ben van een poedersuikerbeleid, mijn excuses, maar dan hebt u de verkeerde voor zich. Het was wel een historisch moment te horen dat de sociale partners voortaan alles te zeggen hebben over het mobiliteitsbeleid. Ben Weyts volgt.

De voorzitter: Ik hoor de minister net zeggen dat het eenmalig was.

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 het beboeten van chauffeurs van voertuigen met een buitenlandse nummerplaat binnen de lage-emissiezone in Antwerpen – 1329 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): De lage-emissiezone (LEZ) in Antwerpen is sinds 1 februari 2017 in de hele Antwerpse binnenstad en op Linkeroever van kracht. In die LEZ mogen enkel voertuigen rondrijden die aan bepaalde milieucriteria voldoen. Het zijn vooral oudere dieselveertuigen die de Antwerpse binnenstad en Linkeroever niet meer binnen mogen, waardoor er een verbetering van de luchtkwaliteit wordt verwacht.

Chauffeurs met een buitenlandse nummerplaat zouden echter in bepaalde gevallen ontsnappen aan beboeting. Men heeft uiteraard wel de 'on street'-handhaving, zoals dat heet, waarbij ook chauffeurs uit Nederland en Frankrijk en andere buitenlandse voertuigen gepakt en beboet worden met onmiddellijke inning. Dat is een van de mogelijkheden om aan handhaving te doen.

Daarnaast hebben we ook de automatische beboeting die via camerasystemen plaatsvindt. Het probleem is echter dat de persoonsgegevens niet mogen worden doorgegeven aan de diensten van de stad Antwerpen. Het is dus niet correct om te zeggen dat die buitenlandse wagens niet zullen of kunnen worden beboet, maar het is wel correct te zeggen dat zich momenteel een probleem voordoet met het doorsturen van de boetes omdat men de juiste persoonsgegevens niet heeft wanneer men met automatische boetes werkt.

Dat heeft te maken met het verdrag over de uitwisseling van de persoonsgegevens met bijvoorbeeld Nederland en Frankrijk. Dat verdrag is afgesloten met de federale overheid, terwijl de LEZ Vlaamse materie is. Dat is een spijtige zaak. Indien men de automatische handhaving correct zou kunnen uitvoeren voor alle voertuigen in combinatie met de 'on street'-handhaving, dan zou de Antwerpse LEZ een van de best gehandhaafde zones van Europa zijn. Het is dus enkel nog wachten op dat kleine sluitstuk om ervoor te zorgen dat er voor niemand strafeloosheid is.

Minister, ik las al in verschillende reacties in de kranten dat het niet evident is om te zien waar de bevoegdheid precies ligt.

Hebt u of heeft de regering al contact gehad met ambtsgenoten uit Frankrijk en Nederland over dit probleem? Zo ja, wat zijn de voorstellen? Zijn er plannen om gelijkaardige verdragen af te sluiten om die persoonsgegevens daadwerkelijk te gaan uitwisselen? Zo ja, binnen welke termijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, intussen heeft mijn administratie tijd gekregen om een en ander uit te puzzelen want dit is een nogal complexe materie die niet vrij is van enige discussie.

Vanzelfsprekend willen wij dat buitenlandse overtreeders worden gevat. Aanvankelijk vertrok men van de stelling dat de verdragen die zijn gesloten met Nederland en Frankrijk ook van toepassing waren in deze specifieke casus. Dat wordt fel gecontesteerd door de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit.

Enerzijds is er de vaststelling van een overtreding op heterdaad. Dat betekent dat buitenlandse voertuigen 24 uur na het binnenrijden van de LEZ moeten worden geregistreerd. Gebeurt dat niet, dan is de bestuurder van dit voertuig in overtreding, ook al voldoet het voertuig zelf aan de toegangscriteria. Bij overtredingen die worden begaan door personen zonder vaste woon- of verblijfplaats in België kunnen gemeenten overgaan tot onmiddellijke inning op voorwaarde dat men de betrokken persoon ook kan tikken. De LEZ-toezichthouders van de gemeente kunnen de bestuurders van voertuigen daartoe een bevel tot stopzetting geven, wettelijk voorgeschreven documenten opvragen en de identiteit van de vermoedelijke overtreder controleren. Ze kunnen zich hierbij, indien nodig, laten

bijstaan door de politie. De gemeenten hebben dus wel degelijk instrumenten in handen om ook buitenlandse overtreeders te beboeten.

Daarnaast registreert de automatische nummerplaatcontrole ook de buitenlandse nummerplaten. In het geval van overtreding moeten de gegevens worden uitgewisseld met het betreffende land. In 2013 werd een verdrag gesloten tussen België en Nederland over de uitwisseling van persoonsgegevens voor inbreuken in het kader van het gebruik van de weg, en in 2008 werd een verdrag gesloten tussen België en Frankrijk over de uitwisseling van persoonsgegevens voor de bestraffing van verkeersovertredingen. Deze verdragen zijn volgens de Vlaamse administratie ook van toepassing op de LEZ.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp over het verdrag met Nederland bepaalt ook expliciet dat het de bedoeling is gegevensuitwisseling mogelijk te maken voor zoveel mogelijk verkeersinbreuken, los van het feit of die strafrechtelijk, administratief of fiscaal worden gekwalificeerd en of die met een inning, minnelijke schikking, geldboete of retributie worden afgehandeld. Dat betekent dat de stad Antwerpen wel degelijk gebruik zou kunnen maken van die verdragen om de nodige gegevens op te vragen. Toen de stad Antwerpen hierover eind vorig jaar contact opnam met de FOD Mobiliteit bleek dat deze een andere mening is toegedaan. De bilaterale verdragen zijn volgens de FOD Mobiliteit niet van toepassing aangezien het om exclusief federale verdragen gaat.

Daarnaast is er de wet over de Kruispuntbank van de voertuigen die bepaalt dat de Belgische overheden die gemachtigd zijn door een decreet, toegang hebben tot de gegevens van de Kruispuntbank mits een voorafgaande machtiging van het sectoraal comité. In het LEZ-decreet wordt bepaald dat de personeelsleden die belast zijn met het toezicht op de LEZ-reglementering, de gegevens die noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerlegging en het toezicht op deze reglementering, kunnen opvragen bij de overheid die belast is met de inschrijvingen van de voertuigen.

