



Vlaams
Parlement

vergadering **C236**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 mei 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van gemarkeerde oversteekplaatsen voor fietsers – 1916 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vermijden door vrachtwagens van Belgische auto-snelwegen door de kilometerheffing – 2061 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sluijverkeer en de kilometerheffing – 2087 (2015-2016)	6
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid – 2116 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verbreding van de Brusselse ring – 2131 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactie van Brusselse ministers op de geplande werken op de ring rond Brussel (R0) – 2149 (2015-2016)	14
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sportief zwemmen in open water – 2147 (2015-2016)	19
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onveilige verkeerssituaties bij overstekende fietsers terwijl het voor voetgangers al rood is – 2152 (2015-2016)	21

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van gemarkeerde oversteekplaatsen voor fietsers – 1916 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, minister, een dienstorder van MOW/AWV (Mobiliteit en Openbare Werken/Agentschap Wegen en Verkeer) van 2014 gaat over de gekleurde wegoppervlakken voor fietsvoorzieningen. Op tal van kruispunten heeft het Agentschap Wegen en Verkeer sinds de invoering van dat befaamde dienstorder de gemarkeerde fietsoversteken verwijderd. Hier en daar worden ze vervangen door een okerkleurige strook.

Eerder dit jaar stelde ik u hierover een vraag. In het antwoord gaf u mee dat het reglement van de wegbeheerder bepaalt dat de blokmarkering niet mag worden aangebracht op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangsregels moeten naleven als de andere bestuurders. Over het effect op verkeersveiligheid zei u: "Het meetbaar effect van deze ingreep kan het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers zijn ter hoogte van deze verwijderde markeringen. Dit kan worden gemeten door middel van een grondige voor- en nastudie. De periode na de ingreep dient hiervoor voldoende lang te zijn om statistisch relevante effecten te kunnen meten. Momenteel beschikt het Agentschap Wegen en Verkeer echter maar over ongevalgegevens tot en met 2013. Aan de hand van deze data is het momenteel nog niet mogelijk om een dergelijke evaluatiestudie uit te voeren."

Wat zijn de precieze argumenten om de blokmarkeringen te laten verwijderen? Waarom worden op sommige plaatsen okerkleurige stroken aangebracht en op andere plaatsen niet? Is het effectief de bedoeling om het effect van de weggehaalde of gewijzigde markeringen te evalueren als er geen overzicht kan worden gegeven waar welke aanpassingen werden uitgevoerd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dames en heren, er geldt al sinds enkele jaren een verbod op blokmarkering op kruispunten. Als er nu blokmarkeringen verwijderd worden op een kruispunt, is dit alleen om de situatie in overeenstemming te brengen met de vigerende wetgeving.

Daarnaast is er ook de instructie om de blokmarkering die is aangebracht buiten de strikte perimeter van het kruispunt te verwijderen als deze vlak naast een voetgangersoversteek is aangebracht. Dat gebeurt uit bezorgdheid voor de veiligheid en om verwarring tegen te gaan. Er is gebleken dat het aanbrengen van een blokmarkering vlak naast een zebrapad als verwarrend wordt ervaren: de voetganger heeft voorrang op een zebrapad in tegenstelling tot de fietser op de blokmarkering. Daar is misvatting over. In de praktijk blijkt dat blokmarkering door veel fietsers wel als voorrangsgerechtigd wordt beschouwd, zeker als men ziet dat voetgangers wel voorrang hebben.

Om de verwarring te verminderen, werd in de voorschriften opgenomen dat er enkel nog blokmarkeringen mogen worden aangebracht als er vlak naast geen zebrapad aanwezig is. Indien op het kruispunt weinig voetgangers en veel fietsers oversteken, beperkt men zich tot het aanbrengen van blokmarkering. Indien op het kruispunt veel voetgangers oversteken en eerder weinig fietsers, brengt men enkel een zebrapad aan.

Met betrekking tot de fietssuggestiestroken geldt de instructie inderdaad dat deze facultatief kunnen worden aangebracht dwars over de voorrangsweg. Dit kan worden toegepast als er nood is aan specifieke geleiding voor de fietser. Dat gebeurt als men vanuit veiligheidsoogpunt een specifiek tracé wil aanduiden. Daarbij telt dat de toepassing ervan redelijk duur is, zeker in verhouding tot de slijtage. Het verkeer op de voorrangsweg rijdt daar constant over en dat zorgt ervoor dat de markering vrij snel opnieuw moet worden aangebracht. Er wordt daarom sinds kort aanvaard dat een fietssuggestiestrook ook kan worden uitgevoerd onder de vorm van het aanbrengen van fietslogo's op de rijbaan.

Het dienstorder is van kracht sinds oktober 2014 en de laatste ongevalgegevens die binnen zijn, dateren van 2013. Dat maakt een vergelijking zeer moeilijk. Wanneer de meest recente ongevalsgegevens bekend zijn, kan per betrokken kruispunt onderzocht worden of er een causaal verband bestaat tussen het ongeval en de weggenomen markeringen.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, het is belangrijk om te kijken of het dienstorder effectief de verkeersveiligheid dient. Als dat het opzet is, moet op zijn minst in kaart kunnen worden gebracht waar de markeringen zijn weggehaald. Dat vind ik erg belangrijk.

We moeten in het achterhoofd houden dat er in de hoofdinrichting voor de fietsers vaak geen zichtbare oversteekzone is. Ik denk aan een invalsweg om een ringweg over te steken om in de stad te komen.

Ik hoop dat u ervoor zult zorgen dat we een goede evaluatie kunnen maken van die maatregel om na te gaan of ze de verkeersveiligheid dient.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Ik wil er toch op wijzen dat die dienstorder op het terrein voor enorm veel verwarring en discussies met de plaatselijke overheden zorgt. Het is niet uit te leggen dat op sommige kruispunten de wegmarkeringen en op andere de kleurmarkeringen zijn weggehaald. Ik kan dat aan de oude dametjes in Brugge niet uitleggen. Om een of andere theoretische reden zegt men dat het een probleem zou zijn als de automobilist denkt dat de fietser voorrang zou hebben en dat het ook een probleem zou zijn dat de fietser denkt dat hij voorrang zou hebben. Het enige resultaat van de kleurmarkeringen, van het duidelijker omlijnen waar de fietser kan rijden is een geruststellend gevoel – maar geen verkeerd geruststellend gevoel – zowel bij de voorzichtige autobestuurder als bij de voorzichtige fietser, waarbij het duidelijk is dat er een fietser kan aankomen.

Er zijn drukke kruispunten en bruggen waar men die markeringen nu heeft geschrappt, alsof de fietser nu weer aan zijn lot wordt overgelaten. Dat is in tegenspraak met wat vanuit de gemeenten gebeurt inzake het nog meer benadrukken van waar fietsers rijden. Ik begrijp dit echt niet. Dit is nu, met vertraging, in volle uitvoering. Als we dan nog wachten op cijfers om te gaan zeggen of er meer of minder ongevallen zijn ... Er wordt gewoon een onveiligheidsgevoel gecreëerd, en zelfs een overmachtsgevoel bij de niet-oplettende autobestuurder. U moet die dienstorder echt in vraag stellen. Op het terrein zijn er permanent vervelende discussies waarin de bevolking niet meer op dezelfde golflengte van de administratie zit en waarin de gemeentelijke overheden gewrongen tussen zitten. Ik kan de administratie niet verdedigen in wat ze op het terrein aan het doen is. Ik zou heel graag hebben dat u dat met een stuk gezond verstand naar u toe trekt en vanuit het standpunt van de bevolking herbekijkt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik volg de heer Landuyt voor een groot deel omdat er veel onduidelijkheid over bestaat. Blijkbaar werden er blokmarkeringen aangebracht die opeens, sedert de dienstorder 2014, niet meer kunnen. Sommige markeringen worden verwijderd – blijkbaar worden ze niet allemaal verwijderd, en hier en daar worden ze vervangen door okerkleurige streken. U spreekt zelf over verwarring en misvatting. Met het verhaal dat we nu pas gehoord hebben uit Brugge, is er duidelijk verwarring en onduidelijkheid.

U hebt het fietsplan enkele weken geleden voorgesteld. Vanuit de commissie staan we allemaal achter het plan. We kiezen voor de fietser. Ik pleit voor heel duidelijke communicatie, uniformiteit en een duidelijke visie omtrent de plaats van de fietser in het verkeer.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is net vanuit die bezorgdheid dat de maatregel is genomen. De insinuatie dat de administratie dat zou doen om wie dan ook een beetje te pesten, of om het leven moeilijker te maken, is niet juist. De maatregel is weloverwogen genomen en vanuit een oprechte bekommernis, met de bedoeling verwarring tegen te gaan. Zoals ik heb trachten uit te leggen, bestonden er effectief wel situaties waarbij een blokmarkering, zeker naast een zebrapad, tot een vals gevoel van veiligheid leidt en tot de onterechte overtuiging dat men voorrang heeft bij het kruisen van de weg. Daar gaat het over. Dat geeft natuurlijk aanleiding tot heel wat onduidelijkheid. Op de kruispunten bestaat er trouwens al jaren een verbod. Ongetwijfeld kan men zeggen dat niet alle kruispunten met dat verbod in regel werden gebracht. Dat is een reden te meer om dat zo snel mogelijk te doen.

