



Vlaams  
Parlement

vergadering **C59**  
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 december 2015

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak van de inschakeling van een publicrelationsbureau voor het draagvlak van de Noord-Zuidverbinding in Limburg – 439 (2015-2016)                 |    |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het inschakelen van publicrelationsbureaus voor het creëren van een draagvlak in lopende Vlaamse infrastructuurprojecten – 453 (2015-2016)                |    |
| VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inschakeling van een publicrelationsbureau voor het vergroten van het maatschappelijk draagvlak voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding – 474 (2015-2016) | 3  |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de verkeersborden B22 en B23 inzake de voorrang voor fietsers op kruispunten – 510 (2015-2016)                                         | 9  |
| VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersproblematiek in het Waasland – 545 (2015-2016)                                                                                                  | 11 |

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noodzaak van de inschakeling van een publicrelationsbureau voor het draagvlak van de Noord-Zuidverbinding in Limburg – 439 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het inschakelen van publicrelationsbureaus voor het creëren van een draagvlak in lopende Vlaamse infrastructuurprojecten – 453 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inschakeling van een publicrelationsbureau voor het vergroten van het maatschappelijk draagvlak voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding – 474 (2015-2016)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, ik wil beginnen met een duidelijk statement: 'Neen aan de communicatiebureaus'.

Ik zal het meteen heel straf formuleren zodat het ook duidelijk is: heel vaak staat daar leegheid, wat gecamoufleerd moet worden achter dure facturen. De ervaring leert me dat het vaak in die buurt komt. Minister, u bent zelf gedreven en geëngageerd. Ik meen dat oprecht. U bent zelf woordvoerder geweest, net als ik. We zijn dus 'partners in crime'. We weten allebei dat de beste communicatie realisaties zijn, uitgevoerde beslissingen. Om het in volkse taal te zeggen: de daad bij het woord voegen. Ik maak nu de brug naar het ontbrekende stuk Noord-Zuidverbinding in de provincie Limburg.

Als je dat vandaag door een pessimistische bril bekijkt, dan is 95 procent van de Limburgers er voorstander van. Als je het door een optimistische bril bekijkt, dan is dat 98 procent. Vanuit het oogpunt van mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid en het opnieuw aantrekkelijk maken van de dorpskernen van Houthalen en Helchteren is iedereen voor de realisatie van het ontbrekende stuk in de Noord-Zuidverbinding. We hebben in 2008 samen gekozen voor het omleidingstracé. Met of zonder communicatiebureau: de Limburgse Milieukoepel – Gust Feyen en co – zul je nooit bekeren, jamais de la vie. Er zullen ook nog een beperkt aantal buurtbewoners zijn die 'pijn aan hun goesting' hebben. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Zo leer je nog iets bij, Annick. Het leven is één groot leerproces. *(Gelach)*

Als burgemeester of schepen van Mobiliteit of Openbare Werken ga je dan met de ambtenaren van, in dit geval, de diensten van het Agentschap Wegen en Verkeer en mogelijk ook De Lijn, en de lokale administratie rond de tafel zitten met de betrokken buurtbewoners en punctueel kijken of er oplossingen geboden kunnen worden. Lange ervaring heeft me geleerd dat je dan een flink eind weegs geraakt. Je moet een beetje empathisch zijn, luisteren en ook toeschietelijk zijn op die punten waar het mogelijk is. Het nimbyndroom moet uiteraard altijd worden bestreden, want dat gaat in tegen het algemeen belang en het goed van de mensen, dat wij alle kansen moeten geven en steunen.

Het komt er nu op aan om knopen door te hakken. Het ideale is ook daar de vijand van het goede. We mogen zeker geen geld weggooien. We werken met

geld van de mensen. Daarom ben ik erg sceptisch als het gaat over investeringen in communicatiebureaus.

Minister, klopt het verhaal zoals beschreven in het bewuste artikel van Het Belang van Limburg van 4 november 2015? Vanwaar de noodzaak naar positieve communicatie? Zijn er aanwijzingen dat hier nood aan is, of liggen er wolfijzers en schietgeweren te wachten die ons onbekend zijn? Is een pr-bureau de beste optie om een breed maatschappelijk draagvlak te bereiken? Is het niet beter dat u de betrokken maatschappelijke geledingen hoort en ermee in dialoog treedt in plaats van het te verpakken in een 'positieve' communicatie? In welke mate sluit deze offerte aan bij de eerder gevoerde communicatie rond de Noord-Zuidverbinding?