Tot slot wordt in het verslag aan de Koning bij het koninklijk besluit van 19 april 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, nog verduidelijkt dat ook de gegevensuitwisselingen in het kader van de internationale verdragen inzake de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens met het oog op het identificeren van personen die ervan verdacht worden inbreuken te hebben begaan in het kader van het gebruik van de weg, worden geïntegreerd in de Kruispuntbank van de voertuigen.

Naar onze mening is het dus niet nodig dat Vlaanderen hiervoor een bijkomend verdrag aangaat, noch dat hierover een protocol met Nederland of Frankrijk wordt afgesloten.

Zoals eerder gesteld, is er daarover echter geen overeenstemming met de federale overheid. Dat maakt dat ik mijn collega heb gevraagd om op dat vlak tot enige overeenstemming te kunnen komen. Samen met de minister-president heb ik een signaal gegeven richting minister Bellot, met de motivering van ons standpunt en met de vraag om de gevraagde gegevens onmiddellijk ter beschikking te stellen, om ons toe te laten toegang te hebben tot die databank.

Vanzelfsprekend zijn wij voorstander van een Europese regelgeving die de gegevensuitwisseling inzake verkeer mogelijk zou maken voor alle verkeersovertredingen, maar dat is toch nog verre toekomst.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik vind het wat jammer om, samen met u, vast te stellen dat dit het zoveelste conflict is met de federale collega's, over een interpretatie

waarover de Vlaamse politiek en administratie redelijk eensgezind zijn. Zeker wanneer het gaat over de uitrol van zoiets belangrijks als de lage-emissiezone en de handhaving daarvan, lijkt het mij toch iets dat iedereen kan toejuichen en waar we allemaal aan hetzelfde zeel zouden moeten trekken om ervoor te zorgen dat er geen straffeloosheid bestaat. Het is dan ook niet echt goed nieuws dat er vanuit de FOD Mobiliteit weer een soort blokkering komt.

Ik stel vast dat u stappen onderneemt, dat u stappen hebt ondernomen. Ik hoop, samen met u, dat daarover zo snel mogelijk duidelijkheid komt, aangezien het ook belangrijk is voor het draagvlak. Niemand ziet zichzelf graag verplicht worden tot bepaalde maatregelen, wanneer je moet vaststellen dat anderen overtredingen kunnen begaan zonder dat er gevolgen aan verbonden zijn.

Veel goede moed! Dit is het zoveelste conflict in het rijtje. Ik hoop dat we er op korte termijn door kunnen geraken, om dan toch die LEZ ook qua handhaving volledig te kunnen uitrollen in Antwerpen.

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 veiligheidsmonitor en het veiligheidsplan bij De Lijn – 1330 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, ik stel deze vraag naar aanleiding van een aantal incidenten, van een aantal gevallen van agressie op of rond bussen en haltes van De Lijn.

De geschiedenis gaat terug tot 2008, toen er werk werd gemaakt van de zogenaamde veiligheidsmonitor. Die veiligheidsmonitor lijst gegevens rond agressie en overlast op en analyseert die gegevens zodat er heel gericht maatregelen kunnen worden getroffen en er kort op de bal kan worden gespeeld om agressie en overlast terug te dringen. Een aantal maatregelen zijn ons allemaal bekend, zoals het inzetten van gemeenschapswachten en samenwerking met politiediensten die kan worden opgedreven op bepaalde probleemlijnen of probleebuurtten. Om de drie maanden wordt er gerapporteerd aan de sociale partners over de bevindingen van die veiligheidsmonitor en wordt het bijhorende veiligheidsplan indien nodig bijgestuurd en wordt de focus verlegd.

Sinds afgelopen zomer hebben een aantal spijtige incidenten het nieuws gehaald. Het ging over gevallen waarbij chauffeurs van De Lijn werden belaagd, bespuwd en aangevallen. Zo sloeg verleden zomer in het Gentse een tiener tijdens een controle tegen zwartrijden een controleur van De Lijn in het gezicht. Een andere tiener verkocht een buschauffeur een oplawaai aan de autobusparking aan het station van Zottegem. En recent legden werknemers het werk neer uit protest tegen meerdere incidenten in de regio Dilbeek-Meerbeke. Vanochtend kwam het jammere bericht over Heusden-Zolder, waar zeven tieners, scholieren een chauffeur zeer ernstig hebben verwond, waardoor die in het ziekenhuis moest worden opgenomen. Dat zijn toch ernstige incidenten, die dan fragmentair de pers halen.

Ik moet jullie er natuurlijk niet bij vertellen dat de veiligheid van reizigers, maar ook van chauffeurs een conditio sine qua non is om te kunnen spreken van een kwaliteitsvol openbaar vervoer. Derhalve moet er streng worden opgetreden tegen mogelijk wangedrag. Nu, deze en vorige regering en De Lijn zelf doen dat ook, getuige daarvan de veiligheidsmonitor die tot stand kwam en die herhaaldelijk wordt bijgestuurd.

Minister, kunt u een overzicht geven van de maatregelen zoals ze momenteel bepaald zijn in het veiligheidsplan? Het lijkt mij belangrijk als signaal naar de chauffeurs die elke dag met hart en ziel hun job uitoefenen. Het is belangrijk dat ze het signaal krijgen dat hun veiligheid ter harte wordt genomen.

Wordt er naar aanleiding van de incidenten overleg gepleegd met bijvoorbeeld de lokale overheid en politiediensten?

Wordt er in bijsturingen voorzien in het veiligheidsplan naar aanleiding van die incidenten? Is er een versterkt toezicht op bepaalde lijnen en locaties, naar aanleiding van incidenten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is een interessante thematiek, die ik ruim wil benaderen.

Het totale veiligheidsplan van De Lijn is betrekkelijk omvattend. Het heeft verschillende poten en omvat verschillende maatregelen die gericht en flexibel worden ingezet. Grosso modo heb je enerzijds de maatregelen die we continu inzetten en anderzijds de maatregelen die reactief worden ingezet, reagerend op bepaalde gewelddadige incidenten die zich hebben voorgedaan, waarbij de maatregelen ook beperkt zijn in tijd en ruimte.

De verschillende maatregelen kunnen worden ondergebracht in vier types, namelijk: organisatorische maatregelen, preventieve maatregelen, opleidingen en de samenwerking met partners.