Het is net omwille van het veilig gevoel dat de okerkleurige laag wordt aangebracht, omdat dat het felst opvalt. Ik sta volledig open voor welke evaluatie dan ook, maar dat moet natuurlijk gebeuren op basis van concrete cijfers, die ons hopelijk zo snel mogelijk worden aangereikt. Het is geen gemakkelijk verhaal. We moeten een optimaal evenwicht zoeken tussen enerzijds het leiden van de fietser naar een tracé dat te verkiezen valt, en anderzijds de veiligheid en het vermijden dat niet onterecht de indruk wordt gewekt dat men voorrang geniet.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik heb uw openheid om te evalueren, goed genoteerd. Als ik een vraag stel over waar er gewijzigde markeringen in Vlaanderen zijn aangebracht of weggenomen, dan krijg ik van uw administratie het antwoord dat ze dat niet weet. Als we goed evalueren, moeten we weten waar dat gebeurd is, om, als de verkeersveiligheidscijfers bekend worden, de match te kunnen maken tussen waar er iets is veranderd en waar er meer of hopelijk minder ongevallen werden opgetekend. Ik zou u toch nog eens willen vragen om na de evaluatie te gaan kijken wat nu het beste is en om goed bij te houden waar gewijzigde omstandigheden worden gecreëerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We kunnen dat enkel doen ten aanzien van de kruispunten in ons eigen beheer, niet op de lokale wegen. Ik veronderstel dat men zegt dat men dat niet weet van alle kruispunten, eenvoudigweg omdat we niet alle kruispunten in Vlaanderen beheren. Het gaat enkel over die in ons eigen beheer, namelijk die op de gewestwegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vermijden door vrachtwagens van Belgische autosnelwegen door de kilometerheffing
– 2061 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sluipverkeer en de kilometerheffing
– 2087 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, mijn vraag weekt toch wel wat belangstelling los. Ik heb er ondertussen al heel wat telefoons over gekregen, niet alleen uit de media maar ook uit de wereld van het transport.

Uit de eerste cijfers van de Nederlandse VerkeersInformatieDienst (VID) blijkt dat er meer vrachtwagens in Nederland rijden sinds 1 april, toen de kilometerheffing voor vrachtwagens in het koninkrijk België werd ingevoerd. Transportfirma's rijden om via Nederland, voornamelijk op het tracé Antwerpse haven – Ruhrgebied, om zo de tolkosten te minimaliseren. Dat zeggen althans de Nederlanders. De VID komt tot deze conclusie nadat hij vier routes van en naar de Antwerpse haven heeft bestudeerd.

De grensovergangen waar vroeger traditioneel het vrachtverkeer ons land binnenreed, moeten het stellen met een afname in het aantal vrachtwagens. Bijvoorbeeld in Stein is er 5 procent minder vrachtverkeer, en in Hazeldonk 7 procent. Bij andere grensovergangen, dichterbij de Antwerpse haven, bijvoorbeeld Ossendrecht, ziet men een toename van passerende vrachtwagens van maar liefst 10 procent. Ook wijst de VID erop dat kleinere grensovergangen frequenter gebruikt worden. Dit zorgt vooral voor meer verkeersdruk op de Nederlandse autosnelwegen in de provincies Noord-Brabant en Nederlands-Limburg. De Nederlanders spreken nu al over een blijvend effect.

De communicatie dat wij hier volop bezig zijn met een kilometerheffing voor auto's, ook al is het dan ten vroegste voor 2019, zorgt in Nederland voor heel wat onrust. Deze beperkte meting toont wel een duidelijk beeld: buitenlandse vrachtwagens die omrijden om de kilometerheffing zo veel mogelijk te ontwijken. Bij de invoering van de kilometerheffing werd uitgegaan van het economisch principe dat de transporteurs zo min mogelijk kilometers zouden omrijden en steeds voor de kortste weg zouden kiezen. Nu blijkt dat een al dan niet beperkt deel van de vrachtwagenchauffeurs toch kiest voor een omweg in plaats van de kilometerheffing te betalen, is het misschien tijd om de kilometerheffing hier en daar aan te passen. Dit zorgt mogelijk voor minder inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. We hadden daar een duidelijke bestemming voor, namelijk bijkomend onderhoud aan onze wegen en meer bepaald onze autosnelwegen.

Minister, bent u op de hoogte van deze problematiek? Hebt u hierover al overleg gehad met de transportsector? Hebt u hierover al overleg gehad met de Nederlandse actoren, het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Nederlandse transportsector? Indien niet, bent u op korte termijn van plan dat overleg te hebben? Klopt het beeld dat VID schetst op basis van de uitgevoerde metingen? Indien dit klopt, is er een gevolg voor de vooropgestelde inkomsten aan Vlaamse kant uit de kilometerheffing? Hebt u aanwijzingen dat er effectief meer vrachtverkeer is bij de kleinere grensovergangen, en dan specifiek de

gewestwegen die niet onder de tolheffing vallen? Indien dat het geval is, plant u hier op korte termijn corrigerende maatregelen, dus het uitbreiden van het onderhefvege wegennet?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Sinds 1 april 2016 is de kilometerheffing van start gegaan. Een van de schrikbeelden die hierbij ontstond, is het gevaar voor extra sluipverkeer. Ondertussen zijn er ook al nulmetingen gebeurd, maar het lijkt me nog te vroeg om hierover uitspraken te doen. Als je met bedrijfsleiders spreekt, dan hoor je dat ze bezig zijn met de berekening van de meest voordelige route, en in hun berekening hebben ze aandacht voor alle aspecten.

Mijn stad Menen en de buurgemeente Wevelgem hebben beide voorgesteld om hun verkeersreglement aan te passen op de N8 om het sluipverkeer van zware vrachtwagens tegen te gaan. Het sluipverkeer op die weg was al langer een probleem. Daarom stelden beide gemeenten voor om een verbod voor 7,5 ton in te roepen. Voor alle duidelijkheid, we hebben die vraag gesteld voor we wisten dat een stuk van de N8 een tolweg zou worden. De aanvraag werd voorgelegd aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die heeft ze geweigerd, met volgende argumentatie: "Overwegende dat het Agentschap Wegen en Verkeer niet akkoord kan gaan met de maatregel aangezien de N8 geselecteerd is als een tolweg. Door de selectie van de N8 als tolweg zal het vrachtverkeer andere reisroutes kiezen. Dit maakt dat de doortocht minder belast zal worden door doorgaand zwaar verkeer. Het invoeren van een tonnageverbod is door deze maatregel overbodig geworden."

Het gaat me niet over het afwijzen van het reglement. Daar kan ik in komen, maar met de redenering heb ik een probleem. Het lijkt erop dat de administratie ervan overtuigd is dat de kilometerheffing sluipverkeer in de hand werkt. Dit lijkt me in te gaan tegen de beleidsbeslissing van de kilometerheffing.

Minister, welke aanwijzingen of indicaties heeft de administratie om ervan uit te gaan dat de kilometerheffing het sluipverkeer in de hand werkt? Kunt u het eens zijn met de redenering van AWV? Zijn er resultaten bekend van studies rond sluipverkeer die deze redenering staven? Wat is de impact van de kilometerheffing op lokale verkeersreglementen? Kunnen nog aanpassingen gebeuren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Nederlandse VerkeersInformatieDienst VID is een privéorganisatie, en geen overheidsdienst.

Uiteraard volgt ons Verkeerscentrum de situatie ter plaatse zo maximaal mogelijk van nabij op. De vaste telinstallaties houden verschuivingen in het oog, maar het is absoluut te vroeg om definitieve uitspraken te doen. Momenteel hebben we geen aanduiding van grote verschuivingen.

In het najaar van 2016 is een gewestdekkende controlemeting gepland. De aanbesteding ervan zal volgende week waarschijnlijk op de markt worden geplaatst.

Een objectieve inschatting van de eventueel optredende verschuivingen in de verkeersstromen zal maar kunnen gebeuren aan de hand van deze resultaten en niet op basis van een beperkte momentopname van een maand. Voor april stelt men geen relevante stijgingen of dalingen vast. De voorlopige data vallen binnen het bereik van de normaal optredende fluctuaties die worden veroorzaakt door onder meer wegwerkzaamheden, incidenten en feestdagen. We mogen niet vergeten dat april een atypische maand was, omdat daarin dit jaar de paasvakantie viel en de opstart van een dergelijk tolheffingssysteem een gewenningsperiode in

het gebruikersgedrag veroorzaakt. Het is dan ook te vroeg om de bevindingen gerapporteerd door de Nederlandse VerkeersInformatieDienst bij te treden of te weerleggen.

