



Vlaams
Parlement

vergadering **C41**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 oktober 2017

INHOUD

| | |
|--|---|
| VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de recente staking van de socialistische overheidsvakbond en de minimale dienstverlening bij De Lijn – 193 (2017-2018) | 3 |
| VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nood aan het versneld aanpakken van verkeersonveilige kruispunten – 239 (2017-2018) | 7 |

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de recente staking van de socialistische overheidsvakbond en de minimale dienstverlening bij De Lijn – 193 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, dames en heren, ik heb een vraag naar aanleiding van de actie van verleden week dinsdag 10 oktober van de socialistische overheidsvakbond ACOD die het werk heeft neergelegd. Zoals ze het zelf in verschillende media hebben verwoord, was dat naar aanleiding van 'verzet tegen het regeringsbeleid'. Dat vind ik een beetje een eigenaardige invalshoek. Enfin, het was een 'reactiedag' om correct te zijn.

Die acties hadden gevolgen voor de dienstverlening bij het openbaar vervoer, ook bij De Lijn was er een verstoring. Afhankelijk van de regio werd de actie goed en minder goed opgevolgd. Er was sprake van 50 procent uitgereden bussen wat betreft de streeklijnen rond Gent, tot 90 procent in de Vlaamse Ardennen. In Antwerpen reed dinsdagochtend de helft van de trams en 25 procent amper van de bussen. Zoals ik al zei, verschilde de mate van opvolging van de stakingsoproep sterk van streek tot streek.

Onder uw impuls, minister, en die van verschillende commissieleden staat in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn volgende paragraaf over de gegarandeerde dienstverlening: "De Lijn werkt daarom elke dag aan een betrouwbare dienstverlening. Dit houdt in dat de vervoermaatschappij de ondersteunende processen die leiden tot beschikbaarheid van personeel en van voertuigen, optimaal uitvoert. In geval van overmacht, door staking of andere oorzaken, organiseert De Lijn zich zo dat, via de gerichte inzet van beschikbaar personeel, prioritaire lijnen maximaal kunnen bediend blijven."

Minister, werd er bij deze staking van één vakbond uitvoering gegeven aan het principe van de gegarandeerde dienstverlening? Staat dat al op punt? Of is men nog bezig met de uitrol? Zijn de prioritaire lijnen al bepaald? Zo ja, op welke manier werd er door de gerichte inzet van werkwilleg personeel voor gezorgd dat de prioritaire lijnen maximaal bediend konden blijven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U hebt terecht de beheersovereenkomst geciteerd. We hebben de notie van minimale dienstverlening geïntegreerd in het concept van De Lijn. De implementatie was gepland voor eind 2017, maar 'never let a crisis go to waste' en ik heb van de gelegenheid gebruikgemaakt om contact te nemen met de heer Kesteloot om hem te vragen om nu al, in de mate van het mogelijke, voor een minimale dienstverlening te zorgen. De Lijn heeft daar consequent naar gehandeld.

Eind dit jaar zouden de prioritaire lijnen worden vastgelegd, maar dat is al zo goed als afgerond voor alle entiteiten. Daarom konden we die ratio al concreet implementeren.

De criteria voor de bepaling van een prioritaire lijn werden als volgt vastgelegd: het gemiddeld aantal reizigers tijdens de spits. Het lijkt me nogal evident dat de drukkere lijnen eerst komen. Dan komt de geografische structuur, bijvoorbeeld noordoost en zuidwest. Dan volgen de attractiepolen waar ze passeren zoals scholen. Dan komt de complementariteit tussen lijnen, bijvoorbeeld de bediening

van een streek/stad, dat heeft te maken met een waardeoordeel over het belang van de betrokken lijnen. Tot slot zijn er de duidelijk communiceerbare regelingen, de focus op enkele lijnen en verfijnen op frequentie naargelang de opkomst van chauffeurs. Dat zijn de criteria.

Ik kan nog meegeven dat men vroeger de werkwilgheid van de chauffeurs ging aftoetsen. In de praktijk leverde dat niet de verhoopde resultaten op, integendeel, het had een negatief effect. Sommigen reageerden: 'Ah, als men het mij vraagt, doe ik dat.' Ofwel vanuit een veiligheidsreflex: 'Ik ga meedoen, ik ga staken.' Sommigen die eerder niet geneigd waren om te participeren aan een syndicale actie, waren plots getriggerd. Ze dachten dat ze iets meer moesten doen dan een ander. Dat leidde tot meer werkonwilligen. Dat heeft men nu niet gedaan. Er werd niet rondgebeld. Men moest dus op de ochtend zelf de teams samenstellen om te zorgen voor een bediening van de prioritaire lijnen.

Een ander element is de 'aflos' van de chauffeurs op het terrein, die werd vermeden. De aflos op het terrein is de vervangingsregeling waarbij men niet vervangt op een stelplaats maar ergens onderweg. Onderweg stapt dan een andere chauffeur op. Om de minimale dienstverlening te garanderen heeft men problemen met het aflossen op het terrein. Het volstaat dan dat één chauffeur in de ketting staakt om heel het systeem op losse schroeven te zetten waardoor men de minimale dienstverlening niet kan garanderen. Dat heeft ervoor gezorgd dat het systeem van aflos op het terrein niet werd toegepast.

Op het vlak van de informatie aan de reizigers werd volgend schema gevolgd. De reizigers werden geruime tijd voor de vakbondsactie gewaarschuwd dat de dienstverlening verstoord zou zijn op 10 oktober via berichten op de website, sociale media, een omleidingsnieuwsbrief en persberichten. Op 10 oktober werden vanaf half zeven 's ochtends per provincie de hele dag door overzichten gepost over de gevolgen van de vakbondsactie. In totaal ging het om 47 updates. Daarnaast werden ook 3 persberichten uitgestuurd en er werd toelichting gegeven bij de updates via interviews met de pers.

De evaluatie van de opgesomde maatregelen loopt momenteel volop. Volgende bevindingen tekenen zich momenteel af. Algemeen werd zo'n 70 procent van de ritten uitgevoerd. Gelet op dit hoge percentage was heroriënteren niet altijd en zeker niet overal nodig. Men moest niet op verschillende lijnen personeel concentreren om te zorgen voor een minimale dienstverlening. Men kon meestal gewoon volgens de initiële planning rijden.

Over het algemeen, en ook in de meeste proefregio's waar we wel gewerkt hebben met die prioritaire lijnen, kon worden vastgesteld dat de bereidheid om een andere dan de voorziene dienst te rijden, eerder beperkt was. Alleen daar waar in het verleden reeds een aantal van de chauffeurs werden geheroriënteerd naar andere diensten, liep dit zonder veel problemen. Dat heeft ook wel te maken met het inburgeren van dit gegeven onder het personeel.