Het is niet mijn aard, maar ik ben sceptisch over deze optie. Er zijn andere wegen te bewandelen die ons sneller naar resultaat kunnen brengen.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Voorzitter, minister, op 4 november 's morgens heb ik aan mijn vrouw gevraagd wie die oude krant had laten rondslingeren. Toen ik die krant van dichterbij bekeek, zag ik dat het papier nog maar weinig vergeeld was om negen jaar oud te zijn. Toen ik goed keek, zag ik dat die krant toch van 4 november 2015 was. Daarin stond inderdaad 'Pr-bureau moet het draagvlak voor de Noord-Zuid vergroten'. Het is voor mij alleszins nieuw dat pr-acties worden ingezet voor dossiers die al lopen. Het is niet dat ik pijn aan mijn goesting heb, maar ik zal u alleszins de exposé bewaren van de poging die is gedaan in 2008. *(Opmerking van Annick De Ridder)*

Wij Limburgers begrijpen elkaar erg goed als we het hebben over pijn aan de goesting.

In 2008 is er enorm veel overlegd binnen de toenmalige coalitie en met de sociale partners in Limburg. Dat is een schoolvoorbeeld van hoe gepoogd is om iedereen op één lijn te krijgen.

Het draagvlak was alleszins groot genoeg. Eén beweging is altijd blijven zeggen dat ze er niet mee akkoord ging, maar het draagvlak was toch zo breed als het op dat moment kon zijn. Er is toen in Limburg over de partijgrenzen heen beslist om hiermee verder te gaan. Het was een beslissing waar ook omwonenden zich in konden vinden, en waar ook een gemeentebestuur zich in kon vinden.

Ik dacht dus dat alle knopen doorgehakt waren en dat we ons vandaag moesten focussen op het realiseren van onze plannen, zodat er gestart kon worden met de werken. Ik vraag me dan ook af welke concrete meerwaarde die campagne voor dit dossier kan betekenen. Voor alle duidelijkheid, minister: het feit dat u tijd en energie in het Noord-Zuiddossier steekt, kan ik alleen maar toejuichen, en samen met mij veel Limburgers. Maar toch vraag ik mij af wat de bedoeling van dit initiatief is.

Minister, bent u van plan om dit ook bij andere infrastructuurprojecten toe te passen? Zo ja, zijn er al projecten die daarvoor in aanmerking komen? Ik heb al het artikel in de pers gelezen, maar kunt u nog eens toelichten waarom het uitschrijven van deze offerte u noodzakelijk lijkt? Wat zijn de doelstellingen? Wat zal deze campagne kosten? Via welke middelen wordt ze gefinancierd? En ik mag er toch van uitgaan dat deze campagne geenszins invloed zal hebben op de reeds genomen beslissingen?

Hebt u al een zicht op de realisatie en de planning van de tijdelijke maatregelen in het dossier van de Noord-Zuidverbinding, met name de verbreding van het

kruispunt in Helchteren en de aanleg van een nieuwe rotonde met tijdelijke brug? U hebt vorige week gezegd dat de aannemer daar mag starten met de werken, maar ik hoor ondertussen dat het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren zegt dat dat onmogelijk is, omdat er nog een procedure loopt, waardoor die werken nog niet uitgevoerd kunnen worden. Kunt u daar enige verduidelijking rond geven?

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

**Johan Danen (Groen):** Minister, deze kwestie kwam niet alleen op 4 november, maar ook op 5 november uitgebreid aan bod in Het Belang van Limburg. En als niet-Limburger twee dagen na elkaar uitgebreid in Het Belang van Limburg verschijnen, dat is niet iedereen gegeven.

Ik stel mij ook heel wat vragen over het dossier dat nu voorligt. Het gaat inderdaad over het creëren van een draagvlak. Als je daarover praat met mensen die het kunnen weten, betekent het creëren van een draagvlak dat je voor het traject start – in dit geval zou dat in 1972 zijn – ondersteuning en goedkeuring van de stakeholders zoekt voor de plannen die je wilt uitvoeren of waarover je wilt beslissen.

De collega's hebben de inleiding al gegeven, dus ik zal me beperken tot mijn vragen. Is het de taak van een pr-bureau om een draagvlak voor een politieke beslissing te creëren? Is het niet veeleer de taak van de politiek zelf om breed gedragen beslissingen te nemen? U wijst erop dat u over 105 miljoen euro beschikt om ruim 100 percelen te onteigenen. U geeft aan dat u zich kunt inbeelden dat de betrokken grondeigenaars niet onverdeeld gelukkig zullen zijn met de onteigeningen. Welke rol zal het aangestelde pr-bureau daarin spelen? Dient het de maatschappelijke druk op de grondeigenaars te verhogen, zodat ze zich bijna verplicht voelen om zich te laten onteigenen?

Bent u van plan om alle actoren samen te brengen om tot een breed gedragen oplossing te komen? Of komt er enkel een campagne om de visie van de regering te promoten, zonder dat de belanghebbenden nog enige inspraak krijgen? Dat zou iets anders zijn dan het creëren van een draagvlak. Dan is het gewoon een pr-campagne over wat al beslist is. Welk budget trekt u daarvoor uit? In verband met de draagvlakverbreding verwees u ook naar de Oosterweelverbinding. Hebt u dan het gevoel dat er rond het Oosterweeldossier een heel breed draagvlak werd gecreëerd?