Bij de organisatorische maatregelen gaat het over organisatorisch inbedden van het veiligheidsbeleid bij De Lijn. De veiligheidsmonitor, die werd geïnstalleerd voor het meten van het aantal feitelijke incidenten, is hierbij van groot belang. Die veiligheidsmonitor registreert incidenten, brengt ze in kaart. Het gaat om incidenten tussen reizigers en medewerker, tussen niet-reizigers en medewerkers, tussen reizigers onderling en incidenten gericht tegen de infrastructuur van De Lijn, dus vandalisme. Die incidenten worden verzameld via meldingen uit verschillende bronnen, waaronder de 'meldingsfiche agressie' voor personeel van De Lijn. De resultaten van de veiligheidsmonitor geven input aan het veiligheidsplan.

Uit die resultaten blijkt dat de echte veiligheidsproblematiek zich eigenlijk situeert, zich concentreert in 1 procent van de buurten waar zich een halte van het openbaar vervoer bevindt. In 99 procent van de buurten waar zich een halte bevindt, is er dus geen probleem. Het gaat over 1 procent waar wel echt een veiligheidsproblematiek is en waar dus extra veiligheidsmaatregelen nodig zijn.

Een andere organisatorische maatregel betreft de structurele inzet van controleurs van De Lijn. Eind 2016 waren er 269 voltijdsequivalente (vte) lijncontroleurs in dienst - er zijn meer controleurs dan dat, maar ik druk het uit in vte. Er staan trouwens nog elf vacatures open. Er wordt niet geknipt in het aantal lijncontroleurs. De laatste jaren is het aantal controles gevoelig toegenomen. In 2013 waren er nog 1,8 miljoen controles. In het afgelopen jaar waren het er 2,4 miljoen. Van 1,8 naar 2,4 is een serieuze stijging.

Die lijncontroleurs hebben daarnaast ook nog andere specifieke taken waarmee ze zich moeten bezighouden. Zo moeten ze ook de kwaliteit controleren. Iedereen denkt misschien dat ze enkel kijken naar ticketfraude, de afwezigheid van tickets, het zwartrijden, maar het gaat ook over controle op de kwaliteit van de dienstverlening. Er wordt verder ook ingezet op verkeersveiligheid, waarbij ze als snelle interveniënten optreden bij verkeersongevallen. Ze worden ook ingezet voor sociale veiligheid: het preventief effect van hun aanwezigheid op de voertuigen.

Daarnaast wordt sterk ingezet op de samenwerking met gemeenschapswachten en lijnspotters. Op die manier kunnen we zoveel mogelijk conflictsituaties, storend gedrag en vandalisme voorkomen en zal het veiligheidsgevoel bij de andere reizigers verhogen. Ter ondersteuning van De Lijn-medewerkers is er ook altijd een dispatching. Dat wil zeggen dat de chauffeurs in geval van problemen, agressie of gewoon panne terecht kunnen bij de dispatching en dat van daaruit de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.

Daarnaast zijn er de preventieve maatregelen. Dat gaat dan vooral over technologische oplossingen. Elk voertuig van De Lijn is uitgerust met radioverbinding, gps en alarm. Dat is misschien niet zo bekend. Dat alarmsysteem heeft tot doel om de aandacht te trekken van de omgeving en anderzijds de agressor te beïnvloeden zodat hij het voertuig verlaat. We zetten ook sterk in op camera's op de voertuigen. Alle misbruiken en mistoestanden op die voertuigen worden op die manier geregistreerd. De installatie van die camerabewaking heeft natuurlijk ook een preventieve werking op vandalisme en graffiti. Vandaag zijn alle trams – dus 100 procent van de trams – uitgerust met een camerasysteem. We zijn stelselmatig ook de bussen daarmee aan het uitrusten. 52 procent van de eigen bussen is uitgerust met een camerasysteem. Door de ingebruikname van 202 nieuwe bussen zal dat percentage tegen eind van dit jaar stijgen tot 61 procent. Tegen eind van dit jaar moet 61 procent van de bussen dus ook uitgerust zijn met een camera. Bij de exploitanten is 43 procent van de bussen vandaag al uitgerust met camera's. Maar ook daar heb je een – zelfs nog sterker – vervangingsritme, waardoor dat percentage tegen eind van dit jaar zal stijgen tot 50 procent. 50 procent van de exploitantenbussen zal tegen dan dus uitgerust zijn met camera.

Daarnaast zijn de voertuigen van De Lijn uitgerust met afsluitbare stuurposten waardoor de chauffeur zich kan afschermen indien hij zich bedreigd voelt. In die stuurpost wordt ook een geldkoffer geplaatst.

Ik heb nog niet alles opgesomd. Nu is het bijvoorbeeld zo dat in de nieuwe albatrostrams die we laten uitrijden in Gent en Antwerpen, een communicatiesysteem bestaat dat in twee richtingen werkt. Het is een intercomsysteem, waarbij zowel de chauffeur zich kan richten tot het publiek, als vice versa, het publiek tot de chauffeur, in geval van nood aan enige communicatie.

Een derde pijler is de opleiding van het personeel. De Lijn geeft haar personeelsleden extra ondersteuning in functie van zulke veiligheidsproblemen. Dat komt erop neer dat ze voldoende moeten worden gewapend om agressie enerzijds tijdig te herkennen, maar anderzijds ook om daar op gepaste wijze mee om te gaan. Zowel in de basisopleiding, dus voordat men de functie opneemt, als in de voortgezette opleiding wordt daar extra op gefocust. Zo weten chauffeurs en lijncontroleurs hoe ze moeten omgaan met klanten. Klantvriendelijkheid, attitude, richtlijnen inzake agressie, omgaan met conflictsituaties: dat zit allemaal in die opleiding.

Tot slot is er de samenwerking met andere actoren. Ook daar is het vrij ruim. Vanzelfsprekend gaat het over de samenwerking met politie, justitie, lokale besturen, scholen, straathoekwerkers, die regelmatig worden aangesproken om te zorgen voor een verhoging van de veiligheid op het openbaar vervoer. Er worden ook samenwerkingsakkoorden in concreto afgesloten met de politiediensten. Op basis van de resultaten van de veiligheidsmonitor worden specifieke acties ondernomen, in samenspraak met politiediensten.

Daarnaast gaat De Lijn in op elke vraag van de jeugdparquetten tot bemiddeling in dossiers waarbij minderjarigen betrokken zijn die zich schuldig hebben gemaakt aan graffiti of vandalisme. Het initiatief Trammelant heeft tot doelstelling de overlast zichtbaar te reduceren en het wederzijdse begrip tussen enerzijds chauffeurs en controleurs en anderzijds schoolgaande jeugd te versterken.