Op basis van de lopende evaluatie heeft De Lijn nu aangegeven verder met de vakbonden aan tafel te willen zitten om het systeem van de gegarandeerde dienstverlening ten volle ingeburgerd te krijgen.

Ik heb gezegd dat het oké is, maar dan wel op voorwaarde dat de vooropgestelde timing, namelijk volledige implementatie in het voorjaar van 2018, daarmee niet in het gedrang komt. Aldus geschiede hopelijk.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. Het is goed om even te bevestigen dat De Lijn wel degelijk bezig is met de uitrol. Er

is al heel wat werk verzet. Ik hoor dat de vaststelling van de prioritaire lijnen zo goed als helemaal afgerond is. U zegt dat globaal 70 procent van de bussen en trams is uitgereden. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er geen grote verschillen zijn tussen de verschillende regio's. In de Vlaamse Ardennen reed 90 procent uit, maar in het Antwerpse was dat 25 procent van de bussen. Door die grote verschillen blijft het belangrijk om werk te maken van de uitrol van de prioritaire lijnen waar dan op wordt gereden in de gebieden waar de actie goed is opgevolgd. Het is een goede zaak dat die vastlegging bijna klaar is.

U zegt dat we in de proeftuinen waar men heeft ingezet op de prioritaire lijnen, geen grote bereidheid merken bij de chauffeurs die wel werkwilbig zijn – waarvoor dank – om te verhuizen naar andere lijnen. U spreekt zelfs van het inburgeren van de chauffeurs. Daar kan nog worden op ingezet. Ik lees dat de socialistische vakbond ACOD niet enkel zegt de reiziger weer eens te zullen pesten door de dienstverlening stil te leggen – dat is althans hun bedoeling –, maar ze zeggen dan ook nog eens dat ze gaan tussenbeide komen bij diegenen die willen werken, die komen opdagen om te rijden. Mevrouw Rita Coeck zei letterlijk: "De beheersovereenkomst is iets tussen de minister en de top van De Lijn. Wij moeten ons daar niet aan houden." Dat is toch verontrustend. Ik ga ervan uit dat iemand in de positie van algemeen secretaris van het ACOD wel beseft dat zij binnen de grenzen werkt van het beleid dat wordt uitgerold, en dat dit inderdaad in een beheersovereenkomst met de top van De Lijn wordt vastgelegd. Daar is nog heel wat werk aan de winkel.

Het is te belangrijk. We proberen met de politiek de mensen ertoe te bewegen om het openbaar vervoer te gebruiken. We proberen hen te verleiden om minstens een deel van hun traject met het openbaar vervoer te doen, maar dan wil een reiziger – of dat nu iemand is die naar zijn werk gaat of naar school – betrouwbaarheid. Ik vind het dus cruciaal dat de gegarandeerde dienstverlening op de hoofdassen wordt uitgerold, zodanig dat de reiziger niet kan worden gegijzeld door één vakbond, zoals hier het geval was.

Het is goed dat er wordt gepraat met de vakbonden, maar de vakbonden moeten ook wel beseffen wat u terecht concludeerde: dat de uitrol er begin 2018 zal zijn.

Minister, hoe kunnen bestuurders worden klaargestoomd om ook op andere lijnen te rijden? Kan dat met opfriscursussen of moeten er af en toe terugkommomenten zijn, of momenten dat zij flexibel moeten rijden, zodanig dat zij dat in de vingers hebben wanneer zij moeten instappen op momenten van overmacht? Ik dank trouwens de chauffeurs die wél zijn uitgereden. We mogen niet vergeten dat 70 procent werkwillige chauffeurs die zijn komen opdagen, een mooi aantal is.

Hoe verhoudt dat minimaal bediende net of de hoofdlijn of de prioritair bediende lijnen zich tot het kernnet, dat ook in het verhaal van de basisbereikbaarheid wordt vastgelegd? Ik neem aan dat er een blauwdruk is, en dat die beide over elkaar kunnen worden gelegd aangezien u zegt dat het over hoofdassen gaat en over assen met belangrijke knooppunten of met scholen. Ik vermoed dat dat in grote mate gelijkloopt.

Ik onthoud vooral dat het de bedoeling is om die proeftuinen begin 2018 uit te rollen, zodanig dat men bij toekomstige stakingen nog meer kan inzetten op het vrijwaren van de prioritaire lijnen, zodanig dat we de reiziger niet in de kou laten staan, ook niet tijdens acties.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het stakingsrecht zou een laatste middel moeten zijn waar vakbonden naar grijpen nadat alle overleg is uitgeput. De afweging van het

algemeen en economisch belang zou ook mogen meespelen. Zeker in het geval van het openbaar vervoer zijn de reizigers altijd de dupe. Het ligt natuurlijk zeer moeilijk. Die laatste staking was dan eigenlijk nog een politieke staking waarbij men het stakingsrecht misbruikt heeft. We kunnen daar niet achter staan. De vraag naar een gegarandeerde dienstverlening steunen wij.

Het goede van de staking is dat we het vandaag kunnen hebben over die gegarandeerde dienstverlening. Ik wou even de parallel trekken met de NMBS. Bij de NMBS is er voorafgaand aan een stakingsaanzegging een hele procedure van sociaal overleg, dat is in een zogenaamd protocolakkoord verankerd. Welke overlegvormen bestaan er bij De Lijn? Ik denk dat er iets gelijkaardigs bestaat voordat een stakingsaanzegging wordt ingediend. Is die procedure efficiënt of is er een bijsturing nodig? U hoeft dat niet per se allemaal vandaag tot in detail te beantwoorden. Het is wel iets om over na te denken.

In het federale parlement, aan de overkant, is er enkele weken geleden een regeling aangenomen om bij de NMBS die gegarandeerde dienstverlening wettelijk te verankeren. In geval van staking wordt er op basis van het aantal werkwilligen een dienstverlening uitgewerkt. Die mensen moeten blijkbaar 72 uur op voorhand melden of ze al dan niet gaan staken. Dat geeft nog een beetje tijd om te communiceren naar de reizigers en de dienst te organiseren.

Het recht op staken wordt niet uitgehold, maar er is ook een recht om te gaan/komen werken dat hier wettelijk gegarandeerd wordt. Men spreekt dan over 'gerichte inzet van het personeel'. Maar dat onderwerp zou ons wat te ver leiden.