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, u weet hoe dat gaat met krantenartikelen: soms zit daar een grond van waarheid in, maar het gebeurt wel eens dat die ondergesneeuwd raakt onder ronkende titels. Het klopt dat AWV Limburg een opdracht heeft uitgeschreven, maar de titel van die opdracht was niet 'Pr-bureau gezocht voor draagvlak Noord-Zuid', maar wel 'Overlegstructuur voor de begeleiding van de Noord-Zuid Limburg'. Het gaat dus niet over een flitsende communicatie-campagne om de Limburgers diets te maken dat die Noord-Zuidverbinding een goede zaak is. Het is wel de bedoeling om stakeholders en actoren samen te brengen en om te zorgen voor correcte informatie en informatie op maat over het project.

De voornaamste taken van het externe bureau staan als volgt genoteerd in de opdrachtdocumenten: overlegmomenten met stakeholders, adviesnota's, persberichten, nieuwsbrieven, website, bewonersbrieven in het kader van onteigeningsprocedure, folders en organisatie van infovergaderingen. Het klopt gelukkig ook dat het draagvlak al groot is, maar de vraag naar informatie is dat ook. En naarmate de realisatie van projecten en de eerste spadesteken dichterbij komen,

zie je ook een toename van het aantal vragen, klachten, bezorgdheden en ongerustheden. De kostprijs van de opdracht kan ik u nog niet meegeven, aangezien de aanbesteding nog loopt, maar het lijkt mij evident dat, gelet op de spaarzaamheid, een en ander in verhouding moet staan tot wat we verwachten.

De opdracht sluit eigenlijk aan bij de eerdere communicatieopdrachten over de Noord-Zuidverbinding Limburg. Nu ligt de focus echter niet op de verpakking, maar wel op de inhoudelijk communicatieve begeleiding van overlegmomenten, vergaderingen enzovoort.

Het is belangrijk dat deze externe bureaus bij onteigeningen de juiste informatie verschaffen. Ik denk dat er meer dan honderd onteigeningen moeten worden uitgevoerd van allemaal verschillende percelen. Mensen zitten met vragen over die procedures, over de vergoeding, over de timing van het project. Een extern bureau kan hier zorgen voor een goede vertaling van wat anders toch vaak technisch, administratief jargon is dat eigen is aan grote infrastructuurwerken en onteigeningen.

De opdracht omvat niet enkel de omleidingsweg zelf, maar ook de tijdelijke maatregel. Ik heb in juli tijdens een SALK-rapportering (Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat) moeten toegeven, ik denk aan de heer Ceyssens, dat de communicatie over die voorbereidende werkzaamheden wat fout is gelopen. Ter hoogte van het kruispunt Grote Baan was er wat consternatie. Vandaar dat het extern bureau zich moet toeleggen op de communicatie van die tijdelijke maatregel. Het gaat dan in het bijzonder over de aanleg van de tijdelijke brug en de rotonde.

Vorige week heb ik een stand van zaken gegeven over de tijdelijke maatregelen. Er zijn drie maatregelen gepland. Op korte termijn wordt gestart met de verlenging van de afslagstrook ter hoogte van de N719. De afslagstrook aan de Heidestraat is gepland voor 2016. Wat de uitwerking van de rotonde en de tijdelijke brug betreft, wordt onderzocht of dit kan worden gecombineerd met gemeentelijke rioleringswerken. Op die manier moet men de weg maar één keer openbreken.

Wij zijn klaar. De aannemer is aangeduid. Ik kan voorlopig niet dieper ingaan op de informatie over de positie van de gemeenten. We zijn echter wel klaar om daar te beginnen werken.

Bij grote infrastructuurwerken wordt vaak een beroep gedaan op communicatiebureaus. Waar vroeger meer de nadruk lag op het verpakken van de boodschap, staan die externe bureaus vandaag veel meer in voor de inhoudelijke begeleiding. Zij moeten zorgen voor gedragen oplossingen. Voorbeelden daarvan zijn de Oosterweelverbinding, de A11, Noord-Zuid Kempen. In het Oosterweeldossier was een van de fouten van de BAM wellicht dat er te weinig of onjuiste communicatie was, misschien was die soms te technisch. Daarbij werden de grote voordelen van het Oosterweeldossier en van het Masterplan 2020 te weinig belicht. Als vandaag nog altijd de perceptie bestaat dat het vooral gaat over die tunnel en niet over al die andere investeringen op het vlak van openbaar vervoer, inzake fietsnetwerken en wandelnetwerken, dan heeft dat misschien te maken met een manco op het vlak van communicatie.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Dit geeft een ander beeld, minister. We zijn hier niet bezig over de verpakking, over flashy communicatiecampagnes. Uit uw verhaal distilleer ik vooral informatie in de zuivere betekenis van het woord. U probeert te stroomlijnen waardoor alle externe communicatie via eenzelfde kanaal verloopt om misverstanden en 'double speak' te vermijden.