Dat is intussen uitgebreid met een e-learningmodule in de vorm van een kort spel waarbij de deelnemer foute situaties moet aangeven en wist-je-datjes over verkeersveiligheid, vandalisme en sociale veiligheid gepresenteerd krijgt.

De maatregelen die ik opsomde, vormen een continu verbeterproces, maar uiteraard blijven er incidenten bestaan die om een onmiddellijke respons vragen, zoals in mijn eigen regio Dilbeek. We proberen daarbij snel en flexibel op te treden. Lijncontroleurs worden flexibel en gericht op bepaalde plaatsen en tijdstippen ingezet, en er wordt ingezet op samenwerking met de lokale politiediensten en gemeenschapswachten, die desnoods voor een korte periode wordt verhoogd. Ook werden in het kader van de sociale veiligheid de camerabeelden door De Lijn bekeken en doorgegeven aan de politie om een stevig dossier te kunnen samenstellen tegen een betrokkene.

Dat wordt allemaal continu geëvalueerd in een stuurgroep Veilig op Weg. Daar zitten vertegenwoordigers van De Lijn in, van de vakbonden, maar ook van Trein-TramBus en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. De stuurgroep komt om de vier maanden samen en daar houden we dus ook de vinger aan de pols.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Dank voor uw uitgebreid antwoord, minister. Ik denk dat dat allemaal ook noodzakelijk is, omdat ik niet graag zou meemaken wat chauffeurs overkomt. Ze zijn op de weg met hun bus en worden belaagd. Ik vind het belangrijk dat de overheid een duidelijk signaal geeft dat ze daarmee aan de slag gaat en werk maakt van bijsturing.

Nieuw voor mij is de grote aandacht voor camerabewaking. Ik wist dat men daarmee bezig was, maar als ik u dan hoor zeggen dat alle trams al met camera's zijn uitgerust en dat ze tegen het einde van het jaar in 61 procent van de bussen aanwezig zullen zijn, dan vind ik dat een goede zaak, niet enkel om reactief op te treden of beelden aan de politie te kunnen doorgeven wanneer er iets is gebeurd, maar ook preventief om agressief gedrag te ontmoedigen. Dat is dus een goede zaak. Het is ook goed dat kort op de bal wordt gespeeld en wordt bijgestuurd in bepaalde probleemgebieden, al is het maar in 1 procent van de buurten waarover u spreekt. Voor de betrokken chauffeurs en reizigers is die 1 procent nog steeds de jammere procent te veel. Het is een goede zaak dat kort op de bal wordt gespeeld, en hopelijk kunnen we dan in de toekomst tot een vermindering van het aantal incidenten komen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dit thema komt hier natuurlijk niet voor het eerst aan bod. In onze provincie gaat het onder andere om de lijnen 127 en 128, van Brussel over Dilbeek en Roosdaal naar Ninove. In mei 2015 hadden we een gevecht op de bus, in augustus 2016 was er ook een en ander te doen en nu weer in februari 2017. De tussenperiode wordt alleen maar korter. Elke keer opnieuw incidenten, waarna de chauffeurs spontaan het werk neerleggen en er vragen worden gesteld in het parlement.

Bij een van die laatste keren hebt u gezegd dat u in nieuwe bussen investeerde, en nu hoor ik u dat opnieuw zeggen. In die nieuwste bussen wordt ook extra aandacht besteed aan veiligheid voor de bestuurders, met camera's enzovoort. Aangezien we uit de veiligheidsmonitor heel goed weten waar het misloopt en op welke lijnen er met de regelmaat van een klok problemen zijn – collega De Ridder spreekt over 1 procent van de lijnen – is mijn vraag of de nieuwste bussen met alle mogelijkheden die ze bieden om de veiligheid te verhogen dan ook volop op die lijnen worden ingezet. Ik hoor u spreken over trams, maar in Vlaams-Brabant rijdt er nergens een tram, behalve op een kort stukje in Tervuren. Daar

hebben we dus niet zoveel aan. Zitten de supergoede bussen al op de lijnen met problemen en hoe komt het dat dat blijkbaar toch nog onvoldoende resultaat geeft? Ik zie ons hier immers over een halfjaar opnieuw zitten, en als we niet optellen, zal het opnieuw over dezelfde lijn gaan. We worden daar een beetje moedeloos van, u zowel als ik, denk ik. Worden de bussen met de nieuwste snufjes ingezet waar het nodig is en volstaat dat dan ook?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet uit het hoofd welk type bus op welke lijn in Vlaanderen rijdt. *(Gelach)*

Ik kan wel meegeven dat we met het ontwerp van beheersovereenkomst heel snel vooruitgaan in de vernieuwing van het wagenpark. Tegen het einde van het jaar zal 61 procent van de bussen in eigen exploitatie met camera's zijn uitgerust. In de beheersovereenkomst is de concrete doelstelling opgenomen om tegen 2025 op alle bussen camerabewaking te hebben. Specifiek in Dilbeek, op de lijn waar de problemen waren, was er alleszins camerabewaking, want de beelden werden aan de politie doorgegeven. Maar ik weet niet of dat geldt voor alle bussen op die lijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de enquête van de Fietsersbond – 1351 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, de Fietsersbond en de Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ) hebben samen een fietsersenquête georganiseerd. Uiteindelijk hebben bijna 7.000 mensen de tijd genomen om de enquête in te vullen en hun mening te geven over het Europees, federaal en gewestelijk fietsbeleid. Eerst en vooral moet worden gezegd dat de resultaten voor het fietsbeleid beter zijn in Vlaanderen dan in Wallonië. Zo voelt de Vlaamse fietser zich duidelijk veiliger op de weg, heeft hij voldoende veilige parkeermogelijkheden en vindt hij de Vlaamse bedrijven fietsvriendelijker.

Inzake fietsinfrastructuur zijn de resultaten in beide landsdelen voor verbetering vatbaar. Over het Vlaams fietsbeleid zei de voorzitter van de Fietsersbond in de Standaard het volgende: "Veel woorden, maar voorlopig weinig daden. (...) Ik geloof de minister als hij zegt dat hij fietsen wil aanmoedigen, maar het gaat allemaal veel te traag."