Kunnen wij net als bij de NMBS voor De Lijn ook zo'n wettelijke basis uitwerken? Ik stel de vraag open en bloot, ik heb er verder niet over nagedacht. Ik weet niet of we daar juridisch voor bevoegd zijn. Misschien is een aanpassing van het decreet Personenvervoer noodzakelijk om die bepalingen hard te maken. Nu is het allemaal een beetje op goodwill gebaseerd. Misschien moeten we er eens over nadenken of het niet nodig is om dergelijke stappen te ondernemen, desgevallend, uiteraard, in samenspraak met de sociale partners.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet of de politiek met betrekking tot sociale acties zoals die bij de NMBS of op het federale niveau tout court bestaat, zo'n waardevol voorbeeld is. Ik weet wel, los van het feit of het al dan niet vervat zit in geëigende procedures, dat er vrij korte lijnen bestaan tussen het management van De Lijn en de vakbondsverantwoordelijken. Er is de aanwezigheid in de raad van bestuur. Op dat vlak bestaat er een grote openheid en bereidheid tot dialoog. Er zijn korte lijnen, nog los van het formele procedurele, daar kan ik niets over uit het hoofd zeggen.

De vaststelling is dat men de minimale dienstverlening veel beter zal kunnen organiseren waar heroriëntatie van de chauffeurs naar andere lijnen ingeburgerd is. Dat lijkt mij evident. Misschien kunnen we meer werk maken van die inburgering en flexibiliteit. Ik kan me inbeelden dat dat voor de werking van De Lijn, los van stakingen, beter zou zijn, namelijk dat men mensen flexibeler kan inzetten op andere lijnen in geval van welke calamiteit dan ook.

Wat betreft de prioritaire lijnen, komen we met die criteria dan tot het kernnet? Gelet op de criteria is de kans ongetwijfeld veel groter dat we effectief uitkomen bij lijnen op het kernnet.

Gelet op de criteria inzake het aantal reizigers in de spits en de nabijheid van belangrijke maatschappelijke functies, zoals scholen, kan het zich evengoed op het onderliggende net situeren. Het is niet per definitie zo, maar ik denk wel dat je, gelet op bepaalde criteria, gemakkelijk zult uitkomen bij lijnen op het kernnet.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Dat is duidelijk. Ik kijk uit naar de verdere uitrol begin 2018. Ik denk dat het voor de vele reizigers die gebruikmaken van het openbaar vervoer een opluchting zal zijn als het kan worden uitgerold. Zij worden nu om de zoveel maanden geconfronteerd met het feit dat ze in volledige onzekerheid zitten, dat ze niet op hun werk geraken, niet op school geraken. En dat moet toch uit de wereld worden geholpen. Het is een goede zaak dat er daarvan werk wordt gemaakt. We kijken samen met u ongetwijfeld uit naar de uitrol op het terrein.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nood aan het versneld aanpakken van verkeers- onveilige kruispunten – 239 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Ik zal mijn YOUCA-studente aan het werk zetten. Charlotte zal de volgende vraag om uitleg begeleiden.

Charlotte Jans: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mevrouw de voorzitter, mag ik u feliciteren met de correcte uitspraak van mijn achternaam? Het is weinigen gegeven om daar meteen een voltreffer te scoren.

Ik kan natuurlijk niet achterblijven, voorzitter Jans. Ik zal ook een van mijn YOUCA-medewerkers inzetten om mijn vraag te stellen aan de minister.

Kobe Rzoska: Afgelopen weken gebeurden er opnieuw verschillende ongevallen waarbij fietsers het leven lieten doordat een vrachtwagen hen niet tijdig zag aankomen. We weten allemaal dat de oplossing voor dit soort ongevallen ligt in het concept van het conflictvrij maken van dergelijke kruispunten. Enkel als we ervoor zorgen dat vrachtwagens en gewone wagens geen overstekende fietsers en voetgangers kruisen, kunnen we dit soort ongevallen vermijden.

Het is niet de eerste keer dat hier gepleit wordt voor conflictvrije kruispunten en zelfs voor het 'vierkant groen', waarbij de actieve weggebruikers in alle richtingen groen hebben en het gemotoriseerd verkeer in alle richtingen stilstaat. Minister, u hebt de afgelopen jaren telkens gezegd dat u streeft naar maximaal conflictvrije kruispunten, maar de gebeurtenissen van de afgelopen weken tonen nog maar eens aan dat het niet snel genoeg gaat.

Een jaar geleden, in de commissievergadering van 29 september 2016, zei u dat er een voorstel in opmaak was dat de juridische problemen van 'vierkant groen' in de huidige wegcode moest oplossen. Er lopen al geruime tijd proefprojecten en ook in het Verkeersveiligheidsplan wordt een bijkomend project aangekondigd. Dat project had tot doelstelling om het principe van 'vierkant groen' ruimer te evalueren. Op basis van deze bevindingen zou u criteria vastleggen voor wanneer het principe al dan niet aan te raden is.

Minister, elk slachtoffer is er één te veel. Ik weet dat u het daar ook mee eens bent, maar ik kan vanuit mijn positie niets anders doen dan er opnieuw op hameren en de problematiek opnieuw aankaarten.

Minister, op welke manier is het proefproject, dat tot een ruimere evaluatie moest leiden, uitgevoerd?

Wat zijn de criteria om al dan niet over te gaan tot het installeren van 'vierkant groen'? In de praktijk komt het vaak neer op de keuze tussen doorstroming of verkeersveiligheid. Kunt u toelichten op welke manier men tot het ene of het andere komt? Welke stappen hebt u reeds genomen om de juridische onduidelijkheden rond 'vierkant groen' uit te klaren met uw federale collega? Kunt u vertellen wanneer het concept 'vierkant groen' in de wegcode zal worden ingepast?

Vorig jaar sprak u hier in de commissie ook over andere manieren om de verkeersveiligheid op kruispunten te verbeteren. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) was toen bezig aan een actieplan om de doelstellingen van conflictvrije kruispunten door te lichten, te ontwerpen en vorm te geven. Is dat actieplan ondertussen klaar en kunt u dat plan kort toelichten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er zijn twee grote blokken: enerzijds de problematiek rond 'vierkant groen' en anderzijds het conflictvrij maken van kruispunten.

Wat betreft 'vierkant groen', weet u dat dat met de wegcode – federale materie – in de huidige stand van zaken niet mogelijk is. Er is namelijk een wettelijke bepaling die zegt dat de ene rijrichting altijd een andere kleur moet hebben dan de andere rijrichting. Als de ene rijrichting groen heeft, moet de andere rijrichting dus rood hebben. Dat is de basislogica die vandaag vervat zit in de federale wegcode. We hebben in het kader van de herziening van de wegcode officieel verschillende voorstellen tot wijziging gesuggereerd. Dat voorstel is er daar een van. Het is daar gunstig onthaald. Ik verwacht dus dat dat er wel in zal zitten. Dat voorstel tot herziening van de wegcode wordt nu afgewerkt. Ik denk dat het ons – daarmee bedoel ik de gewesten – ongeveer nu wordt bezorgd voor formeel advies, wat volgens mij ook geen probleem zal zijn, afhankelijk van de snelheid waarmee de gewesten hun adviezen kunnen formuleren.