Alle beslissingen van overheidswege over de Noord-Zuidverbinding moeten op die manier door dat bureau worden gecommuniceerd. Het gaat dan over de verschillende stappen, de vooruitgang van de werken en de timing. Via een 0800-nummer moeten omwonenden en andere weggebruikers bij dat bureau terecht kunnen voor informatie. De ingenieurs van de aannemer, van het Agentschap Wegen en Verkeer en van andere diensten kunnen technische input geven die door de communicatiemedewerkers wordt vertaald in mensentaal voor het bredere publiek. Op die manier wordt iedereen op eenzelfde eenduidige manier geïnformeerd. Grote projecten worden soms bedreigd wanneer we hetzelfde bedoelen maar het anders communiceren, en dat zorgt voor verschillende interpretaties.

Als er op een goede manier gecommuniceerd zou zijn, dan hadden we deze vragen hier vandaag niet gesteld. Vandaag bestaat ook de website [www.denoordzuid.be](http://www.denoordzuid.be). Wordt die website als module, als informatiedrager geïntegreerd? Hoe moet ik dat zien?

Ik kan mij voorstellen dat er bij werken van een dergelijke impact zakelijk moet kunnen worden gecommuniceerd over de vooruitgang, over wat er gaat gebeuren, wat de timing en de stappen zijn, en wat de effecten zijn voor weggebruikers en omwonenden. Ik vind het verstandig om dat aan specialisten toe te vertrouwen. Dan praten we over zuivere, informatieve communicatie naar de buitenwereld. Dan zijn we niet bezig met verpakkingstoestanden en een hoop leegheid. Hier wordt echt toegevoegde waarde gecreëerd.

Ik begrijp niet wie de communicatie naar Het Belang van Limburg heeft gedaan. Dat is een heel andere communicatie. Woorden zijn als kogels: eenmaal vertrokken, zijn ze niet meer te stoppen. Die communicatie vond ik ongelukkig want zij geeft een beeld waarvan heel Limburg zegt: 'Hebben ze daar nog geld voor? En laat ze nu eindelijk uit de startblokken komen.' Ik vertolk hier gewoon de reactie van de goegemeente.

Minister, u vertelt hier een veel genuanceerder en positief verhaal, gericht naar de bevolking, de mensen, naar iedereen die betrokken partij is. Ik hoop dan ook dat het zo is.

Vandaag bestaat de website [www.denoordzuid.be](http://www.denoordzuid.be). Integreer dat. Zorg er vooral voor dat daar niet langs verschillende kanalen, los van elkaar, communicaties gebeuren want voor je het weet, vliegt daar ook weer een wiel af doordat deze of gene iets vroeger en een andere iets later communiceert of een andere terminologie gebruikt, waardoor nieuwe misverstanden worden gecreëerd en daardoor ook nodeloze spanningen.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, ik kan alleen maar blij zijn met uw antwoord. Indien ik op 4 november in de krant zou hebben gelezen dat u al een bureau aanduidt om in de informatie te voorzien bij de verdere uitwerking van de Noord-Zuidverbinding, bij de onteigeningen en bij de werken, dan had ik u alleen maar kunnen bedanken omdat u daarmee zou zijn ingegaan op een vraag die ik hier nog niet zo lang geleden heb gesteld. Ik kan alleen maar mijn hoop uitdrukken dat die communicatie in de toekomst beter zal zijn dan de communicatie over de communicatie. Die is op z'n zachtst gezegd vrij ongelukkig te noemen.

Ik wil mij ook aansluiten bij de heer Keulen: we moeten wat er op de website [www.denoordzuid.be](http://www.denoordzuid.be) staat op elkaar afstemmen.

Ten slotte denk ik dat we niet moeten wachten op de aanduiding van het communicatiebureau om de communicatie met de gemeenten over de doorstromingsmaatregelen al gevoelig te verbeteren. Minister, u verwees naar het

rioleringsdossier. Ik heb in de praktijk geleerd dat er voor eenvoudige rioleringsdossiers heel veel overleg nodig is met de betrokken partners. Zeker voor dit dossier is dat zo.

En dan is er het kruispunt met de weg naar Helchteren. Vorige week maakte ik toen ik na uw antwoord naar buiten ging een klein vreugdesprongetje, maar daags nadien stond ik opnieuw met mijn voeten op de grond toen ik het standpunt van de gemeente daarover hoorde. Ik pleit dus om zelfs al voorafgaand aan de aanduiding van een communicatiebureau een tandje bij te steken in de communicatie ter zake.

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

**Johan Danen (Groen):** Minister, dank u voor uw antwoord. Het gaat over iets anders dan draagvlak creëren.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U zei dat er overlegstructuren zullen worden opgezet om de stakeholders samen te brengen. Om wat te doen? En wie zijn dan die stakeholders?