Wat de kleinere grensovergangen betreft, zijn er geen actuele cijfers bekend, maar ik heb via mijn mobiliteitsbegeleiders ook geen signalen ontvangen van significant toegenomen of verminderde verkeersvolumes op deze plaatsen. Dit sterkt mij in mijn standpunt dat, alvast voor het commerciële internationale transport, de loonkost doorslaggevend blijft voor de routekeuze.

Mijn kabinet heeft op geregelde tijdstippen overleg met de transportsector. Ook zij melden geen belangrijke gedragsveranderingen bij Belgische truckers.

Mevrouw Fournier, op het vlak van inkomsten uit de heffing verneem ik van Viapass dat de inkomsten voor de maand april voor circa 90 procent de vooropgestelde cijfers benaderen van een doorsnee maand. Ik herhaal echter dat april 2016 een atypische maand was, gelet op de paasvakantie en de gewenningsperiode.

Ook hier is eerst nood aan resultaat over verschillende maanden vooraleer conclusies kunnen worden getrokken.

Wat de afkeuring betreft van het tonnageverbod op de N8 van de stad Menen en de gemeente Wevelgem, dien ik u bij te treden dat de motivering hiervoor geen steek houdt. Er speelden immers meerdere motieven mee waarop de afkeuring gebaseerd is, zoals voornamelijk het verbindend karakter van de weg voor vrachtverkeer. De gemeenten waren hiervan middels een voorgaand overleg wel van op de hoogte.

Om niet vooruit te lopen op de resultaten van de monitoring, zal AWW voorlopig maatregelen voor het weren van doorgaand vrachtverkeer op gewestwegen niet invoeren, omdat we een beslissing willen nemen aan de hand van weloverwogen en stevig cijfermateriaal. Dit neemt natuurlijk niet weg dat de aanvullende reglementen een onderdeel kunnen zijn in de maatregelen die bij een eventueel wel gedetecteerde sluiproute kunnen worden ingevoerd. Het plaatsen van een tonnagebepijking kan, naast infrastructuraanpassingen of het opnemen van een weg in het tolnetwerk, een mogelijke actie zijn.

U vroeg naar eerdere studies. Ik heb Joris Vandenbroucke de studie van 2012 bezorgd, die werd uitgevoerd door het Verkeerscentrum met als titel 'Modelmatige evaluatie kilometerheffing voor vrachtwagens'. Hierbij werd ten indicatieven titel het ontwikkelingsgedrag nagegaan bij diverse keuzes van netwerk en tariefzetting. Het ging om een inschatting van de impact op het mobiliteitsgedrag bij dit netwerk en deze tarifiering.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt belangrijke uitspraken gedaan. Iedereen volgt de introductie van de kilometerheffing voor vrachtwagens natuurlijk met argusogen.

Ten eerste, u acht het te vroeg om nu reeds te bevestigen of te weerleggen wat de VID aan echo's de wereld instuurt. Ten tweede, aan de hand van ernstige bronnen zijn er volgens u momenteel aan Vlaamse kant geen significante wijzigingen in de verkeersvolumes aan de grensovergangen vast te stellen. Ten derde, de sector is van oordeel dat de loonkosten nog steeds determinerender zijn dan de kosten van de kilometerheffing. De transportsector geeft u op dit ogenblik dus het signaal dat er nog geen wijzigingen zijn in de geplande routes ingevolge de invoering van de kilometerheffing.

U stelt een evaluatie voorop binnen een tijdspanne van zes maanden, zoals trouwens altijd is gecommuniceerd. In oktober of november zult u op een meer onderbouwde manier een balans opmaken van eventueel gewijzigde verkeersvolumes en -routes.

Vat ik het correct samen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Eerst wil ik even terugkomen op de vraag van collega Keulen om het te hebben over een pijnpunt dat ik in het verleden ook al vaak heb aangekaart. In Menen hebben wij namelijk ook een grensovergang. Vanochtend heb ik nog met de commissaris gebeld om een stand van zaken op te vragen, onder meer in verband met het sluipverkeer en de kilometerheffing. Momenteel kunnen wij moeilijk iets vaststellen omdat we in onze stad, wellicht vanwege de grenscontroles die Frankrijk uitvoert, nog altijd heel veel sluipverkeer kennen. We weten niet precies of dit veroorzaakt wordt door de kilometerheffing of door die controles. We vermoeden dat het eerder het gevolg is van de controles aan de Franse grens, maar duidelijke cijfers hebben we niet.

Wat mijn vraag betreft, ben ik blij dat u eveneens vindt dat het antwoord van de administratie weinig steek houdt. Toen ik dat ontving en die zinsnede daarin las, kon ik niet anders dan de wenkbrauwen fronsen. Ik kan er wel in komen dat er een andere motivering meespeelt en dat het niet goedgekeurd werd.

Inzake de impact van de kilometerheffing op andere lokale verkeersreglementen denk ik bijvoorbeeld aan de specifieke situatie waarbij op een lokale weg, die door het stadscentrum loopt, de kilometerheffing geldt. Als wij daar als gemeente werken willen uitvoeren, is de vraag of er beperkingen zijn voor de aanpassing van reglementen omdat het over een weg met kilometerheffing gaat. Ik heb daarover een vraag om uitleg ingediend, die helaas werd afgekeurd en inmiddels is ingediend als schriftelijke vraag. Sommige wegen met kilometerheffing lopen door stadskernen. Is het dan nog mogelijk voor het lokaal bestuur om in die stadskern infrastructurele aanpassingen te doen? Dat is dus een vraag die ik heel graag hier in de commissie had gesteld, maar die nu ondertussen als schriftelijke vraag is ingediend. Maar als u daar nu al een antwoord op kunt geven, is dat natuurlijk ook geen probleem. *(Gelach. Opmerkingen)*

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Het is inderdaad misschien nog wat voorbarig om een aantal weken na de invoering van die kilometerheffing al uitspraken te doen over eventuele verschuivingen van verkeersstromen. De minister gaf het al aan, en ik denk zelf ook niet dat men bijvoorbeeld via Breda, Tilburg en Eindhoven gaat omrijden van Antwerpen naar het Ruhrgebied in plaats van die 10 à 15 euro te betalen als je via Turnhout naar Eindhoven zou rijden. Mij lijken de loonkost, de extra kilometers, het tijdverlies, het brandstofverbruik niet op te wegen tegen die 10 à 12 euro.

Ik woon zelf naast de N12, de verbindingsweg tussen Tilburg, Turnhout, Malle en Antwerpen. We zien dat daar meer verkeer wordt aangetrokken door de brandstofprijzen. De Nederlandse werkgevers in de transportsector raden hun chauffeurs aan om hun brandstoftank vol te gooien voor ze de grens overgaan. Er is een verschil van 20 tot 25 eurocent per liter tussen de kleine, lokale pomphouders in de Kempen en de grotere brandstofmerken langs de autosnelweg. Een grote combinatie tankt 1300 liter in de trekker en nog eens 200 tot 250 liter in de tank van de koeler, bijvoorbeeld. Met een prijsverschil van 20 eurocent bespaar je op 1500 liter dus 300 euro. Ik kan me voorstellen dat voor

zo'n winstfactor wel langs Poppel de grens wordt overgestoken in plaats van langs Postel op de E34. We moeten de zaak dus nog even op zijn beloop laten en over een aantal maanden nog eens kijken of daar structureel andere verkeersstromen door ontstaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, vorige week hebben we het ook al gehad over de kilometerheffing, en ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om u publiek te bedanken voor de snelle reactie en het overmaken aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van de studie en het bestek voor de slimme kilometerheffing voor personenwagens. Het is van belang voor het draagvlak van de kilometerheffing voor vrachtwagens dat er ook op dat vlak verdere stappen voorwaarts worden gezet.

Mensen uit de sector zeggen mij dat de toestellen voor de berekening van de kilometerheffing regelmatig uitvallen. Die moeten dan hersteld worden, maar ondertussen wordt dat wel doorgegeven als een overtreding, waar boetes op volgen. Als men daarvoor contact opneemt, is het antwoord dat de boete eerst betaald dient te worden en achteraf via een bezwaar dient te worden teruggevraagd. Dit veroorzaakt irritaties bij de sector en ondermijnt het draagvlak voor de kilometerheffing. Is het niet mogelijk om deze technische regeling te evalueren en eventueel bij te sturen? Kan er in de toekomst ook toelichting gegeven worden bij de stand van zaken voor de flankerende maatregelen voor de vrachtwagens?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik hoorde bij de heer Keulen – maar misschien heb ik het verkeerd begrepen – wat scepsis over de berichten vanuit Nederland. Het is inderdaad te vroeg om daar zware conclusies uit te trekken. Het valt me al een tijd op dat Nederland gidsland af is. Misschien kan het worden omgedraaid. Duitsland heeft de LKW-Maut ingevoerd. Wij zitten eindelijk op het spoor van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik noem deze nog niet 'slim' omdat daarvoor nog een aantal componenten moeten worden uitgebouwd. Als we nu het voortouw nemen om na te gaan hoe we via fiscaliteit de verkeersstromen van personenwagens kunnen sturen, dan moet Vlaanderen gidsland zijn. Het is dan aan Nederland om te volgen. Als ze slim zijn, dan volgen ze.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De schriftelijke vraag zal wel in mijn mailbox zitten zeker? *(Gelach)*

Er is een berekening gemaakt op basis van een netwerk. Wanneer de doorgang voor vrachtwagens volledig wordt verhinderd, dan heeft dat implicaties op de totaliteit van het netwerk. Dat zal zeker meespelen. Dat zal aanleiding geven tot heel andere vervoersstromen.