Los daarvan hebben we niet stilgezeten. We hebben in Vlaanderen dertien proefprojecten op poten gezet. Ik ken de locaties niet allemaal. Er is alleszins een locatie in Hasselt. Op die dertien kruispunten functioneert het principe 'vierkant groen'. Dat biedt vooral voor fietsers een aantal voordelen. Zo heb je dan geen conflicten met afslaande auto's en kunnen fietsers links afslaan in één beweging, zonder een extra stop. Aandachtspunt is wel dat het risico op conflicten tussen fietsers onderling dan blijkt te verhogen. In afwachting van de aanpassing van de wegcode zijn we nu bezig met het formuleren van een set van criteria op basis waarvan wij zeggen dat, als een kruispunt voldoet aan die criteria, we kunnen overgaan tot de installatie van 'vierkant groen' in een nieuw aan te leggen kruispunt dan wel bij de vervanging, op basis van welke omstandigheid of ingreep dan ook.

De criteria worden geformuleerd op basis van enerzijds de meldingen en ervaringen van weggebruikers van de kruispunten waarmee werd geëxperimenteerd, dus op basis van die proefprojecten, op basis van de beschikbare nationale studies en aan de hand van interne simulatiemodellen.

Wat het eerste criterium betreft, namelijk de literatuur en de praktijkervaring in het buitenland, is het interessant dat de fietsersbond van Nederland zelf een set van criteria heeft opgesteld. Ze zeggen dan: 'Wij stellen voor om in dit geval over te gaan naar vierkant groen.' Zij geven volgende criteria: het kruispunt is geometrisch niet uitgestrekt. Met een te uitgestrekt kruispunt zit je met lange groen- en ontruimingstijden. Dan moet men natuurlijk wel heel goed weten dat

vierkant groen en andere mogelijkheden om conflictvrije kruispunten te maken, altijd een onmiddellijke impact hebben op de doorstroming. Een geometrisch breder kruispunt leidt ertoe dat je een langere ontruimingsfase hebt en een langere groenfase. Als de ene groen heeft, wil dat per definitie zeggen dat alle anderen rood hebben. Dat is dus nefast voor de doorstroming. Een eerste criterium is dus dat een kruispunt geometrisch niet te uitgestrekt mag zijn.

Een tweede criterium is dat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer niet hoger mag zijn dan 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Een derde criterium is dat bromfietzers op de rijbaan rijden. Het snelheidsverschil tussen de actieve weggebruiker, dus de fietser, en motorvoertuigen is dan te groot. In de praktijk bleken er zware ongevallen te ontstaan door de interactie van bromfietzers en fietsers. Een vierde criterium is dat het aandeel linksafslaand fiets- en voetgangersverkeer niet meer is dan 10 procent. Dat is de set die zij op basis van inzichten en ervaringen naar voren schuiven en op basis waarvan wij een afwegingskader willen vastleggen om het principe van vierkant groen toe te passen. We moeten klaar zijn vanaf het moment dat we rechtsgrond hebben om dat veralgemeend te kunnen invoeren. Dat zal in 2018 zijn, afhankelijk van wat men federaal zo snel mogelijk kan realiseren.

De criteria zullen nog ter evaluatie worden voorgelegd aan de Werkgroep Weg & Omgeving, waarbij we dat aftoetsen bij diverse partijen, zoals Vias – het vroegere BIVV –, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en andere mensen die verstand hebben van de praktijk. Dat wat betreft het luik vierkant groen.

Dan is er mijn ambitie om maximaal in heel Vlaanderen, alleszins wat onze gewestwegen betreft, te zorgen voor conflictvrije kruispunten. In heel Vlaanderen hebben we op de gewestwegen 1650 verkeerslichtengeregelde kruispunten. In 2016 zijn we gestart met het 'Actieplan voor slimme verkeerslichten'. Dat wil zeggen dat we ernaar streven om jaarlijks 300 tot 350 kruispunten aan te pakken. In 2016 werd de lichtenregeling aangepast op 339 kruispunten. Voor 2017 zitten we op schema om aan 350 te geraken. Ik heb daarvoor extra middelen uitgetrokken. Specifiek voor het conflictvrij maken van kruispunten heb ik het budget verdubbeld en zitten we op 10 miljoen euro.

In totaal zijn nu 1066 van de 1650 verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij, hebben dus enigerlei mate van conflictvrijheid. Je hebt immers verschillende gradaties. Ofwel doe je enkel een aparte groenfase voor rechtsafslaand verkeer, het belangrijkste lijkt mij, ofwel doe je dat voor rechtsafslaand en voor linksafslaand verkeer ofwel alleen voor rechtsafslaand en alleen voor linksafslaand verkeer. Er zijn dus verschillende gradaties mogelijk. Grosso modo heeft 40 procent nog geen enkele mate van conflictvrijheid.

De keuze van de kruispunten die aangepakt worden, was tot nu wat anders. Dat gebeurde louter op basis van suggesties en klachten van burgers dan wel van lokale besturen. Ik heb gevraagd aan AWV om voorrang te verlenen aan die kruispunten waar er conflicten zijn. In plaats van reactief te werken wil ik proactief werken in geval van de vaststelling van conflicten. Men kan dat zelf registreren, misschien niet op basis van politiecijfers, want die hebben dikwijls een achterstand van enkele jaren. Men kan dat doen op basis van eigen inzichten, zodat wanneer men conflicten vaststelt, die kruispunten enige prioriteit wordt toebedeeld.

Op de bestaande lichtengeregelde kruispunten rolt AWV dat actieplan uit zodat ze maximaal conflictvrij worden gemaakt. De mate waarin we een kruispunt conflictvrij maken, is afhankelijk van enkele factoren. Dat is ten eerste de beschikbare ruimte om in voldoende voorsorteerstroken of afslagstroken te

voorzien. Ten tweede is dat de aanwezige verkeersintensiteit en de capaciteit van het bestaande kruispunt om deze te verwerken. Volledig conflictvrije regelingen betekenen ook langere wachttijden. De mate waarin je een kruispunt conflictvrij maakt, heeft altijd een impact op de doorstroming en dus ook op de wachttijd. Als de ene groep groen heeft, hebben de anderen immers rood en dan moeten degenen die rood hebben iets langer wachten vooraleer ze kunnen doorrijden.