Ik vind het inderdaad een opdracht voor politici om voortdurend met de mensen en met de lokale beleidsvoerders en politici in contact te zijn, om het beleid te verdedigen en uit te leggen, en om open te staan voor vragen. In dit dossier is dat niet altijd zo geweest.

U zei daarnet dat er in het kader van BAM misschien wat te weinig of wat te technische communicatie is geweest. Ik hoop inderdaad dat er een goed evenwicht zal worden gevonden over wat dan wel een juiste manier van communiceren is. U begrijpt ook wel dat mensen die getroffen worden door, of die negatief staan tegenover dit project, allicht op een andere manier moeten worden benaderd dan mensen die er positief tegenover staan. Dat is niet altijd een eenvoudige taak.

De Groenfractie is voor een oplossing voor de Noord-Zuidproblematiek in Limburg, dus voor de doorstroming, maar wij blijven de omleidingsweg een gemiste kans vinden. Ik wil dit toch nog even zeggen, om niet de indruk te wekken dat wij voorstander zouden zijn van het project zoals het nu voorligt.

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

**Minister Ben Weyts:** Wij blijven met de website [www.denoordzuid.be](http://www.denoordzuid.be) werken.

De aanbesteding van de communicatie kon beter. Daarmee werd meteen de nood eraan bewezen.

Mijnheer Danen, de stakeholders zijn de lokale besturen, de bedrijven, de burgers, die niet alleen last dreigen te hebben van de wegenwerken, maar vooral ook diegenen die het voorwerp zijn van onteigeningen. Dat zijn er heel wat. Die vragen komen in groten getale binnen.

**Marino Keulen (Open Vld):** Het is duidelijk dat de ministers met één stem spreken. Dat is in de politiek belangrijk, maar ook bij grote infrastructuurwerken. Het is belangrijk dat alles wordt geïntegreerd: AWV, de gemeenten, de bestaande website. Dat moet zakelijk en informatief worden gedaan. Denk eens na over een groen nummer waar mensen en instanties terecht kunnen als ze zich willen informeren. Daardoor kun je heel wat problemen op het terrein vermijden. De vragen die wij hier vanmiddag hebben gesteld, werpen alleszins een ander licht op een situatie die vandaag in Limburg op wenkbrauwgefrons wordt onthaald, maar waar bij dezen dan toch opklaring wordt geboden.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de verkeersborden B22 en B23 inzake de voorrang voor fietsers op kruispunten – 510 (2015-2016)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik stel deze vraag om uitleg naar aanleiding van de commotie over uitspraken van de Fietzersbond en mevrouw Kherbache over het naar rechts afslaan of rechtdoorrijden van fietsers bij een rood licht. Ze denken dat de minister koudwatervrees heeft om deze verkeersborden in te voeren in Vlaanderen. Het verkeersbord bestaat sinds 2012, maar is in Vlaanderen op weinig plaatsen in gebruik. De Fietzersbond verwijst naar de positieve evaluatie in Brussel en in het buitenland.

We zijn allemaal overtuigd dat we kruispunten zo goed mogelijk moeten inrichten en dat we hierbij speciale aandacht willen geven aan de fietsers. In verschillende discussies is er onder andere gesproken over het conflictvrij inrichten van kruispunten, maar dit zorgt in de eerste plaats voor heel wat kosten en er is vaak veel tijd nodig om dit te realiseren. Het zou dus veel gemakkelijker kunnen zijn om bijvoorbeeld het verkeersbord B22 of B23 te plaatsen.

Op zoek naar goede en goedkopere oplossingen stelde ik u ook een schriftelijke vraag over het proefproject op de ring van Roeselare met een aparte groenzone voor fietsers. Ze krijgen op de kruispunten als eerste een groenzone, zodat ze conflictvrij kunnen oversteken. Dit project blijkt meer dan geslaagd. Met een jaar werking achter de rug zijn de cijfers heel positief. Er zijn nauwelijks nog ongevallen met fietsers gebeurd. De kostprijs van dit project is miniem.

Minister, welke initiatieven voor de fiets zult u nemen om de kruispunten verkeersvriendelijker in te richten? Mogen we in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan extra maatregelen voor de fietsveiligheid verwachten? Welke problemen ziet u om deze verkeersborden B22 en B23 in te voeren? Welke initiatieven zult u nemen om de groenzone voor fietsers, zoals in Roeselare, uit te breiden op de gewestwegen?

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

**Minister Ben Weyts:** Bij de inrichting van kruispunten moeten we met verschillende factoren rekening houden zoals de verkeersplanologische context en de verkeersveiligheidsanalyse. Waar het verkeer elkaar kruist, is er immers een verhoogde kans op ongevallen. Een kruispunt is een plaats waar verschillende verkeersmodi letterlijk met elkaar in contact komen.