Ik ben het grotendeels eens met de samenvatting van de heer Keulen. De transportsector zegt niet dat de loonkost doorslaggevend is. Dat is een voorlopige assumptie die we alleszins niet tegengesproken zien. De transportsector meldt wel dat ze geen gedragsveranderingen vaststellen. Ze zien geen wijziging van de verkeersstromen.

Als de aanbesteding goed loopt, dan zal er met de metingen worden gestart in september. Het zal wel wat tijd in beslag nemen om op alle ongeveer driehonderd meetpunten effectief te kunnen meten.

We evalueren de on-boardunits permanent. Ik word regelmatig geconfronteerd met vragen en klachten. We proberen deze steeds zo maximaal mogelijk op maat

te beantwoorden. Er blijven nog enkele pijnpunten, bijvoorbeeld met betrekking tot de leasingsector. Het decreet stelt dat de eigenaar de hoofdverantwoordelijke is als boetes niet worden betaald. De leasingsector zegt dat hun geen schuld treft en dat dit de verantwoordelijkheid is van de leasingnemer. Daarnaast is er een gebrekkig samengestelde databank. We proberen daar een heel praktische oplossing voor te zoeken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Meten is weten. Binnen de transportsector staan de zenuwen strak gespannen sedert de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Ze zeggen aan de andere kant dat ze uit de sector opvangen dat er niet meteen wijzigingen zijn in het reisgedrag en het kiezen van transportroutes. Dat is een verklaring die steekhoudt. Er zijn misschien wel wijzigingen vast te stellen op basis van de brandstofroutes. Aan deze kant van de grens in vergelijking met Nederland is diesel een stuk goedkoper. Dat moet niet zomaar onder de mat worden geveegd. Ik woon zelf in een gemeente die een gedeelde grens heeft van 12 kilometer met Maastricht. De gele nummerplaten staan in dichte drommen op de openbare weg aan te schuiven en hun beurt af te wachten om de tank te kunnen volgooien. Daar zitten ook wel wat vrachtwagens en zelfs zware vrachtwagens tussen.

Minister, wait and see. Op dit ogenblik is het te vroeg om zware conclusies te trekken die aanleiding moeten geven tot het bijsturen of het aanpassen van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat het daarvoor te vroeg is, is een gerechtvaardigde opstelling.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid – 2116 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, mijn aandacht werd getrokken door de campagne van de administratie van de nieuwe federale minister, de heer Bellot, over verzwaarde straffen inzake verkeerscriminaliteit en dan vooral recidive.

Ik citeer: "Uit een onderzoek van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat minder dan 1 procent van de Belgen op de hoogte is van de strengere maatregelen voor recidivisten. Omdat meer verkeersveiligheid en minder verkeersslachtoffers enkele van zijn belangrijkste doelstellingen zijn, wil de FOD Mobiliteit en Vervoer eraan herinneren dat in het verkeer 1+1=3."

Persoonlijk vraag ik me af of dit niet in een doelgroepencampagne had moeten zitten: een sensibilisering naar mensen die hun eerste overtreding begaan, maar goed. Het gaat alleszins niet om lichte verkeersingrepen. Het gaat onder meer over sancties toegepast voor rijden onder invloed van alcohol en drugs, rijden zonder geldig rijbewijs, vluchtmisdrijf, overdreven en onaangepaste snelheid, gebruik van een radarverklikker en overtredingen van de vierde graad zoals het negeren van bevelen van een bevoegde agent.

Strikt genomen zijn sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid met de staatshervorming gewestmaterie geworden. Dat was immers net de reden voor de grote discussies over een toekomst voor het BIVV. Anderzijds zijn nieuwe strafmaten voor inbreuken natuurlijk nog steeds federaal gebleven.

Minister, u maakt ruimte en geld vrij voor sensibiliseringsacties inzake verkeersveiligheid. Op welke manier was u, uw administratie of het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid betrokken bij deze campagne? Hebt u al afspraken gemaakt met de nieuwe minister Bellot over samenwerking inzake campagnes en verkeersveiligheid? Hoe vlot de samenwerking met minister Jambon en de beloofde ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition)? Kunt u daar al concrete data en cijfers op plakken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dames en heren, ik schets eerst de bevoegdheidsverdeling na die fijne zesde staatshervorming. Wat verkeersinbreuken betreft, zijn de deelstaten bevoegd voor de overtredingen inzake snelheidsbeperkingen, inzake technische keuring, inzake uitzonderlijk vervoer, inzake vervoer van gevaarlijke goederen, inzake massa van de voertuigen, overtredingen op het vlak van zekering, afmetingen en signalisatie van de lading en overtredingen inzake verkeerstekens. Het staat de gewesten vrij de strafmaat te bepalen. Het federale niveau blijft bevoegd voor overtredingen zoals overmatige consumptie van alcohol of roodlichtnegatie.

Wat sensibilisering betreft, is met de staatshervorming de bijzondere wet gewijzigd. Het uitgangspunt was dat "preventiecampagnes inzake verkeersveiligheid, ongeacht de aangelegenheid waarop ze betrekking hebben, tot de exclusieve bevoegdheid van de gewesten zullen behoren". De BOB-campagne bijvoorbeeld gaat nu van de regio's uit, ook al blijft de bepaling van de alcoholnorm en strafmaat een federale materie.

Daarnaast is er de ratio van de accessoire bevoegdheden, zoals ook de Raad van State oordeelde. Dat is niet alleen voor deze casus, maar geldt algemeen in de institutionele leer. Meestal geldt de ratio van de accessoire bevoegdheden ten aanzien van de deelstaten.

In dit geval speelt het andersom, namelijk voor de federale overheid. Het komt dus elke overheid toe om te communiceren over haar eigen bevoegdheden. Dat lijkt me ook wel steekhoudend. Er is geen waterdichte scheidslijn te trekken. Ik heb begrepen dat de federale infocampagne een communicatie is over de gewijzigde federale wetgeving. Dat lijkt me dus ook te verantwoorden. Ik ga daar niet tegen protesteren. Het is logisch dat dat wordt gedaan, dat het eerder valt onder communicatie omtrent de accessoire bevoegdheden, dan omtrent sensibilisering.

Minder dan een week na het aantreden van de heer Bellot heb ik een kennismakingsgesprek met hem gehad. Wat het ANPR-plan betreft, loopt er een goede samenwerking tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, mijn kabinet en de federale politie. U weet dat we de oefening maken om onze uitgangspunten te verzoenen. Het federale oogpunt is een maximaal beveiligd netwerk anticriminaliteit, en wij willen daar maximaal op aansluiten in functie van verkeersveiligheid. Die twee zaken matchen niet altijd met elkaar. Bijvoorbeeld de federale politie gaat meestal uit van de noodzaak aan één meetpunt, één vast camerapunt, terwijl wij, als het gaat om verkeersveiligheid en trajectcontrole, per definitie twee meetpunten nodig hebben. Anderzijds verschilt de keuze voor de locatie van de meetpunten naargelang men vertrekt vanuit het perspectief criminaliteitsbestrijding of vanuit het perspectief verkeersveiligheid. Maar we trachten daarin maximaal overeenstemming te vinden.

De aanbesteding zal voor de zomer gebeuren. De federale politie is de trekker van die opdracht. Wij gaan uit van een budget van ongeveer 40 miljoen euro en gaan bekijken hoeveel camera's men daarvoor in concreto kan leveren. Die samenwerking loopt en ze loopt goed, maar ik kan nog niet zeggen hoeveel van de meetpunten wij precies zullen kunnen gebruiken in functie van de trajectcontrole. Die oefening is nog gaande.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb begrepen dat u het logisch vindt dat dit bij het federale niveau behoort, gelet op het feit dat het over communicatie over hun bevoegdheden gaat. Is er dan een duidelijk afsprakenkader tussen u en uw federale collega over wat bij wie thuishoort, of gaat iedereen ervan uit dat dat bij de andere hoort?

Ik heb met genoeg gehoord dat u een ontmoeting hebt gehad met de heer Bellot binnen de week na zijn aanstelling. Daarmee maakt u me natuurlijk ook nieuwsgierig naar de inhoud van dat gesprek. Is daarmee de Vlaamse spoorvisie over lijn 18 grondig besproken en zijn daarover afspraken gemaakt? Welke andere afspraken zijn gemaakt?