Dat zijn dus de twee belangrijkste criteria.

Waar het oversteken voor voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij kan worden geregeld op bestaande kruispunten, proberen we indien mogelijk in een opgeblazen fietsopstelstrook te voorzien, waardoor fietsers zich kunnen opstellen voor het gemotoriseerde verkeer. Op vlak van de lichtenregelingen kunnen we opteren voor enkel het links afslaan conflictvrij te maken, of het fietsersgroen tegelijk te beëindigen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien. Er is een mogelijke ingreep – opnieuw een plan B – om ervoor te zorgen dat fietsersgroen en voetgangersgroen altijd gelijk vallen. We kunnen een aparte fase op aanvraag inbouwen waarin enkel de fietsers en eventueel voetgangers die dezelfde weg oversteken tegelijk met elkaar groen krijgen, maar niet tegelijk met gemotoriseerd verkeer. Het gaat over een drukknop waarbij je groen kunt aanvragen. Tot slot kan het aanbrengen van oranje-gele knipperlichten een mogelijkheid zijn, maar dat is maar een waarschuwingssignaal.

Bij nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen van kruispunten past AWW uiteraard het actieplan toe zodat het nieuwe of heraangelegde lichtengeregelde kruispunt maximaal conflictvrij is.

Het spreekt voor zich dat ik het principe van vierkant groen zal integreren in mijn actieplan zodra de rechtsgrond er is. Ik vermoed dat dit in de loop van 2018 zal zijn, op voorwaarde dat het legistiek proces met enige spoed wordt afgehandeld.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik heb een aantal bijkomende vragen. Ik zal dezelfde volgorde hanteren als die u hebt gehanteerd.

Wat betreft vierkant groen en de rechtsgrond, hoop ik – en daar ga ik toch van uit – dat u aandringt dat het dringend is in een aantal gevallen. Het zou misschien interessant zijn dat de commissie de resultaten van de dertien proefprojecten die toch afgerond of ver afgerond zijn, kan bespreken. Minister, ik hoop dat u ook op zeer korte tijd het advies aan de federale collega's kunt meegeven omdat er op dit moment toch wel een probleem naar boven komt.

Het tweede gedeelte gaat over alles wat te maken heeft met de screening van de bestaande kruispunten en hoe we die aanpakken. Mijn vraag komt natuurlijk niet helemaal uit de lucht gevallen. Er zijn de laatste tijd in Antwerpen verschillende incidenten geweest. We hebben daar de eerste keer over gesproken in de plenaire vergadering van 17 mei. Ik heb u op 19 mei een schriftelijke vraag gesteld om te vragen naar de stand van zaken van de screening van die kruispunten, naar de aanpak en naar de budgetten. De realiteit heeft me ingehaald in die zin dat twee van de ongevallen die de voorbije week in Antwerpen zijn gebeurd, gebeurd zijn op kruispunten die u in een bijlage bij mijn vraag hebt gevoegd en die dus eigenlijk op de lijst van 'aan te pakken' staan.

Wat me in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag wat zorgen baart, zijn de volgende elementen. U geeft eigenlijk aan dat de aanpassingen en de systematische aanpak van die verkeersveilige kruispunten of van het

verkeersveiliger maken van de kruispunten, op dit moment eigenlijk gebeurt in functie van opportuniteiten. Ik lees het antwoord op de schriftelijke vraag nummer 1304 die nog niet is gepubliceerd: "Momenteel gebeuren deze aanpassingen nog vooral in functie van opportuniteiten waardoor het niet mogelijk is om een lijst te geven van welke kruispunten in 2017 zullen worden uitgevoerd." Ik lees 'opportuniteiten' als zijnde 'op het moment dat we het kruispunt heraanleggen, dat we een investering doen' en niet in functie van 'er is een bepaalde problematiek en nood en we pakken het kruispunt aan'.

U geeft in het antwoord op mijn schriftelijke vraag eigenlijk aan dat het de bedoeling is om in de toekomst naar een systematische aanpak te gaan. Ik heb een bijkomende vraag. De toekomst: wat is dat? Is dat de nabije toekomst? U spreekt in het antwoord op mijn vraag over het najaar, maar ik hoop dat de urgentie toch zo groot is, met wat de afgelopen weken is gebeurd, dat er niet veel tijd meer is om te wachten. Ik vind dat er enige onduidelijkheid was of enige mist in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag waar ik niet helemaal mee weg kom.

Een tweede punt waar ik toe wil komen, gaat over de budgetten. U goochelt wat met budgetten. In de plenaire vergadering van 17 mei sprak u over 7 miljoen euro die u had vrijgemaakt. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag hebt u het over 5 miljoen euro extra. Daarnet laat u vallen dat u 10 miljoen euro extra of niet extra vrijgemaakt. Ik wil aandrigen, voor de transparantie van het debat, dat u duidelijk maakt welk budget er is vrijgemaakt. Hebt u iets extra vrijgemaakt of niet? Het is helemaal niet meer duidelijk voor het parlement om te volgen hoeveel budget er nu eigenlijk is vrijgemaakt.

Er is een laatste punt dat ik wil maken. Ik hoor het u graag zeggen, en u hebt het in de plenaire vergadering ook gezegd en ook in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag, dat u werkt via twee sporen. Er is een spoor van bovenaf waarop u op Vlaams niveau screent, evenwel nog niet systematisch als ik het antwoord op de schriftelijke vraag goed lees.

En het tweede spoor is wat mij van onderuit via allerhande kanalen wordt gevraagd. Ik vind dat tweesporenbeleid een goede aanpak. Alleen begrijp ik dan niet dat een aantal lokale besturen – u verwees zelf in uw antwoord naar lokale besturen – wel degelijk een aantal problemen op tafel leggen, maar dan een 'njet' krijgen op de vraag die ze stellen.

Ik geef een zeer concreet voorbeeld om dat duidelijk te maken. Het districtsbestuur van Deurne vroeg om op de Bisschoppenhoflaan de snelheid terug te brengen van 70 naar 50 kilometer per uur. Tot mijn grote verbazing stond de Bisschoppenhoflaan wel degelijk in uw lijst van aan te pakken punten, waar een en ander rond verkeersveiligheid voor fietsers fout loopt of fout zou kunnen lopen. Toch krijgt het districtsbestuur hiervoor nul op het rekest. Het argument dat naar voren wordt gebracht, is dat er weleens een probleem zou kunnen ontstaan met de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Daar zie je welke afwegingen worden gemaakt. De doorstroming blijkt belangrijker te zijn dan de veiligheid, ondanks het feit dat het door een lokaal bestuur, helemaal in dat tweede spoor dat u in de plenaire vergadering hebt geschetst, wordt naar voren geschoven.