Bij het ontwerp van een kruispunt – of het nu gaat over een rotonde, een verkeerslichtengeregeld kruispunt, een voorrangskruispunt of zelfs een ongelijkgronds kruispunt – worden altijd de voor- en nadelen voor elk van de verkeersmodi ten opzichte van elkaar afgewogen. We streven ernaar om conflicten met zwakke weggebruikers zoveel mogelijk te vermijden, zowel op nieuwe als op bestaande kruispunten. Bij nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen trachten we het kruispunt maximaal conflictvrij te maken, inclusief de aanleg van voldoende lange links- en rechtsafslagstroken.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) besteedt vanzelfsprekend prioritair aandacht aan de veiligheid van fietsers en voetgangers. Dit zit vervat in het Vademecum Fietsvoorzieningen en Voetgangersvoorzieningen. Ook op de bestaande

kruispunten probeert het AWW de veiligheid te bevorderen en conflicten met zwakke weggebruikers zoveel mogelijk te vermijden.

Momenteel werkt het AWW aan een visie om deze doelstellingen te implementeren in de bestaande verkeersregelingen. De mate waarin een bestaand kruispunt conflictvrij kan worden gemaakt, hangt echter af van een aantal factoren zoals de beschikbare ruimte om lange links- en rechtsafslagstroken te maken. Op de meeste bestaande infrastructuur is dat het grootste probleem. We zitten geklemd tussen bebouwingen. Een ander probleem is de aanwezige verkeersintensiteit en de capaciteit van het bestaande kruispunt om deze te verwerken. Volledig conflictvrije regelingen betekenen immers ook langere wachttijden voor iedereen.

Om de capaciteit van een kruispunt te verhogen, zijn vaak infrastructuuringrepen nodig die niet overal mogelijk zijn. Waar de voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij kunnen worden geregeld, zullen we andere opties overwegen. Hier wordt onder meer gedacht aan: enkel het links afslaan conflictvrij maken, het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen. Vandaag is daar soms nog verwarring over. Automobilisten kijken enkel naar het voetgangerslicht en niet naar het fietserslicht omdat dat een aparte groenperiode heeft. Daar proberen we zoveel mogelijk het fietsersgroen en het voetgangersgroen te laten samenvallen.

Er wordt ook gedacht aan 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 het al dan niet afslaand gemotoriseerd verkeer. Er is ook het idee om oranje-gele knipperlichten aan te brengen die steeds werken als er fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn.

Ik wil even de chronologie van een en ander schetsen in verband met de vraag over de verkeersborden B22 en B23. Op 22 juli 2011 nam de Vlaamse Regering een duidelijk standpunt in op voorstel van minister Crevits met een negatief advies ten aanzien van het wetsvoorstel dat het koninklijk besluit wijzigt om fietsers toe te staan in bepaalde gevallen, zoals bij het rechtsafslaan, de verkeerslichten te negeren. De reden was omdat deze praktijk beter via infrastructurele ingrepen kan, en met een specifiek verkeerslicht in plaats van met borden.

Op 3 februari van dit jaar vroeg de administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer naar mijn standpunt ter zake. Ik heb de positie van de vorige Vlaamse Regering herbevestigd. De vraag kwam omdat het onderwerp ter sprake kwam in verschillende Adviesgroepen voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG's). De vraag kwam dus van onderen uit. Ze vroegen zich af hoe het nu zat met het rechts afslaan, wat ze nu moesten aanvangen met de borden B22 en B23.

Mijn kabinet heeft toen contact opgenomen met zowel het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) als met het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) om hun standpunt te vragen in functie van de verkeersveiligheid. Beide organisaties hebben bevestigd dat het geen goede zaak zou zijn voor de verkeersveiligheid.

Vorige week heb ik naar aanleiding van de commotie in de pers ook gevraagd of er iets veranderd was in de stellingname. Opnieuw heeft men geantwoord, zowel vanuit het BIVV als vanuit het IMOB, dat ze geen voorstander zijn van de regeling, en dat om verschillende redenen.

Ten eerste zorgen de verkeersborden voor onduidelijkheid bij de weggebruikers, wat tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden. Zo is er bijvoorbeeld het conflict tussen de overstekende voetganger en de doorrijdende fietser.

De studie van de Universiteit Hasselt wijst, ten tweede, op de gevaren van een 'spillover effect', waarbij men de praktijk, het 'roodrijden', gaat toepassen op alle

kruispunten, of er nu wel of niet een verkeersbord B22 of B23 staat. Dit fenomeen kan volgens mijn informatie reeds vastgesteld worden, vooral in grotere steden. Dit leidt ook tot een soort 'bandwagon effect': andere weggebruikers zien dit en kopiëren het gedrag. Ze negeren met andere woorden ook het rood en slaan gewoon rechtsaf. Dit wordt reeds vastgesteld in Antwerpen en Gent.