U hebt natuurlijk een punt als u zegt dat een ANPR-camera in functie staat van een momentopname van het opsporen van criminele feiten en dergelijke. Daarvoor is maar één punt nodig, en om snelheid te meten, heeft men twee punten nodig. De ANPR-camera's zijn een goed systeem en het is goed dat daarmee verder wordt gegaan, want op dit moment maken toch wel wat gemeentes de rekening voor hun part, maar eigenlijk is dat een federale taak. Ik onderschrijf volledig wat mevrouw Fournier daar ooit over heeft gezegd: wij investeren wel in dure ANPR-camera's, maar eigenlijk beschermen we daarmee een heel stuk van het grondgebied. Ikzelf, in een grenspolitiezone, doe precies hetzelfde. Het is goed dat er vanuit het federale extra op wordt ingezet.

Voor een snelheidsmeting is er een tweede punt nodig. Maar begrijp ik het goed dat men dat bijvoorbeeld niet compatibel kan maken met een tweede camera binnen een trajectcontrole?

Minister Ben Weyts: De compatibiliteit is technisch mogelijk. Per definitie hebben ze echter maar één meetpunt nodig. Je kunt er bijvoorbeeld wel voor zorgen dat ze twee meetpunten hebben op een redelijke afstand van elkaar. Dan kun je dat, zonder investeringen van onze kant, ook gebruiken voor trajectcontrole. Maar dat is natuurlijk niet altijd het geval.

Voor alle duidelijkheid: we spreken hier enkel over autosnelwegen. Aanvankelijk was de hoop uitgesproken om tot ongeveer honderd te kunnen komen. Ik ben daarin veel voorzichtiger. Ik denk dat dat wat hoog gegrepen zou zijn.

Ik denk alleszins dat we door die samenwerking tot een sterke dekking zullen komen van het autosnelwegennetwerk in Vlaanderen, ook wat de trajectcontrole betreft.

Ik denk dat de scheidslijn tussen wat het federale niveau mag en wat wij mogen, wel duidelijk is. Wij zijn principieel bevoegd voor sensibilisering, en de federale diensten mogen vanuit de accessoire logica enkel communiceren ten aanzien van hun eigen bevoegdheden, bijvoorbeeld als ze ter zake nieuwe regelgeving zouden uitvaardigen.

Ik heb minister Bellot inderdaad gezien, enkele dagen na zijn aanstelling. U weet dat ik uit de Vlaamse Rand kom, uit de streek van de geus. Minister Bellot is afkomstig uit Rochefort. Ik had een fles geus meegenomen, maar ben zelf met lege handen teruggekeerd. Hij heeft mij wel een bak Rochefort beloofd. Dat was een eerste gespreksonderwerp. Over de andere onderwerpen moet ik vooralsnog enige discretie respecteren. *(Gelach. Opmerkingen)*

Lode Ceyssens (CD&V): Ik ben blij dat de bevoegdheden duidelijk zijn. Ik ben ook blij dat de uitwisseling tussen de gewesten en het federale niveau alvast in één richting goed zit. Dat doet ons het beste verhopen voor wat er uit de federale richting zal komen.

Minister, ik hoop alleszins dat die samenwerking even amicaal en goed zal zijn als ze volgens u destijds was met minister Galant. Ik hoop dat de bak Rochefort er dus snel aan komt, maar vooral dat er op korte termijn knopen kunnen worden doorgehakt. Voor Vlaanderen ligt een belangrijke knoop in het verhaal over de spoorlijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verbreding van de Brusselse ring – 2131 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de reactie van Brusselse ministers op de geplande werken op de ring rond Brussel (R0) – 2149 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): De ring rond Brussel is het stukje Vlaanderen waar mensen het meest stilstaan, naast de ring rond Antwerpen. Zowel de binnen- als de buitenring kent dat fenomeen heel goed.

De minister en de Vlaamse Regering hebben offensief aangekondigd dat ze 1,2 miljard euro zullen investeren in de verbreding van de ring en in een betere verkeersveiligheid van de verkeersader die door Vlaams-Brabant stroomt, maar het verkeer van het hele land – van oost naar west en van noord naar zuid – opvangt. Door die investering moeten meer auto's op een veiligere manier hun weg vinden rondom de hoofdstad. De werken zouden aanvangen in 2019. Dat is informatie die we kenden en waarvan we uitgingen.

Een aantal weken geleden kwam dan plots vanuit de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kritiek op de plannen van de Vlaamse Regering. De Brusselse minister van Milieu Fremault zei enkele weken geleden dat er geen rekening wordt gehouden met de milieu-impact voor de Brusselse bevolking. Andere kopstukken, die toevallig van dezelfde partij zijn, lieten weten dat ze de plannen voor de uitbreiding van de Brusselse ring en het verhogen van de verkeersveiligheid, willen dwarsbomen door middel van het blokkeren van bouwvergunningen. Als ik het goed voorheb, is ongeveer 5 kilometer van de Brusselse ring op Brussels grondgebied gelegen, en al de rest ligt op Vlaams grondgebied. Ook vanuit de Brusselse PS stegen geluiden op over de plannen van de Vlaamse Regering, en die waren ook zeer kritisch.

Minister, ik heb een aantal vragen die voor de hand liggen. Wat is uw reactie op de felle kritiek vanuit de Brusselse Regering op de plannen van de Vlaamse Regering met de R0? Hoe vaak hebt u al overleg gepleegd met uw collega's uit de Brusselse Regering en wanneer zijn er overlegmomenten geweest tussen de verschillende administraties? Kunt u daar een overzicht van geven? Vanwaar plots die opstoot van antigevoelens ten opzichte van de plannen die Vlaanderen koestert om de verkeersfiles in en rond Brussel aan te pakken? Is er verder overleg gepland? De hamvraag is: bestaat het risico dat de kritiek vanuit de Brusselse Regering ervoor zal zorgen dat de werken aan de Brusselse ring vertraging zullen oplopen?

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Voorzitter, minister, mijn vragen liggen uiteraard in dezelfde lijn als die van mijn voorganger. 2019 en 1,2 miljard euro: dat betekent toch wel wat voor die uitbreiding van de Brusselse ring. Dat kan voor iedereen letterlijk een stap vooruit zijn, zeker voor Brussel.

Minister, u hebt altijd gesteld dat u voortdurend in gesprek bent met de Brusselse minister-president Vervoort, en er zit vooruitgang in het overleg. Misschien kan geuze daar een oplossing bieden. Ik kan hem u vanuit Gooik aanbieden; hij is zo goed als die van Beersel en Brussel bij elkaar. Als ik u kan helpen, heel graag.

Nu dreigt de Brusselse minister van Milieu met een procedure. De fractieleider van cdH zegt: desnoods gaan we die bouwvergunning blokkeren. Ook minister Smet vindt dat Vlaanderen te snel gaat. Alhoewel, op de ring?

Hoeveel 'understanding' is er nu nog tussen beide gewesten? Is er contact gepland om alles een beetje te 'ontwrevelen'? Komt de kalender van 2019 niet in het gedrang? Zijn de plannen wel degelijk overlegd tussen Brussel en Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ondertussen is de voorstelling gebeurd op paasmaandag. Dan is er een negatievere reactie gekomen via de pers. Zelf heb ik daarom trent vooralsnog geen schrijven ontvangen. Het verbaasde me enigszins, want we spreken hier niet over een nieuw project.

De start van het project situeert zich in 2000 met de opmaak van de verkeersstructuurschets voor de zone Zaventem, dus van Sint-Stevens-Woluwe tot Machelen. Tijdens die studie ontstond trouwens het idee van het scheiden van het doorgaand en het lokaal verkeer. Toen al waren zowel de kabinetten van de toenmalige Brussels ministers voor Openbare Werken en Mobiliteit betrokken als de Brusselse gewestelijke administratie. Ook bij de latere ruimtelijke en verkeerskundige studies voor de andere zones in de periode 2006 tot 2008, namelijk de zone Vilvoorde E19 tot A12 en de zone Wemmel A12 tot Groot-Bijgaarden, was de Brusselse gewestelijke administratie steeds betrokken. De MER-procedure die geleid heeft tot het goedgekeurd strategisch MER, werd in ruim overleg met alle adviesverlenende instanties opgesteld in de periode 2008-2012. Daarbij was de Brusselse gewestelijke administratie voor Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit betrokken. Doorheen deze MER-procedure zijn er ook een aantal bilaterale overlegmomenten geweest met de administratie van het Brusselse Gewest.

Ook mijn voorgangster heeft verschillende initiatieven op dat vlak genomen in de richting van de Brusselse kabinetten. Ze heeft in 2014 nog een toelichting gegeven bij het project van de ring voor de Brusselse kabinetten, waarop trouwens ook het kabinet-Fremault aanwezig was. Binnen deze legislatuur heb ik verschillende keren samengezeten met mijn Brusselse collega, Pascal Smet. Eén van de vaste agendapunten was hier ook de ring om Brussel. Ook trachten we sinds enige tijd tot een vergelijk te komen met betrekking tot het 'memorandum of understanding', waarbij het er nu alleen nog op aankomt om een gemeenschappelijk vergadermoment te vinden met Brussels minister-president Vervoort, die daarvoor een plekje moet aanduiden in zijn agenda.