Die systematische aanpak van bovenaf is dus echt wel nodig. De budgetten moeten transparant zijn. Mensen die op het lokale terrein verantwoordelijkheid dragen en dan zelf vragen stellen, weten echt wel waar op hun grondgebied de knelpunten liggen en wat er moet worden aangepakt. Vaak zit u daartussen vanuit het gewest. Dan vraag ik ook om die vraag ten volle te honoreren.

De voorzitter: Mijnheer Rzoska, u hebt een individuele case naar voren geschoven als voorbeeld van de problematiek. We gaan ze hier niet allemaal individueel bespreken. Ik wil vragen om de volgende vragen te beperken tot de algemene discussie.

Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Minister, de verontwaardiging die nu in Antwerpen heerst, is u niet ontgaan. De opeenvolging van dodelijke verkeersongevallen heeft de verkeersveiligheid, en in het bijzonder de fietsveiligheid, opnieuw zeer hoog op de maatschappelijke agenda geplaatst. We hebben daar in Antwerpen uiteraard over gediscussieerd, samen met het bestuur. Het gaat vaak over onveilige kruispunten die gewestwegen zijn, en dan zijn alle ogen op u gericht.

Mijn vraag is eenvoudig en kort. Als u aangeeft dat u werkt aan het maximaal conflictvrij maken van kruispunten in functie van opportuniteiten, dan is het moment nooit zo dringend geweest als vandaag om werk te maken van snelle maatregelen om de verkeersveiligheid in Antwerpen te verbeteren. Bent u bereid om op korte termijn een snelle screening te doen van de gevaarlijke kruispunten, en om daar ook snelle maatregelen te nemen?

Los van de discussie over de wegcode is er nu geen systematiek in het aanbrengen van die voorstop, zodat alle fietsers vooraan staan en zichtbaarder zijn. Dat is een minimum minimorum. Bent u bereid om die verfpotmaatregel snel te nemen zodat overal de fietsers vooraan staan? Bent u ook bereid om op korte termijn de verkeerslichtenregeling tegen het licht te houden? Voor de doorstroming in Antwerpen, naar aanleiding van de werken, heeft men dat snel, in een aantal maanden, gedaan. U kunt er nu voor zorgen dat elk kruispunt maximaal conflictvrij is, zodat iedereen met een gerust hart de fiets op kan. Want dat is toch wat we bepleiten: een veilig fietsverkeer. We moeten het fietsen bevorderen, maar nu is er in Antwerpen een algemene teneur dat er vanuit het bestuur onvoldoende alertheid en onvoldoende op veiligheid gericht beleid is.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Rzoska en mevrouw Kherbache. Ik ben blij te horen dat u alvast voor dit jaar het budget hebt verdubbeld om werk te maken van die conflictvrije kruispunten. Maar ik denk dat het beter kan en sneller moet. Het is uiteindelijk een kwestie van bepaalde keuzes te maken. Meer en meer mensen maken vandaag gebruik van de fiets. Die evolutie stemt ons allemaal heel hoopvol. Maar als we echt de switch willen maken van Koning Auto naar Koning Fiets, moeten we ervoor zorgen dat de fietsinfrastructuur echt veilig is en dat fietsers zich op een veilige manier op de weg kunnen begeven.

De voorbije weken is inderdaad op een tragische manier duidelijk geworden dat er nog heel veel werk aan de winkel is. In Antwerpen alleen al waren er de voorbije drie weken drie dodelijke slachtoffers. Twee van die drie zijn slachtoffer geworden op een plek waar zowel de fietsers als de auto's en de vrachtwagens op hetzelfde moment groen licht hadden. De kreet om echt werk te maken van conflictvrije kruispunten klinkt luider dan ooit tevoren.

Als we de 'Go for Zero'-doelstelling willen halen, met nul verkeersslachtoffers, en tegelijkertijd meer mensen op de fiets willen krijgen, moet er extra hard aan de veiligheid worden gewerkt. Minister, ik verwijs graag naar pagina 47 van het Verkeersveiligheidsplan. Daar staat letterlijk dat als we die doelstelling willen behalen, er extra beleidsinspanningen nodig zijn. U verwijst naar de keuze om de kruispunten conflictvrij of semiconfliktvrij te maken. Er is een afweging tussen de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid. We moeten volop de keuze

maken voor meer verkeersveiligheid. Die moet prioritair zijn. U gaf een opsomming van het aantal kruispunten dat al conflictvrij of semiconfliktvrij is. Laat ons ze zo conflictvrij mogelijk maken, en zo ook vanuit het gewest een voorbeeld geven aan de lokale besturen: we kunnen niet alleen de gewestwegen maar ook de lokale wegen zo veilig mogelijk maken voor onze fietsers.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik heb hier al veel verstandige dingen gehoord. Bij de verstandige dingen sluit ik mij uiteraard aan. Maar mevrouw Kherbache zei ook dat er een algemene teneur is dat er te weinig gebeurt. Daar wil ik toch echt een uitzondering voor maken. Als we naar de cijfers kijken, kunnen we zeggen dat het de eerste keer is dat er een knik is naar beneden in het aantal verkeersongevallen en in het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Dat is mede dankzij de inspanningen van deze minister.

Het is belangrijk dat we zowel lokaal als als gewest samenwerken aan een aanpak die de kruispunten veiliger maakt.

Als we keuzes moeten maken en prioriteiten stellen, moeten we uitgaan van objectieve cijfers. Minister, ik heb u schriftelijk gevraagd – en het antwoord werd nog niet gepubliceerd – om eens per gemeente in kaart te brengen hoeveel ongevallen er gebeuren, met het aantal fietsers en het aantal voetgangers. Daar komen toch wel een aantal verrassende cijfers uit, zeker als je ze relateert aan het aantal inwoners. De gemeente die op nummer één staat, heeft 94 ongevallen met slachtoffers die ofwel fietser ofwel voetganger waren. Als je dat 'prorateert' naar 50.000 inwoners, zijn er die nul hebben. Je moet die rangschikking bekijken, en bekijken hoe je met de gemeentebesturen die in de top van die hitparade staan, waar je als lokaal bestuur absoluut niet wilt staan, prioriteiten kunt stellen om dat aan te pakken.