In het totaal werden de investering in fietsinfrastructuur voor dit en de volgende jaren opgetrokken tot 100 miljoen euro. Dat gaat over de directe investering van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de indirecte in bijvoorbeeld het Fietsfonds. Over die investeringen antwoordde u vorig jaar op een vraag van college Roszka: "Mobiliteitsbegeleiders en provincies signaleren wel dat de laatste jaren de gemeenten minder subsidieaanvragen voor fietsfondsprojecten indienen. Als de fietsfondsmiddelen niet worden opgebruikt aan de bovenvermelde projecten, dan verschuiven de budgetten naar fietsinfrastructuurprojecten op gewestwegen."

Het Fietsfonds is maar een van de Vlaamse fietsinvesteringen, maar wel een met directe uitwerking op het lokale niveau. Als een lokaal bestuur een fietspad aanlegt volgens het fietsvademeccum, dan kan het tot 80 procent van de middelen

gesubsidieerd krijgen door Vlaanderen en de provincie. Dat is een goede zaak, maar de middelen raken nog steeds moeilijk opgebruikt, en dat is een oud zeer.

Dat de lat hoog wordt gelegd als er een dergelijke subsidiebedrag ter beschikking wordt gesteld, is niet meer dan logisch. Alleen, ook in deze sector is het beste soms de vijand van het goede. Een vrijliggend fietspad bijvoorbeeld dat op één plaats de noodzakelijke minimumbreedte niet kan respecteren, krijgt geen subsidie, zelfs al is de aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers onweerlegbaar.

Daarom vraag ik om ook 'minder perfecte' dossiers subsidieerbaar te maken. Door andere subsidiepercentages te hanteren voor die dossiers die het vademecum en de voordeelboeken rigoureuus volgen dan voor dossiers waarin ervan wordt afgeweken, kan een belangrijk verschil worden gemaakt. Voor fietspaden die nauwgezet worden aangelegd conform het vademecum, zou dan een 100 procent subsidiëring kunnen gelden. Dankzij zo'n systeem zouden we volgens mij een snellere investering in Vlaamse fietspaden kunnen realiseren. Ongetwijfeld is dat maar één oplossing, maar we mogen toch niet voorbijgaan aan de kritiek van de fietsersverenigingen.

Minister, welke initiatieven zult u nemen om de investeringen in de fietspaden te versnellen en te verbeteren? Welke oorzaken ziet u voor de tegenvallende aanvragen vanuit de gemeenten voor het Fietsfonds? Zult u stappen zetten om de subsidiepercentages te differentiëren volgens de voorschriften van het vademecum?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat wij de lat hoog hebben gelegd met betrekking tot de fietsambities en de fietsinvesteringen. We hebben dat geconcretiseerd in het Fietsbeleidsplan, met name specifiek in de zevende versnelling, waar we het hebben over het jaarlijkse budget van 100 miljoen euro. We willen die kaap ronden over de verschillende entiteiten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heen. Er is een meerjarenprogramma voor fietsinvesteringen, een aanpassing van de voorwaarden voor projectsubsidies, waarbij we steden en gemeenten stimuleren om inderdaad meer te gaan investeren in fietsinfrastructuur en het hen moeilijker maken om 'neen' te zeggen en gemakkelijker om 'ja' te zeggen aan fietsinfrastructuur. Daarbij willen we vooral die belangrijke missing links wegwerken met een subsidie van 100 procent.

Concreet: wanneer een belangrijke route van een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), in beheer van een lokale overheid, een gewestweg om veiligheidsredenen ongelijkgronds moet kruisen, dan is er natuurlijk een brug of een tunnel nodig. In dat geval zorgen we voor een subsidie van 100 procent. Studiekosten worden in aanmerking genomen voor subsidie. Vandaag zijn de subsidiëerbare kosten nog beperkt tot de effectieve infrastructurele ingrepen. Ook ontegeningskosten voor projecten prioritaire fietssnelwegen komen in aanmerking voor subsidie. De provincie subsidieert ook 50 procent. Dat maakt dus dat er ook daar geen kosten meer zijn voor de lokale overheid.

De vertaling in een concreet tekstvoorstel zit momenteel in de eindfase. Ik wil daarmee spoedig naar een principiële goedkeuring in de Vlaamse Regering gaan.

De uitgaven binnen het Fietsfonds bleven onder de verwachtingen. Het is de bedoeling om er net door die maatregelen voor te zorgen dat het fonds uitgeput raakt. Ik geef u voor de volledigheid enkele cijfers mee. In 2013 was er voor 2,4 miljoen euro aan uitgaven, in 2014 3,1 miljoen euro, in 2015 3,7 miljoen euro en in 2016 4,3 miljoen euro. Het gaat dus wel in stijgende lijn, maar we willen daar toch een kwantsprong maken, zodat die middelen echt worden uitgeput.

Aan het toekennen van subsidies voor lokale fietsinfrastructuur worden natuurlijk voorwaarden gekoppeld. Dat blijft ook zo. Het is maar een kwestie van daar

enigszins pragmatisch mee om te gaan, maar wel om die voorwaarden te behouden. Het is ook de vraag van verschillende spelers in de betrokken sector. In het geval van de Fietsfondssubsidieregeling worden eisen gesteld aan de fietsinfrastructuur, die natuurlijk ook direct verband houden met veiligheid en comfort. De lat komt daar in de praktijk ook steeds hoger te liggen, omdat bijvoorbeeld fietsinfrastructuur aan vereisten moet voldoen met betrekking tot de toename van het fietsverkeer, maar ook fietsstromen en elektrische fietsen, die hogere snelheden halen, waardoor men in de praktijk dikwijls naar een verbreding van de fietspaden moet gaan uit veiligheidsoverwegingen.

Lokale afwijkingen van het vademecum zijn mogelijk als die goed gemotiveerd worden. Maar dat is altijd een case-by-case-evaluatie, waarbij we wel pragmatisch zijn. De Fietsersbond pleit trouwens ook expliciet voor het behoud van de voorschriften uit het vademecum en om die bindend toe te passen bij subsidiëring van gemeentelijke projecten. Voor een fietser maakt het trouwens niet uit wie de wegbeheerder is. Wij hanteren daar de nodige pragmatiek, maar natuurlijk altijd vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt, minister. Het is inderdaad goed dat er in het Fietsbeleidsplan de nodige budgetten, zo'n 100 miljoen euro, voor uitgetrokken zijn. Het feit dat de subsidie voor het Fietsfonds van BFF van 2013 naar 2016 van 2,4 naar 4,3 miljoen euro gestegen is, is ook positief.