Ondertussen hebben we echt niet stilgezeten. We hebben het weloverwogen gecommuniceerd. Mijn administratie heeft ondertussen met alle betrokken gemeenten een overleg georganiseerd. De lijst is lang: Grimbergen, Dilbeek, Vilvoorde, Machelen, Asse, Wemmel, Zaventem, Kraainem, Jette en Brussel. We hebben rechtstreeks aan tafel gezeten met de twee Brusselse gemeenten die betrokken zijn. Om maximaal te verhinderen dat er enige commotie zou zijn nog voor het lanceren van het voorontwerp, heb ik ook contact opgenomen met zowel minister

Smet als minister-president Vervoort, en heb hen uitgenodigd om hen de plannen toe te lichten. Ik heb dat effectief gedaan op 30 maart, twee dagen na de lancering. Een vertegenwoordiger van het kabinet-Smet was aanwezig. Men kan bezwaarlijk stellen dat er geen informatie werd gedeeld.

Wat de bezorgdheid van minister Fremault over de milieueffecten betreft: die werden natuurlijk allemaal op een macroniveau bepaald in het strategisch MER. Bij de opmaak van dit strategisch MER is begin 2011 specifiek overleg gepleegd met Leefmilieu Brussel. Nadien, in februari en september 2012, zijn er bij de afronding van het strategisch MER twee plenaire vergaderingen geweest waarbij de Brusselse administraties aanwezig waren of minstens konden zijn, waarbij opmerkingen gegeven konden worden over de manier waarop dat strategisch MER opgemaakt is. Ten slotte is er in december 2012 een bijkomende specifieke toelichting geweest naar de Brusselse gewestelijke administraties over dit strategisch MER. In een volgende procedurestap moet er nog een milieueffectenrapport op projectniveau worden uitgevoerd. Hierbij worden de milieueffecten in detail bekeken. Om dit milieueffectenrapport te kunnen opstellen, moeten er voorontwerpplannen zijn. Dat is de basis. Daarom ook heb ik dat voorontwerpplan voorgesteld. De stap voor het onderzoeken van de milieueffecten volgt nog, en ik kan minister Fremault dus geruststellen.

Collega Parys, u vraagt een overzicht van de overlegmomenten. Ik zal ze u schriftelijk bezorgen. Sinds 2000 zijn dat er 33. Er zullen ook nog heel wat overlegmomenten volgen, onder andere in het kader van de toelichting van de huidige voorontwerpplannen, de opmaak van het MER op projectniveau, de uitwerking van de plannen naar een definitief ontwerp, de opmaak van een vergunningsdossier, de opmaak van de fasering en het minderhinderplan van de werken. Ik ben er heel sterk van overtuigd dat dit een sterk project is, voor Vlaams-Brabant, en bij uitstek voor Brussel. We werken van de E40 tot de E40 aan 20 kilometer autosnelweg, waarvan 900 meter op Brussels grondgebied. Het gaat om 20 kilometer weg, en tegelijkertijd werken we aan meer dan 40 kilometer fietspaden en 60 kilometer tramlijnen.

Ik denk dat dit een stevig verhaal is, met daarbovenop een ecoduct van 80 meter breed, dat zorgt voor een verfraaiing van de locatie en voor een opwaardering van het Laarbeekbos. Er zit dus absoluut toekomstmuziek in, en daar hebben we met zijn allen zowel economisch als ecologisch baat bij.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik luisterde enigszins perplex naar de uitlatingen van de Brusselse excellenties. U somt 33 overlegmomenten op in de voorbije jaren en verklaart dat de project-MER nog moet worden opgemaakt, die vanzelfsprekend rekening moet houden met de inwoners van Brussel en van Vlaams-Brabant. Dat is nu eenmaal zo vastgelegd. Ik begrijp de uitval van de Brusselse Regering niet in verband met een project dat haar inwoners ten goede komt.

Een van de grote discussiepunten met de Brusselaars was het Laarbeekbos, maar dat blijft in de thans voorliggende plannen onaangeroerd. Er wordt ook een ecoduct aangelegd en het openbaar vervoer en de fiets maken integraal deel uit van de vernieuwde ring.

Sta me toe volgende technische opvolgingsvraag te stellen. Er ligt 5 kilometer van de Brusselse ring op Brussels grondgebied. Tussen de beide E40's wordt ongeveer 900 meter aangepakt. Worden in de eerste fase werken uitgevoerd op Brussels grondgebied of komen die 900 meter pas in fase 2 of 3 aan bod?

Ik moedig u aan voort te werken en uw Brusselse collega's er in overleg blijvend van te overtuigen dat dit project voor iedereen goed is.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Minister, wij zullen dit uit de gazet moeten houden. De problemen wegwerken via de pers lijkt me niet de goede weg te zijn voor het bereiken van een oplossing.

U verwees naar de talrijke overlegmomenten. De factuur van de geuze zal hoog oplopen als we die nog eens moeten overdoen. U moet het overleg echter absoluut doorzetten, want daarin ligt een oplossing besloten.

Ik had graag vernomen waarover de fundamentele kritiek nog gaat. Is dat nog altijd het Laarbeekbos? Vormt dat voor minister Smet de enige smet op het blazen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, het opkloppen van uitspraken ten persoonlijke titel van een enkele Brusselse minister tot een standpunt van de gehele Brusselse Regering helpt de zaken zeker niet vooruit. Dat is nochtans wat er gebeurd is, want met uitzondering van minister Fremault heb ik niet veel fundamenteel kritische geluiden gehoord vanuit Brussel.

Ik merk dat u heel veel overleg hebt gepleegd, en moedig u aan dat te blijven doen. Ik heb er alleszins alle vertrouwen in.

Er is me evenwel een detail ontsnapt in het chronologisch overzicht. Werden de concrete plannen van het voorontwerp, waarover u op paasmaandag hebt gecommuniceerd, voor of na die communicatie toegelicht aan uw Brusselse collega's?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Toen ik de uitlatingen van de Brusselse excellenties las, had ik ook de indruk dat het preken voor de eigen parochie was, zonder al te veel kennis van zaken. Ik verneem van de minister dat de diverse Brusselse administraties min of meer hun zegen hebben gegeven aan de stappen die reeds werden gedaan en denk dan ook dat Brussel alles beter eerst in de Brusselse Regering bespreekt vooraleer uitspraken in de kranten te doen.

De kwestie Laarbeekbos is zo goed als opgelost. Wat kan dan nog het probleem zijn? Vooral omdat nog niet zo lang geleden de Raad van State het NEO-project, ook een Brussels project, heeft vernietigd omdat de milieueffectrapportage niet werd nageleefd en dat de mobiliteitsproblemen die er een gevolg van zouden zijn, niet werden opgelost. Dan mag men toch niet te hoog van de toren blazen.

Zoals collega Doomst zegt: laten we in stilte voortwerken, met goed overleg. Daarvoor reken ik ook op onze Vlaamse vertegenwoordigers in de Brusselse Regering, waar toch op goede voet nog problemen moeten kunnen worden opgelost.

Minister, ik heb u in de plenaire vergadering al enkele keren ondervraagd over de goedkeuring van het 'memorandum of understanding'. Dat moet eindelijk zijn beslag krijgen, maar u hebt nog altijd geen datum vooropgesteld. Ik dring er nogmaals op aan, want het gaat nu eenmaal niet alleen om de ring. Er zijn ook andere katten te geselen, zoals de problematiek van de tunnels en de tramverbindingen. Er moet echt nog heel wat met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden geregeld. Maak er werk van en werk in stilte voort. Dat zal hopelijk tot resultaten leiden. Als elke excellentie, een Brusselse of een Vlaamse, olie op het vuur gooit met allerlei uitspraken in de pers, dan zullen we in onze regio niet veel meer kunnen doen, terwijl oplossingen voor de grote filedruk in de regio hard nodig zijn.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Minister, ik zal niet herhalen wat al is gezegd. U vermoedt, hoopt, denkt dat de eerste spadesteek voor 2019 zal zijn. In dat kader heb ik een vraag die ik ook aan uw voorganger heb gesteld. De nood is hoog. Dat weet u, want u bent van de streek. Ik hoef dit ook niet te vertellen aan wie geregeld de Brusselse ring neemt.

Ziet uw administratie in de tussentijd mogelijkheden om kleine aanpassingen, quick wins te doen? Toen de voorbije jaren over Oosterweel en de Antwerpse ring werd gesproken, werden vaak ingrepen in het vooruitzicht gesteld zolang die projecten nog niet gerealiseerd zijn. Die hoeven niet altijd veel te kosten of erg ingrijpend te zijn, maar ze vormen op het terrein wel een vooruitgang. Op zeker ogenblik heeft men uitgetest of het sluiten van een afrit een grote impact zou hebben op de fileduur, en dergelijke. Dat soort mogelijkheden werden door mijn fractie, toen als lid van de oppositie, al meermaals geopperd.