Er wordt hier inderdaad veel over Antwerpen gezegd, en terecht. Wat daar gebeurd is, is verschrikkelijk. We moeten dat in de toekomst absoluut vermijden. Maar als je die cijfers bekijkt, staat Antwerpen helemaal niet bovenaan. Als we prioriteiten willen stellen, moeten we dus bekijken waar de nood het hoogst is. We moeten ons op objectieve gegevens baseren, om daar samen met het lokale bestuur werk van proberen te maken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, er is hier al veel gezegd, maar ik had er toch nog graag enkele punctuele zaken aan toegevoegd. Het is inderdaad soms een moeilijke oefening om het evenwicht te vinden tussen verkeersveiligheid en doorstroming. Als we willen gaan voor de nul verkeersdoden in 2050, moeten we resoluut kiezen voor de veiligheid. We moeten daar niet meer aan twijfelen. Veiligheid heeft zeker voorrang op doorstroming.

In het ondernemingsplan van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staat letterlijk dat het AWV jaarlijks een 350-tal verbeteringen aan de verkeerslichtenregeling langs gewestwegen verwezenlijkt. Minister, u hebt daarnaar verwezen.

Er staat ook: "Vaker dan voorheen stemt AWV deze af op de actuele verkeersintensiteit, krijgen voetgangers conflictvrij groen en wordt voorkomen dat men voor niets voor een rood licht staat." We vinden het niet jammer dat er uitdrukkelijk wordt verwezen naar voetgangers, maar we vinden het wel jammer dat er niet verwezen wordt naar fietsers. Minister, ik ga ervan uit, met de uitleg die u hebt gegeven, dat dat ook wel een belangrijk punt is dat hierin vermeld zou moeten staan.

Een volgende punt is dat als we een kruispunt verkeersveilig willen maken, dat er geopteerd moet worden om enerzijds fietsers voorrang te geven in de tijd maar ook in de ruimte. U hebt er ook naar verwezen. Met 'in de tijd' bedoel ik dat de lichten systematisch zouden moeten worden afgesteld zodat de fietsers enkele seconden vroeger groen krijgen. Voorrang geven 'in de ruimte' gaat over fietsopstelvlakken, waar u ook naar hebt verwezen. Met een kleine ingreep kan hier toch wel heel duidelijk veiligheid worden gecreëerd.

Een laatste punt zou de beste oplossing kunnen zijn, maar ook wel de duurste, namelijk een ongelijkgrondse kruising. We zullen zeker moeten stilstaan bij het herinrichten van kruispunten om maximaal in te zetten op de ongelijkgrondse kruisingen. Dat is immers de veiligste manier van oversteken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, ik denk dat er soms een stukje valse tegenstelling speelt tussen doorstroming en veiligheid. Uiteraard, als mensen op een basis van begrippen moeten kiezen, kies je uiteraard voor veiligheid. Maar ik denk dat veiligheid vaak gekoppeld is aan een vlotte doorstroming en dat de hiërarchie waarbij men zegt dat doorstroming bijna synoniem is voor onveiligheid, niet klopt. De praktijk is er een waarbij het niet 'of of' is maar 'en en'. In het geval dat er dan toch moet worden gekozen, dan zal deze commissie, maar eigenlijk heel het Vlaams Parlement, natuurlijk voor 100 procent in de eerste plaats kiezen voor verkeersveiligheid en in tweede instantie voor doorstroming. Maar we moeten ons niet laten vangen door een soort van vermeende tegenstelling, het is vaak een en-enverhaal.

De Britten zeggen: 'Never waste a good crisis'. Uiteraard is het vreselijk wat er allemaal gebeurd is. Wijlen Steve Stevaert had destijds een programma met de titel 'De aanpak van de zwarte punten'. Dat ging over verkeersonveilige situaties voor alle weggebruikers. U bent dat in de praktijk eigenlijk ook aan het doen wat betreft de aanpak van verkeersonveilige kruispunten, en dan vooral vanuit de optiek van de zwakke weggebruiker, waarbij de positie van de fietser en de voetganger niet altijd identiek is. Dat vraagt maatwerk. Ik denk dat u dat, een beetje zoals wijlen uw voorganger, nog iets meer in de verf kunt zetten.

Sommige collega's hebben verwoord wat Wout Baert van Fietsberaad Vlaanderen gisteren in de krant De Standaard al heel treffend verwoordde, namelijk: maak voorsorteerstroken voor fietsers op de afslagstroken van kruispunten. Daardoor zitten ze niet langer in de dode hoek van een vrachtwagen dan wel van een auto. Ten slotte zei hij: "Veilige kruispunten hoeven niet veel geld te kosten." Ik denk dat, zoals de collega's op hun manier al hebben verwoord, je de quick wins zo snel mogelijk in de praktijk moet brengen. Ook hier geldt het adagium dat het ideale vaak de vijand is van het goede. Ik denk ook dat vandaag bij de publieke opinie, ook al verplaatst men zich vaak zelf gemotoriseerd, men maatregelen verlangt in de richting van meer verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik heb het verkeersveiligheidsplan er nog even bij genomen. Ook daarin wordt heel duidelijk gestipuleerd dat u, zoals u net vertelde, heel systematisch alle kruispunten aan het doorlichten bent om te kijken in welke mate ze conflictvrij kunnen worden gemaakt. Als u nu al zegt dat wij op dit moment aan 60 procent van de kruispunten zijn, dan ben ik zeer tevreden, maar nog niet voldoende tevreden. Dat wil immers zeggen dat 40 procent nog niet aangepakt is. Wij willen er dus ook voor pleiten om die kruispunten zoveel mogelijk conflictvrij te maken.

Verkeersveiligheid is de prioriteit, maar ik volg collega Keulen ook wel. Doorstroming is ook relatief. We denken bij doorstroming altijd in termen van het autoverkeer, maar ook doorstroming voor fietsers is belangrijk. Ik heb in mijn

eigen stad Hasselt de ervaring met kruispunten met vierkant groen. Een van de grote kritieken op dit moment is daar dat de fietsers bij vierkant groen ook te lang moeten wachten voor zij kunnen oversteken. Alles heeft zijn voor- en nadelen.

Ik wil zeker ook op de suggestie van de heer Rzoska ingaan om de evaluatie van het vierkant groen en de proefprojecten in de commissie te bespreken zodat u, minister, de evaluatie mee kunt nemen in de verdere aanpak van die 40 procent resterende kruispunten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat betreft vierkant groen, dat hebben we aangekaart in het overleg met het federale kabinet van minister Bellot om dat in te brengen in de aanpassing van de wegcode, maar ik ga ervan uit dat dat verworven is en dat dat gerealiseerd wordt.

Verkeersveiligheid is natuurlijk de prioriteit, en in tweede orde is dat doorstroming. Maar soms moet je keuzes maken. Vandaar dat ik hier duidelijk de criteria schets, bijvoorbeeld voor het invoeren van vierkant groen of voor de invoering van conflictvrije verkeerslichtengeregelde kruispunten. We moeten een set criteria voor ogen hebben. Ik kom zo dadelijk terug op die systematische aanpak.