Ik vraag voor alle duidelijkheid niet om slechte fietspaden te subsidiëren. Een fietspad moet inderdaad veilig en conform zijn, maar er pragmatisch mee omgaan – ik hoor het u graag zeggen – is echt wel essentieel, al gaat de ene er natuurlijk anders mee om dan de andere. Onze vraag is dus nogmaals om, als een fietspad voor 95 procent in orde zou zijn, en die 5 procent kan om een of andere reden niet voldoen aan het vademecum, daar toch pragmatisch mee om te gaan, zoals u zelf zegt. Ik hoop dan ook dat mensen die daarover beslissen, dat ook op die manier kunnen motiveren, om het fietspad toch volledig te kunnen subsidiëren.

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik heb een klein bijkomend vraagje. Ik ben ervan overtuigd dat u zeer goede intenties hebt om die pragmatische aanpak in de toekomst ook verder in regelgeving vast te leggen, maar is er ook een instrument, een opvolging, dat de provinciale administraties ook daadwerkelijk mee instappen in die pragmatiek? Ik merk op het terrein immers vaak dat er criteria worden gehanteerd, waardoor nu net belangrijke knelpunten gewoon niet kunnen worden opgelost. Daar zegt men: voor ons beantwoordt dit niet aan het bovenlokale functionele fietsnetwerk. En dan mag je daar met omliggende gemeentebesturen, met bedrijven, met scholen, wel van overtuigd zijn, maar dan bots je daarop.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik ben zeer tevreden. Vorig jaar hebben we hier inderdaad het Fietsbeleidsplan voorgesteld. Toen was de opmerking, over meerderheid en oppositie heen, dat de intenties goed waren, maar dat we toch vooral moesten uitkijken naar de realisaties op het terrein. Als ik dan zie dat u ondertussen heel concrete maatregelen neemt, namelijk die 100 procent subsidies voor missing links in bepaalde gevallen, en ook 100 procent subsidies voor prioritaire fietssnelwegen, denk ik dat dat inderdaad de maatregelen zijn om op het terrein effectief die realisaties te hebben. Daar zijn we zeer tevreden mee.

Wat die afwijkingen betreft, hoor ik u ook graag zeggen dat er pragmatisch mee wordt omgegaan, maar in de praktijk is het zo dat het wel verschilt van de ene regio tot de andere. Dan denk ik wel dat het noodzakelijk is dat u als bevoegde minister eens aan de diensten meegeeft dat dat pragmatisme ook overal moet

worden toegepast. Wat mij betreft, moeten de regels niet aangepast worden, maar ik denk wel dat de mentaliteit in bepaalde streken of regio's wel aan dat pragmatisme mag worden aangepast.

Wij zijn dus tevreden, minister, maar we weten natuurlijk ook dat er nog heel wat werk voor de boeg ligt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zie op regelmatige basis een delegatie van de gedeputeerden. Ik doe dat samen: zowel rond Toerisme als MOW. Inzake MOW situeert mijn nagenoeg enige echte samenwerking met de provincies zich inzake fietsinfrastructuur. Recent hebben we ook de afspraak gemaakt om maximaal te trachten enigszins te uniformiseren. Want ook de werkwijze tussen de provincies is nogal variabel. We trachten ook de afspraak te maken om, als het gaat over de missing links en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en de meest prioritaire investeringen die zich aandienen, eens gewoon een keuze te durven maken op de kaart, en aan te duiden welke tracés en missing links we prioritair willen gaan aanpakken. Daar was wel een principiële bereidheid in hoofde van de aanwezigen. Ik denk dat het een maand of twee geleden is dat we elkaar gezien hebben.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandebroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van het mobiliteitsplan Vlaanderen – 1359 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandebroucke heeft het woord.

Joris Vandebroucke (sp-a): Minister, ik heb een vraag over het mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat is een belangrijk document. De bedoeling is om daar een langetermijnvisie in te krijgen, om richting te geven aan het mobiliteitsbeleid van de toekomst, een duurzaam mobiliteitsbeleid. De steden en gemeenten moeten hun lokale mobiliteitsplannen daarop afstemmen. U hebt in uw beleidsnota geschreven dat u ook de infrastructuurbehoeften voor de komende jaren daaruit wilt halen, en dat dat ook moet worden afgestemd met andere beleidsdomeinen.

Het vorige mobiliteitsplan dateert al van 2003. We leven inmiddels in een andere wereld wat betreft mobiliteit. De vorige Vlaamse Regering was al begonnen aan de werkzaamheden voor een mobiliteitsplan Vlaanderen. Voormalig minister van Mobiliteit Crevits heeft in 2011 een grote enquête georganiseerd. Op vrijdag 25 oktober 2013 werd een ontwerp voorlopig vastgesteld door de toenmalige Vlaamse Regering. Dan is er een openbaar onderzoek gebeurd. Ook de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA) heeft een advies uitgebracht, dat in deze commissie is besproken op 13 maart 2014.

In dat advies schreef de MORA dat een definitieve goedkeuring van dat plan door de Vlaamse Regering op dat moment nog niet mogelijk was omdat het nog niet goed was afgestemd op andere beleidsdomeinen en het nog niet voldoende duidelijke en realistische keuzes bevatte.

In uw beleidsnota, die ondertussen ook alweer dateert van tweeënhalf jaar geleden, formuleerde u het voornemen om dat mobiliteitsplan bij te stellen op basis van de adviezen en de resultaten van de publieksparticipatie en het openbaar onderzoek. Wij hebben dat onderschreven.

U hebt toen gezegd dat het mobiliteitsplan Vlaanderen vroeger een 3 Suissescatalogus was. Daar wou u van af. U wou meer focus en minder vrijblijvendheid. U schoof een timing naar voren om het plan in 2016 definitief te laten vaststellen door de Vlaamse Regering. In uw beleidsbrief 2015-2016 kondigde u aan dat via thematische expertenworkshops de grote lijnen van het plan zouden worden afgetoetst. Op basis van die workshops én de reacties van het middenveld en de lokale besturen zouden de teksten in het voorjaar 2016 worden bijgesteld en voorgelegd aan de gewestelijke planningscommissie.

Minister, in uw jongste beleidsbrief schreef u dat het mobiliteitsplan momenteel verder wordt afgewerkt en dat u het bredere maatschappelijke debat wou aangaan aan de hand van het herwerkte richtinggevende gedeelte. Via de MORA zouden de teksten voorgelegd worden aan het maatschappelijke middenveld.