Uw administratie moet ook werk maken van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Daar is samenwerking met Brussel en de lokale besturen noodzakelijk. In welke fase zitten die plannen, of moet daar nog aan begonnen worden?

Vlaanderen heeft nood aan heel wat werken. Die zullen na de Antwerpse mobiliteitswerken de tweede duurste zijn. Er moet dan ook een financieringsplan worden opgesteld. Welke termijn wordt daarvoor in het vooruitzicht gesteld?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We zitten nu aan het milieueffectenrapport op project-niveau en onderzoeken de milieueffecten in detail. Op ruimtelijk vlak volgen we dus de voorgeschreven procedure en zitten we volgens mij goed op schema.

Zoals het er momenteel voorstaat, maar hieraan zijn aanpassingen nog altijd mogelijk, zouden we starten in de zone Zaventem. Daar zijn dus geen werken op Brussels grondgebied.

Quick wins kunnen we onderzoeken, maar ik kan geen grote hoop bieden. Het gaat over kleine ingrepen, zoals belijningsmaatregelen, omdat we qua ruimte beperkt zijn.

Als je weet dat we grote investeringen gaan doen, gaat het niet op om eerst nog spitsstroken aan te leggen, bijvoorbeeld. Dat veronderstelt immers ook grote werken: lagen moeten volledig weggehaald worden en opnieuw aangelegd. Hopelijk kunnen we in 2019 starten met de grote werken.

Algemeen snap ik wel de gevoeligheid. Ik wil geenszins aanleiding geven tot enig dispuut. Ik begrijp dat er bezorgdheid is over het Laarbeekbos. We hebben daarvoor een heel goede oplossing gevonden, waardoor zelfs de hellingsgraad wordt verminderd en we gaan ook de wegzate lager in de helling leggen. Het bos blijft op zijn niveau en we kunnen een ecoduct maken dat een connectie maakt van 80 meter breed. We boeken zelfs nog winst wat betreft de uitstoot: wagens en vrachtwagens moeten op een helling immers extra gas geven. Ook op dat vlak betekent dit dus een verbetering. Ik tracht maximaal de Brusselse bewindvoerders, van welke ideologische overtuiging ook, gerust te stellen. Ik denk dat het een win-winsituatie kan zijn. Die uitnodiging van mijn kant uit blijft openstaan. De minister-president heeft intussen met de Vlaamse minister-president een goed contact gehad. Ik ga ervan uit dat als beiden van goede wil zijn, we er effectief in kunnen slagen om hier een succesvolle investering van te maken.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik moedig u aan om op de ingeslagen weg verder te gaan. We hopen dat de spade effectief op de aangekondigde datum de grond

in kan. We hopen inderdaad dat we iedereen kunnen doen inzien dat dit een win-situatie is voor Vlamingen, Brusselaars en iedereen die zich zorgen maakt over mobiliteit en verkeersveiligheid in dit land.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Minister, doe zo voort, maar let op dat het geen Brussel-weel wordt. We moeten ervoor zorgen dat we de Antwerpenaren kunnen tonen dat we het efficiënter kunnen doen. Daarom hoop ik dat we hierover dit jaar duidelijkheid hebben, zo niet vrees ik dat de eerste spadesteek op de schop zal gaan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sportief zwemmen in open water – 2147 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): De problematiek waar mijn vraag over gaat, komt voor in het kanaal Bossuit-Kortrijk, in de Damse Vaart en zelfs in de Brugse Reien. Al wat ik ga zeggen, is niet gericht tegen de administratie, want ik begrijp haar uitgangspunten. Ik wil wel een beroep doen op u, minister, om hun iets meer ruimte te geven.

Steeds meer krijgen steden en gemeenten de vraag van recreatieve zwemmers waar er gezwommen mag worden in open water. Uit Facebookgroepen van zwemmers blijkt dat het een algemeen fenomeen is. Het gaat eigenlijk om slim ruimtegebruik: waterwegen die minder gebruikt worden voor vervoer, komen in aanmerking voor het professioneel zwemmen over langere afstanden. De problematiek in het Brugse is dat wij een en ander uit de grijze zone willen houden om veiligheidsredenen. Er wordt momenteel nu en dan gezwommen in de Brugse Vaart. Vorige zomer werd er zelfs georganiseerd gezwommen in de Langerei, een waterweg die onder de bevoegdheid valt van het agentschap Waterwegen en Zeekanaal (W&Z).

Vlaamse administraties als VMM en W&Z dienen advies te geven op specifieke voorstellen. In sommige situaties stoot je dan op tegenstrijdige adviezen, bijvoorbeeld bij voorstellen van plaatsen waar het zwemmen in open water mag van W&Z, maar niet van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), en plaatsen waar het mag van VMM, maar niet van W&Z. Dit geeft aanleiding tot verwarring, ook in Brugge.

Naar verluidt weigert Waterwegen en Zeekanaal systematisch alle aanvragen om te zwemmen in haar open wateren met het argument dat het om bevaarbare waterlopen gaat, dat de oevers niet op zwemmers gericht zijn, dat sluizen en stuwen stromingen in het water kunnen veroorzaken, dat er onzichtbare voorwerpen op de bodem kunnen liggen, enzovoort. W&Z beheert echter ook wateren waar nauwelijks nog scheepvaart is, met oevers waar men wel gemakkelijk in en uit het water geraakt, zonder onderstroom en zonder gevaarlijke bodem. Ik verwijs bijvoorbeeld naar een stukje van het kanaal Bossuit-Kortrijk, waar de doorgang tussen sluis 9 en sluis 11 zo nauw is dat het bijna niet kan worden bevaren. Officieel is het evenwel nog altijd een bevaarbare waterweg.

Veel zwemclubs en gemeenten zijn dan ook vragende partij om op die plaatsen de recreatieve mogelijkheden van de waterwegen te benutten door binnen bepaalde uren en mits bewaking en de nodige veiligheidsmaatregelen zwemmen toe te laten. Helaas worden ze geconfronteerd met een sterk aarzelende houding van W&Z.

In welke gevallen kan er volgens u en uw administratie wel gezwommen worden in open water? Welke criteria spelen voor uw administratie een rol bij de beoordeling of een plaats al dan niet geschikt is om te zwemmen?

Is het niet zinvol een inventaris en een reglement op te maken voor de stukken waterweg waar wel veilig kan worden gezwommen?

Hoeveel aanvragen voor zwemmen in open water werden er sinds 1 januari 2014 ingediend? Hoeveel van die aanvragen werden door W&Z goedgekeurd? Hoeveel van die aanvragen werden door W&Z geweigerd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Landuyt, de regel is duidelijk: zwemmen en duiken in de Vlaamse waterwegen is in beginsel verboden, tenzij het lokaal door middel van signalisatie wordt toegelaten. De ratio is dat de scheepvaartfunctie en het recreatief en/of sportief zwemmen vanuit veiligheidsoverwegingen moeilijk te verenigen zijn.

Welke gevaren stellen er zich? Niet overal is het water even diep. Duiken in ondiep water kan gevaarlijke letsels opleveren. Ook zijn de oevers niet op zwemmers ingericht, waardoor het lastig is om op de kade te komen. Op de bodem liggen soms scherpe voorwerpen die mensen kunnen verwonden. De sluizen, stuwen en pompen veroorzaken stroming die gevaarlijk kan zijn voor zwemmers. Voor de scheepvaart is het zeer moeilijk om zwemmers vanaf een schip te spotten. Zwemmers kunnen door de zuigende werking van schroeven naar een schip worden togetrokken. De waterkwaliteit is niet altijd gegarandeerd. Voor de getijderivieren speelt dan ook nog eens de gevaarlijke stroming. U begrijpt dat uitgaande van veiligheidsoverwegingen de bevaarde waterwegen geen geschikte zweminrichting zijn.

Binnen het ambtsgebied van Waterwegen en Zeekanaal en bij De Scheepvaart zijn daarom geen zones gereserveerd of afgebakend voor recreatief of sportief zwemmen. Elke vraag voor zwemmen wordt dan ook ad hoc beoordeeld op basis van volgende criteria: aanwezigheid en frequentie van scheepvaart, waterkwaliteit, stroming, toegankelijkheid en uitstapmogelijkheden. In principe moet er overal uit het water kunnen worden gegaan. Ander criterium is de natuurwaarde van de oever en de aanwezige biotopen. Het is niet wenselijk dat er overal zomaar via de oever in en uit het water gegaan wordt. Nog andere criteria zijn: een ander recreatief gebruik van de vaarweg, mogelijkheid tot organisatie van bewaking en controle en de gevolgen voor de scheepvaart.