Wat ik niet wil vergeten, is het volgende. Ik ben het niet volledig eens met de stelling dat het er soms maar op aan komt om een verfpotmaatregel te nemen om een kruispunt verkeersveilig te maken. Daarbij wordt dan verwezen naar het aanbrengen van voorsorteerstroken. Voor alle duidelijkheid: dat hoort in onze systematische aanpak bij het luik 'plan B'. Waarom? Eenvoudigweg omdat dat geen oplossing biedt voor de casus waar je groen licht hebt en er zich dodehoekongevallen kunnen voordoen. Die voorsorteerstroken zijn nuttig in geval van rood licht. Dan kun je als fietser gaan voorsorteren. In geval van groen rijdt een vrachtwagen of een wagen door, en de fietser doet hetzelfde omdat ze allemaal groen hebben. Daar bieden die voorsorteerstroken geen oplossing. Daarom zeg ik dat in onze systematische aanpak dergelijke maatregelen tot plan B behoren. Als we bijvoorbeeld geen ruimte hebben om aparte afslagstroken te realiseren of wanneer we om welke omstandigheden dan ook een kruispunt niet conflictvrij kunnen maken, dan behoort een dergelijke maatregel tot de mogelijkheden.

Ik keer terug naar de systematische aanpak. Ik zeg net dat we sinds 2016 wel degelijk een systematische aanpak hebben, namelijk 350 kruispunten per jaar aanpakken. Vorig jaar zijn we geraakt aan 339. Ik ga ervan uit dat we voor 2017 er effectief 350 kunnen doen. Ik heb aan AWV gezegd dat we het gaan aanpakken op basis van de mate waarin zich conflicten voordoen. Voorheen was er meer een reactieve aanpak op basis van klachten van burgers of besturen om prioriteit te verlenen aan een of ander kruispunt. In de lange lijst van die 1650 aan te pakken kruispunten, hebben we er nu 1066 aangepakt. De vraag is hoe je daar gaat prioriteren. Welke ga je eerst aanpakken? Dat is nu nog de discussie. Hierbij heb ik gevraagd om te kijken, als de gegevens voorhanden zijn, naar de mate waarin conflicten zich voordoen en de kruispunten waarin meer conflicten worden gemeld, prioritair aan te pakken.

Door die systematische aanpak zijn we erin geslaagd om al 65 procent – ik heb het nog even nagekeken – van de verkeerslichtengeregelde kruispunten in enigerlei mate conflictvrij te maken.

Het moet daarom niet volledig conflictvrij zijn, want dan moet je voor elke verkeersstroom een apart licht hebben. Het gaat dus wel de goede kant op. Ik heb daarvoor de nodige middelen uitgetrokken. U zegt dat er verwarring is

ontstaan. Ik kan me niet voor de geest halen in welk kader de vraag is gesteld, maar het budget van 7 miljoen euro gaat over het budget dat we ter beschikking hebben in het kader van de PCV-maatregelen, namelijk de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. Het zijn voorstellen die bottom-up worden gedaan door lokale besturen. Daarvoor heb ik een budget van 7 miljoen euro. Dat kan dienen voor de verkeerslichten, maar ook voor infrastructurele maatregelen of voor verkeersdrempels enzovoort. Voor het conflictvrij maken van verkeerslichtengeregelde kruispunten was er wel degelijk een budget van 5 miljoen euro dat ik heb verdubbeld naar 10 miljoen euro.

Ik was niet volledig mee toen u de lokale problematiek hebt aangehaald. De vraag naar snelheidsverlaging is nog iets anders dan de vraag naar het conflictvrij maken van een kruispunt. Nog eens, voor alle duidelijkheid, wat de systematische aanpak betreft, gaat het natuurlijk over de gewestwegen. Ik ben wel verheugd over de interesse inzake verkeersveiligheid van sommigen, maar als het moet dienen om munitie te vergaren voor oppositie in de gemeenteraad, dan moet ik u toch wel goed het onderscheid duiden tussen lokale wegen en gewestwegen. In deze commissie zijn we bezig rond gewestwegen. De systematische aanpak die ik hier bespreek, is ook onze verantwoordelijkheid en onze bevoegdheid ten aanzien van de gewestwegen en de ongeveer 1650 verkeerslichtengeregelde kruispunten. Er is dus wel degelijk sprake van een duidelijke systematische aanpak.

Zou het nog vlugger mogen gaan? Ja, graag, maar we zorgen er wel voor dat er nog wat tandjes worden bijgestoken. Ik hoop dat we de doelstelling van die 350 kruispunten overschrijden. Ik zal er alleszins al het mogelijke voor doen om dit nog op te drijven.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, voor alle duidelijkheid, ik denk dat u zeer veel bondgenoten hebt in het parlement om de verkeersveiligheid en de verkeersonveiligheid aan te pakken. De modal shift kan maar werken op het moment dat mensen zich op een veilige manier kunnen verplaatsen. Er zijn steeds meer fietsers, wat een zeer goede zaak is, maar dan moeten we er wel voor zorgen dat ze in de meest verkeersveilige omstandigheden de weg op kunnen. Ik ben blij met de verheldering op een aantal punten omdat in het antwoord op de schriftelijke vraag toch een beetje de indruk wordt gegeven dat de systematische aanpak op dit moment bestaat uit 300 tot 350 kruispunten op een jaar, maar dat er nog geen systematische systeem achter zit om te zeggen daar wel en daar niet. Ik citeer: "Het is de bedoeling om dit in de toekomst op een systematische manier aan te pakken." Vandaar de verwarring.

Goed dat u het budget verdubbelt.

Wat de lokale besturen betreft, was het absoluut niet mijn bedoeling om munitie te verzamelen. Het districtsbestuur had het wel degelijk over een gewestweg. In dat districtsbestuur zitten we samen in het bestuur – ik mag dit misschien niet te luid zeggen na het afgelopen weekend, maar ik ga het toch doen. Het is een lokaal bestuur dat wordt geconfronteerd met een situatie op een gewestweg. Dan zitten we in de aanpak waarbij u zegt 'de tweede lijn'. Het wordt gemeld aan u en uw diensten en men krijgt nul op het rekest. We moeten er echt voor zorgen dat, waar gewestwegen en lokale wegen elkaar kruisen, niet of zo min mogelijk kan gebeuren wat de afgelopen weken onder meer in Antwerpen is gebeurd. Ik ben blij dat u zegt dat we een tandje gaan bijsteken, want het is echt dringend nodig.

Minister Ben Weyts: Ik verwees niet naar u met de opmerking over de lokale problematiek.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.