U hebt in deze commissie en elders een aantal keren benadrukt dat een goede afstemming met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) belangrijk is. De opmaak van dat BRV heeft ondertussen ook wel enige vooruitgang gekend. Er is het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarover volop een brede maatschappelijke consultatie loopt. Ruimte Vlaanderen wil tegen de zomer van 2017 één coherent ontwerp-BRV neerleggen.

Minister, aangezien het BRV in de laatste rechte lijn naar een goedkeuring zit en het Vlaams Parlement enkele maanden geleden een resolutie heeft goedgekeurd over het klimaatbeleid waarin de regering gevraagd wordt om verregaande maatregelen te nemen op ruimtelijk vlak en op het vlak van mobiliteit, denk ik dat de tijd is aangebroken om met een mobiliteitsplan Vlaanderen op de proppen te komen. U hebt al heel wat plannen aan deze commissie en daarbuiten voorgesteld: een fietsbeleidsplan, een verkeersveiligheidsplan en een werkplan. Maar een langetermijnvisie ontbreekt vooralsnog. Daar kijken wij reikhalzend naar uit. Het is ook belangrijk om die te kunnen bespreken omdat het investeringsbeleid op korte maar ook op langere termijn daaraan moet worden gekoppeld.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot het mobiliteitsplan Vlaanderen? Zijn die workshops georganiseerd? Is er al afgestemd met de gewestelijke planningscommissie? Loopt het overleg met het middenveld en de lokale besturen?

Hoe ver staat u specifiek met het actieplan, een onderdeel van het mobiliteitsplan Vlaanderen, met inbegrip van het gedragen plan waar de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein voor de middellange termijn in kaart moeten worden gebracht? Dat is een van de acties die u hebt aangekondigd in uw beleidsnota.

Zal ook het informatieve luik uit het mobiliteitsplan aan een update worden onderworpen?

Hoe ver staat het met de bijsturing van het richtinggevende gedeelte? Zullen de wijzigingen ervan van die orde zijn dat een nieuw participatietraject of openbaar onderzoek aan de orde zou kunnen zijn?

Hoe zit het met de timing van dit alles? Wanneer voorziet u een goedkeuring van een bijgewerkt ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De thematische workshops werden georganiseerd rond de thema's verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, inclusief milieuproblematiek, bereikbaarheid en intelligent transportsysteem (ITS). Bereikbaarheid hebben we trouwens opgesplitst in twee werkgroepen: personenmobiliteit en goederenmobiliteit.

Op basis van de informatie uit de workshops en de uitgebrachte adviezen op het mobiliteitsplan, werd vervolgens de strategische visie in de schoot van de gewestelijke planningscommissie herwerkt. Bij het bijstellen van de teksten van het ontwerp,

hield de gewestelijke planningscommissie rekening met het toen in opmaak zijnde BRV en de klimaatdoelen. Er was een zeer nauwe samenwerking met Ruimte Vlaanderen. Met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) werd de impact van de klimaatdoelen voor de transportsector verkend. Op basis van die resultaten heeft in het najaar een stakeholdersoverleg plaatsgevonden. In 2016 kwam ook de gewestelijke planningscommissie verschillende keren samen. Die heeft eind november de bijgestelde strategische visietekst goedgekeurd.

Nu zitten we in het proces waarbij de MORA intensief wordt betrokken in het verdere traject. Die organiseert samen met Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) het verdere stakeholdersoverleg. De bijgestelde strategische visietekst werd reeds toegelicht aan de leden van de MORA. Er worden nu dialoogmomenten georganiseerd met het ruimere maatschappelijke middenveld. Op 25 april en 16 mei zijn twee dergelijke dialoogmomenten gepland, een eerste over de 2030-doelstellingen die zijn opgenomen in de visietekst, en een tweede over mogelijke maatregelenpakketten.

Ik verwacht vanuit die samenwerking: een concreet resultaat op het vlak van een afgerond strategisch plan en een richtinggevend deel mobiliteitsplan; een actieplan en een intense betrokkenheid van MORA en de stakeholders bij het tot stand komen van het actieplan om dat draagvlak zo ruim mogelijk te hebben; het verdere traject van overleg opstellen en het uitwerken van de acties; een goede afstemming met de operationele kaders die in het kader van het BRV worden opge maakt is noodzakelijk; de monitoringsagenda.

Wat is de verhouding ten opzichte van het voorgesteld werkplan, dus alles wat we vanaf 2017 tot 2019 willen investeren in de diverse vervoersmodi? Dat gaat natuurlijk over concrete infrastructuurinvesteringen over de volgende drie jaar, waarbij het actieplan van het mobiliteitsplan Vlaanderen natuurlijk een veel ruimere horizon heeft, als je weet dat de realisatie van grote infrastructuurprojecten tot mijn spijt een doorlooptijd kan hebben van ruim vijftien jaar.

Om te voldoen aan de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet, zal van het informatieve deel een geüpdatete samenvatting worden gemaakt. Die bevat dan de achtergrondinformatie die nodig is om de beleidsopties uit het richtinggevende deel te duiden. Of de wijzigingen van die orde zijn dat een nieuw Participatietraject of openbaar onderzoek nodig is, moet nog worden bekeken zodra de teksten definitief zijn. Strikt gezien komen de bijgestelde teksten tegemoet aan de adviezen die werden verstrekt naar aanleiding van het voorlopig vastgestelde mobiliteitsplan en houden ze ook rekening met de beleidsaccenten op ruimtelijk vlak en met de klimaatdoelen. Aangezien voor de bijgestelde strategische visie, het BRV en het klimaatbeleid uitgebreid stakeholdersoverleg heeft plaatsgevonden en we nu ook de MORA zeer intensief betrekken, zou het in deze stand van zaken alleszins mijn voorkeur genieten om niet in een afzonderlijk participatietraject te voorzien. Ik denk dat de mensen vooral rekenen op actie en daadkracht.