Daarnaast is het ook educatief heel moeilijk uit te leggen aan kinderen waarom ze in het ene geval wel door het rood mogen rijden en in het andere geval niet. Ik denk eerlijk gezegd dat we nood hebben aan bevattelijke, duidelijke regels, die overal gelden. De wegcode is al moeilijk genoeg. Als er dan nog eens onderscheid wordt gemaakt naargelang de specifieke locatie, dan leidt dat enkel tot verwarring. Niet alleen kinderen, maar wij allemaal hebben nood aan duidelijke regels die geen voorafgaandelijke interpretatie ter plekke vereisen voor we weten welk gedrag we als weggebruiker aan de dag moeten leggen.

U vroeg ook naar het proefproject in Roeselare. Het bevestigt dat we bij het ontwerp van een lichtenregeling steeds rekening moeten houden met de lokale omstandigheden van het kruispunt zoals de inrichting, de inplanting, de gebruikers en de intensiteiten. Naast de verkeersveiligheid speelt natuurlijk ook de doorstroming een heel belangrijke rol. Uit de eerste ervaringen met het proefproject in Roeselare blijkt alvast dat het principe van een aparte groenzone voor fietsers enkel toepasbaar is op locaties waar niet te veel voetgangers zijn. Bijgevolg zegt men nu al heel duidelijk dat dit geen praktijk zal zijn die we overal zullen toepassen. Dit is locatiegebonden en houdt verband met de frequentie van het aantal voetgangers en fietsers.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Uw standpunt over de borden B22 en B23 is heel duidelijk: u volgt nog steeds het standpunt dat minister Crevits had tijdens de vorige legislatuur.

Ik ben ook blij te horen dat er een visie zal worden uitgewerkt om de doelstellingen in verband met veilig fietsverkeer te implementeren. Er zal namelijk worden bekeken wat de mogelijkheden zijn op de bestaande kruispunten.

Ik hoor u zeggen dat AWW niet van plan is om het proefproject dat in Roeselare loopt, te implementeren op andere kruispunten. Nochtans heeft het proefproject bewezen dat dat toch heel veilig is. Ik weet dat het niet optimaal is voor de doorstroming. Dergelijke proefprojecten hebben echter aangetoond dat een kruispunt verkeersveilig kan worden gemaakt door de aanpassing van het verkeerslicht voor de fietsers. Daarom wil ik u toch nog eens vragen om te overwegen om op de bestaande kruispunten dat verkeerslicht aan te passen, zodat het iets sneller groen wordt voor de fietsers. Als dat de veiligheid van de fietsers verhoogt, moeten we daarvoor openstaan, ook als het een stuk nadeliger is voor de doorstroming.

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

**VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersproblematiek in het Waasland – 545 (2015-2016)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

**De voorzitter:** De minister heeft mij toegelicht dat de vraag om uitleg van de heer De Meyer eerder past in het meerjarenprogramma.

De heer De Meyer heeft het woord.

**Jos De Meyer (CD&V):** Voorzitter, de vraag om uitleg is geagendeerd. Sta mij dus ook toe ze te stellen.

Minister, ik heb er alle begrip voor dat er, gezien de vele vragen aan uw kabinet, soms eens een vraag om uitleg ontsnapt. Ik heb de gewoonte om dan een dag of tien te wachten, eerst een telefoontje te plegen en die vraag om uitleg dan om te zetten in een schriftelijke vraag. Dat is ook nu gebeurd.

Mijn schriftelijke vraag van 3 september 2015 over de mobiliteit in het land van Waas heeft een geëngageerd antwoord gekregen van de Vlaamse Regering, met respect voor de vele zorgen die er zijn. Laat dat duidelijk zijn.

U hebt er gewezen op een aantal verschillende infrastructuurprojecten: de uitbreiding van de E34, de uitbreiding van de E17, de tangent E17-N70 in Sint-Niklaas en de tangent N70-E34 in Vrasene. U hebt een onderscheid gemaakt tussen die vier grote werven.

Bij dergelijke werken zijn er natuurlijk twee elementen: het eerste luik is het goedkeuren, de principes en de stand van zaken meegeven en het tweede luik is: welke middelen voor welke fase? Daarover ging mijn schriftelijke vraag. Het is ook de vraag die ik nu wil stellen. Hoever staat het? Kunt u deze cijfergegevens geven?

Ik heb daarnet via de voorzitter vernomen dat u dit niet zou doen. Dat zou mij enigszins verrassen, in die zin dat ik vernomen heb dat men volgende week het rollend meerjarenprogramma zou krijgen. Hierbij wil ik u het volgende meegeven. Ik zit hier al enige tijd. Ik heb een periode meegemaakt dat we in de commissie Openbare Werken de werkzaamheden rond de begroting niet startten voor wij het rollend meerjarenprogramma kregen. Dan heb ik de periode meegemaakt dat het rollend meerjarenprogramma overhandigd werd aan de parlementsleden van de commissie voor de stemmingen gebeurden. We zijn nu in een volgende fase, namelijk dat de stemming in de plenaire vergadering blijkbaar niet zal gebeuren voor we het rollend meerjarenprogramma krijgen. Ik heb wel begrepen dat u zich geëngageerd hebt om ons dat volgende week te bezorgen. Daar leid ik uit af dat uw administratie deze gegevens vermoedelijk reeds heeft. Het zou mij verwonderen dat uw administratie daar in het weekend nog de laatste hand aan zou leggen en dat daarna nog alle werk zou moeten gebeuren. Ik blijf uitdrukkelijk vragende partij om dit te krijgen.

Trouwens, minister – en dan wordt het een klein beetje emotioneel –, mocht u mij nu enkel zeggen dat ik dit later zal krijgen, dan voel ik mij als parlements lid eigenlijk een stuk tekortgedaan, want dan vond ik dat u mij dat hoffelijkheids-halve vroeger had kunnen meedelen.

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

**Minister Ben Weyts:** U hoeft zich geenszins tekortgedaan voelen. Pas vandaag zag ik wat de vragen ter zake waren en heb ik dit onmiddellijk meegegeven aan de parlementsvoorzitter. Die heeft u ook bij voorbaat daarvan op de hoogte gesteld. U verwijst immers ook naar het antwoord van de parlementsvoorzitter, die u ter zake geïnformeerd heeft – maar dit terzijde. Trouwens, het is net om u of andere collega's niet tekort te doen. Ik kreeg regelmatig vragen daaromtrent, ook in de bespreking van de beleidsbrief afgelopen weken. Aansluitend bij de traditie van mijn voorganger worden inderdaad meerjareninvesteringsprogramma's bezorgd voor de stemming van de begroting in de plenaire vergadering. Daarmee sluit ik aan op een bestaande traditie.

Ik heb herhaalde vragen gekregen, niet alleen rond het Waasland. U kent onze bezorgdheid, die we delen, daaromtrent, zeker in functie van verdere grote

infrastructuurwerken die daar gepland zijn. Maar als we natuurlijk vooraf informatie gaan vrijgeven over het meerjareninvesteringsprogramma, gefragmenteerd, dan geldt dat voor alle collega's en over alle regio's, alle gemeenten en alle wegen. Uiteindelijk moet je de afspraak die daarover bestaat, niet meer naleven. Het is absoluut geen kwestie van u tekort te doen, maar integendeel, net van het gelijk behandelen van eenieder. U hebt gelijk: ten aanzien van sommige aspecten is de administratie vroeger klaar dan ten aanzien van andere. Het is gewoon de afspraak en de methodiek om dat gezamenlijk te communiceren, naar iedereen tegelijkertijd.

Daarom werd blijkbaar de schriftelijke vraag niet beantwoord, waarvoor mijn excuses, want dat had men evengoed kunnen meegeven. Het antwoord op deze mondelinge vraag moet ik wel hiertoe beperken.

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

**Jos De Meyer (CD&V):** Minister, ik ben ontgoocheld, en dan steek ik dat niet weg, dan zeg ik dat in alle openheid. Ik was enthousiast over het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 3 december, en dat heb ik ook duidelijk gezegd. Maar als ik op 3 december een schriftelijke vraag stel, waarop ik geen antwoord krijg, en waar ik ook begrip voor had, en dan een vraag om uitleg indien en pas de dag dat ze geagendeerd wordt om 17.15 uur van de voorzitter moet vernemen dat ik geen antwoord zal krijgen, dan ben ik ontgoocheld.

Als u zich beroept op het gelijkheidsbeginsel, minister, dan wil ik u voorstellen om daar nog drie keer over na te denken, anders zal ik u te gepasten tijde – maar u zult me dat werk besparen – een bloemlezing geven van de antwoorden op schriftelijke vragen waarin wel bedragen staan over werkzaamheden die in 2016 zullen worden uitgevoerd. Enerzijds heb ik appreciatie voor uw intenties op lange termijn, maar anderzijds ben ik ontgoocheld omdat ik geen antwoord krijg op mijn concrete vragen en wegens deze manier van werken.

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

**Koen Daniëls (N-VA):** Ik verwijs naar de bespreking van de beleidsbrief vorige week. De punten van het Waasland kwamen toen aan bod. Ik verwijs ook naar de bespreking deze namiddag over de voortgangsrapportage Masterplan 2020. Ik heb expliciete vragen gesteld over de wegenprojecten in het Waasland die verder behandeld zijn, die meegenomen zijn. Zoals de minister deze middag zei, worden er eindelijk stappen vooruitgezet. Ik heb de afgelopen dagen bij de bespreking van zowel de beleidsbrief als de begroting als bij de voortgangsrapportage geen andere vragen gehoord van de collega's die hier de hele tijd aanwezig waren, dan de vraag naar de timing en de budgetten. Ik kijk daar zoals alle collega's in deze commissie heel hard naar uit.

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