Volgens de huidige vooruitzichten zal een ontwerp richtinggevend deel medio dit jaar kunnen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering, en na actualisatie van het informatieve deel, samenvatting en consultatie van de andere gewesten, moet het mogelijk zijn om tegen eind dit jaar te kunnen beschikken over een definitief goedgekeurd mobiliteitsplan Vlaanderen, afgestemd op het BRV en de klimaatambities.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u voor het zeer volledige antwoord. Ik vind het positief dat er terdege rekening zal worden gehouden met de al uitgebrachte adviezen. U hebt opnieuw herhaald dat er een goede afstemming zal gebeuren met het klimaatbeleid en het ruimtelijk beleid, en dat de MORA daar intensief bij zal worden betrokken. Wij rekenen daarop. De MORA heeft in het verleden al bewezen dat hij inderdaad nuttige inzichten kan bijbrengen in het

mobilitéitsbeleid. Laat ons alstublieft hopen dat de klus tegen het einde van 2017 geklaard geraakt. Dan zijn er alweer ruim zes jaar voorbij sinds de eerste stappen die uw voorgangster heeft gezet om het mobiliteitsplan Vlaanderen aan te passen. Niet alleen grote infrastructuurprojecten kennen een lange doorlooptijd. Ook grote plannen kennen een lange doorlooptijd. Als die doorlooptijd nodig is om tot een goed gedragen, ambitieus en concreet plan te komen, kan ik daarmee leven. Maar dat zullen we natuurlijk pas kunnen afoetsen zodra het hier in de commissie komt. Ik kijk er al naar uit om het op dat moment te kunnen bespreken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Het is goed dat deze vraag door de heer Vandebroucke werd gesteld. Het waren duidelijke, pertinente, goed voorbereide vragen. Minister, we hebben van u een duidelijk antwoord gekregen. Ik heb de indruk dat u in het mobiliteitsplan bepaalde accenten wilt wijzigen.

Minister, zal er, gelet op de wijzigingen van het mobiliteitsplan – en het zal wellicht gaan om meer dan hier en daar een klein accent – een nieuw openbaar onderzoek worden gevoerd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb die vraag daarnet beantwoord. In de huidige stand van zaken, en gelet op het feit dat er heel wat stakeholdersoverleg heeft plaatsgevonden, en dat de MORA ruim betrokken wordt, lijkt het mij niet nodig. Ik weet niet of er nog grote wijzigingen kunnen gebeuren, maar ik ga er alleszins niet van uit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over proefprojecten met LZV's of ecocombi's – 1200 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, de proefprojecten met de langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) of ecocombi's lopen nu al een tijdje. Bij de begrotingsbesprekingen zei u ons nog dat het huidige proefproject, dat geëvalueerd werd in mei 2016, zou worden voortgezet tot juni 2018. U sprak ook over het nieuwe proefproject, waar er meer flexibiliteit is bij de voorwaarden: er komt een netwerk waarop de vergunningshouders kunnen rijden, bestaande uit autosnelwegen en enkele aantakkingen. Nieuwe aantakkingen kunnen aangevraagd worden. De goedkeuring hangt voornamelijk af van de eisen op het vlak van verkeersveiligheid.

Minister, is er nog meer informatie bekend uit het huidige, lopende proefproject? Hoeveel staat u met de voorbereidingen voor het nieuwe proefproject? Hoe zou het netwerk van autosnelwegen en aantakkingen eruitzien? Wordt er een beperking gezet op het aantal goedkeuringen van aantakkingen? Zal er in het nieuwe proefproject sprake zijn van grensoverschrijdende trajecten? Zo ja, is er hierover al overleg geweest met de buurlanden en met de regio's?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een eerste evaluatie van het huidige proefproject toonde aan dat de huidige LZV's of ecocombi's geen bijkomende verhoging van de verkeersonveiligheid veroorzaken. Dat is toch wel de belangrijkste bekommernis.

Het huidige proefproject werd in het kader van het steunpuntcontract uitgebreid geëvalueerd op het vlak van verkeersveiligheid. Het evaluatierapport is publiek beschikbaar op www.steunpuntverkeersveiligheid.be. Daarnaast is er ook een algemeen evaluatierapport van het eerste proefproject opgesteld door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Dit rapport kan ook opgevraagd worden.

De voorbereidingen voor het nieuwe proefproject zijn in volle gang. Maar wat verandert er? Men zal niet meer spreken over hoofd- en andere trajecten per aanvraag, maar men zal een vergunning krijgen voor het volledige netwerk. Dit zal bestaan uit geselecteerde hoofdwegen, autosnelwegen en toegangswegen naar enkele belangrijke economische centra zoals havens, luchthavens, industriezones ... Het zal ook online beschikbaar zijn. Het netwerk kan worden uitgebreid op aanvraag. Dit zal worden beoordeeld via een evaluatiesysteem op geschiktheid en verkeersveiligheid.

Er wordt in eerste instantie gekeken vanuit verkeersveiligheid. Verschillende criteria worden in rekening gebracht: type weg, type fietspad, type kruising ... Bij de start van het project worden er voor aanvraag van uitbereidingen geen specifieke beperkingen opgelegd. In realiteit dient echter rekening te worden gehouden met de vraag vanuit de markt, de technische mogelijkheden, bijvoorbeeld de geschiktheid van de wegen, en de verwerkingscapaciteit.

Grensoverschrijdende trajecten zullen tot de mogelijkheden behoren, al is Vlaanderen uiteraard enkel bevoegd voor de wegen in Vlaanderen. Er lopen ook proeven in Wallonië en Nederland. In Wallonië heeft men ook de steven gewend.

In 2015 werd door de Benelux een verordening uitgevaardigd die elke juridische twijfel met betrekking tot een grensovergang tussen België en Nederland wegneemt. Het transport moet natuurlijk voldoen aan de voorwaarden van het land of het gewest waarin het plaatsvindt. Er zijn hierover de afgelopen jaren overlegmomenten geweest op Benelux-niveau, waar trouwens ook het Waalse Gewest vertegenwoordigd was.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u. Het is goed dat er een positieve evaluatie is inzake de verkeersveiligheid. Tot hiertoe was dit dikwijls een element waardoor met enige terughoudendheid een aantal proefprojecten niet werden goedgekeurd. Ik hoop dat er wat meer dossiers kunnen worden gerealiseerd en dat er meer vergunningen kunnen worden goedgekeurd, want het is toch belangrijk voor de concurrentiemogelijkheid en de mobiliteitsmogelijkheden van onze transportsector dat er meer ecocombi's over onze autosnelwegen zouden rijden.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Wat betreft de verkeersveiligheid is dit blijkbaar positief. Ik lees ook in het persbericht van 14 september 2016 van AB InBev dat er een positief effect zou zijn inzake de CO₂-uitstoot. Het bericht heeft het over een vermindering van gemiddeld 21 procent. Het moet zeker worden overwogen om dat kader verder vorm te geven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.