Zwemmen wordt occasioneel toegelaten op basis van een specifieke aanvraag in het kader van een vergund evenement zoals een triatlon of een zwemwedstrijd. Sinds 1 januari 2014 werden bij Waterwegen en Zeekanaal 64 aanvragen voor zwemmen in open water aangevraagd. Hiervan werden er 5 geweigerd uit veiligheidsoverwegingen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Het antwoord op de laatste vraag is natuurlijk het bewijs van het feit dat het geen regionale vraag is. Er zijn 64 aanvragen gebeurd, waarvan er 5 zijn geweigerd. Ik ken een van de geweigerde uit het hoofd, maar ik ben niet zeker of het gaat om een definitieve weigering, want het was nogal principieel. Ik begrijp uit uw antwoord dat er criteria zijn om het zwemmen toe te staan.

De Damse Vaart wordt gebruikt voor zwemwedstrijden. Nu is er een regeling vanuit de stad Brugge van begeleiding door een zwemorganisatie. Alle voorzieningen zijn aanwezig. Er is enkel de toeristische boot, de Lamme Goedzak, die op bepaalde momenten langskomt. De boot vormt een soort permanente verbinding tussen Damme en Brugge. Als ik de criteria volg, denk ik dat ik samen met u mag besluiten

dat er nog hoop is dat men toch, professioneel begeleid, zal kunnen trainen in de Damse Vaart. Ik dank u voor uw hoofdknik. (*Opmerkingen van minister Ben Weyts*)

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Deze problematiek is bekend in vele regio's. Ik heb daarover een tijd geleden wat cijfers opgevraagd. Toen bleek dat in de laatste 3 jaar van de 121 aanvragen die er waren voor tijdelijke evenementen, er slechts 8 werden geweigerd. Dat toont aan dat W&Z inschikkelijk is, zeker voor tijdelijke evenementen zoals triatlons. Deze sport wint in Vlaanderen steeds meer aan aanhang. We moeten er alles aan doen om daar mogelijkheden voor te scheppen.

Het is wel zo dat veiligheid primeert. We mogen daar niet over discussiëren. We zien dat er wordt gezwommen zonder controle en afspraken en met grote risico's. Misschien is het wel wenselijk en mogelijk om in samenspraak met de gemeenten een aantal plaatsen in kaart te brengen waar het mogelijk is om te zwemmen, afgebakend uiteraard. Ik denk aan zijarmen van rivieren en kanalen of waterwegen die niet of nauwelijks worden bevaren.

We staan dus open voor meer mogelijkheden, maar het moet in een veilig kader kunnen.

Minister Ben Weyts: Ik had begrepen dat er momenteel wel gebruik wordt gemaakt van een zijarm voor structureel zwemmen in de vaart, maar dat men andere oorden wil opzoeken. Daarvoor is er natuurlijk terughoudendheid. Als het over een zijarm gaat, is er ruimte om mee te gaan, wat men dan ook heeft gedaan. Als het over de vaart zelf gaat, waar vaarverkeer plaats heeft, bekijkt men dat vanuit veiligheidsoverwegingen veel restrictiever.

We moeten ook wijzen op het copycatgehalte, waarbij je aan de voorbijgangers de indruk geeft dat zwemmen in de vaart kan. Passanten en jongeren maken het onderscheid niet tussen een uitzonderlijke situatie en een permanent gegeven. Nogmaals, het is echt niet dat men dat met oogkleppen bekijkt, maar vooral vanuit veiligheidsoverwegingen is men wat terughoudend, wat ik volledig begrijp.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Uw woorden zijn voldoende geruststellend om het dossier opnieuw te behandelen, want we hebben gisteren toevallig een brief gekregen van Leo Clinckers waarin hij een opening laat om het opnieuw te bekijken. Hij is duidelijk gesteund door zijn minister, waarvoor dank. We zullen u verwittigen bij de eerste sprong.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onveilige verkeerssituaties bij overstekende fietsers terwijl het voor voetgangers al rood is – 2152 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik wil een probleem aanhalen dat u wellicht bekend is, maar waarvoor ik nog geen oplossing heb gehoord. Op de 'veelgestelde vragen'-pagina van het Agentschap Wegen en Verkeer staat bij de tweede vraag "Waarom mogen fietsers nog oversteken als het voor voetgangers al rood is?" volgend

antwoord te lezen: "Het Agentschap Wegen en Verkeer ontvangt regelmatig meldingen van weggebruikers die aangeven dat een fietser het kruispunt nog oversteeckt, terwijl het voetgangerslicht al rood aangeeft. De afslaande automobilist, die het voetgangerslicht op rood ziet staan, gaat er onterecht van uit dat de fietser de wet overtreedt. Nochtans is dit niet het geval, vermits het fietserslicht de cyclus van de verkeerslichten voor motorvoertuigen volgt. De groencyclus van het voetgangerslicht wordt vroeger afgesloten dan de groen-cyclus voor fietsers of motorvoertuigen. Dat heeft te maken met het feit dat wettelijk (en feitelijk) een langere ontruimingstijd voorzien is voor een overstekende voetganger dan voor een overstekende fietser. Het blijft dus zeer belangrijk dat de weggebruiker zich bewust is van het feit dat de groencyclus voor fietsers en voetgangers niet gelijklopend is. Op een gewestweg met een fietsoversteek dient de links- of rechtsafslaande automobilist daarom steeds rekening te houden met mogelijke oversteekbewegingen van fietsers, ook wanneer het voetgangerslicht rood aangeeft."

Veel automobilisten zijn zich daar helemaal niet van bewust. Voor een goed verstaander is het duidelijk dat een en ander kan leiden tot zeer gevaarlijke situaties. Regelmatig gebeuren er ongevallen door de inschatting dat de fietser maar had moeten wachten omdat de automobilist ervan uitging dat de fietser rood had.

Minister, het gaat om een officiële overheidssite waarvan de betrouwbaarheid van de informatie niet in twijfel mag worden getrokken. Bent u zich bewust van deze situatie? Wilt u overwegen om deze – klaarblijkelijke – anomalie weg te werken om meer veiligheid te creëren, zowel voor de fietser, de voetganger als de automobilist? Zo ja, hoe wilt u dit doen? Zo neen, waarom niet?

Mensen hebben me gezegd dat er een aantal proefprojecten lopen om de groencyclus in een aantal gemeenten en steden gelijk te laten lopen. Sommige van die projecten lopen al jarenlang, maar ik heb niet de indruk dat dat al helemaal uitgerold is in de rest van Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit is een interessante problematiek, en niet simpel. Het hangt ook echt af van de locatie in kwestie. We zijn er ons natuurlijk terdege van bewust dat er zich effectief problemen voordoen. Daarom hebben we een aantal acties opgezet om daaraan tegemoet te komen. We streven er in beginsel natuurlijk naar om op zowel nieuwe als bestaande kruispunten de conflicten met de zwakke weggebruikers maximaal te vermijden. Enerzijds richten we bij nieuwe kruispunten of bij grote herinrichtingen het ontwerp altijd als dusdanig in dat het kruispunt maximaal conflictvrij wordt, inclusief de aanleg van voldoende afslagstroken naar links en rechts. Ook op de bestaande kruispunten probeert het Agentschap Wegen en Verkeer stelselmatig om, naast het bevorderen van de doorstroming, wat natuurlijk ook een bekommernis is, de veiligheid te verhogen en conflicten met zwakke weggebruikers te vermijden.

Momenteel zijn we gestart met een actieplan om deze doelstellingen in de bestaande verkeersregelingen concreet uit te rollen. De keuze die gemaakt wordt in functie van het meer conflictvrij maken van een kruispunt, is afhankelijk van een aantal factoren. Een eerste element is de beschikbare ruimte om voldoende links- en rechtsafslagstroken aan te leggen. Op veel bestaande kruispunten moet je gewoon vaststellen dat er te weinig of absoluut geen ruimte is. Een tweede element is de aanwezige verkeersintensiteit en de nood aan doorstroomcapaciteit van het bestaande kruispunt. Volledig conflictvrije regelingen maken dat de doorstroming vermindert, omdat de beperkte tijd over meer verschillende groenfasen moet worden verdeeld. Als je opeenvolgend verschillende groenfasen hebt, dan wil dat zeggen dat je langer moet wachten aan het kruispunt.

Waar het verkeer van de voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij kan worden geregeld, worden andere opties overwogen. Er is een menu waaruit wordt gekozen, afhankelijk van de locatie. Men kan enkel het links afslaan volledig conflictvrij maken met een aparte lichtregeling. Men kan het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien en daardoor bij rood voetgangerslicht, verkeerdelijk geen voorrang geven aan de fietsers. Dat is het meest voorkomende probleem. Men kijkt enkel naar het rode mannetje. Als men ziet dat dat rood is, dan denkt men dat men kan doorrijden. Men kan een aparte fase op aanvraag inbouwen met een drukknop, waarin enkel de fietsers en eventueel de voetgangers die dezelfde weg oversteken, tegelijk met elkaar groen krijgen, maar niet tegelijk met het (afslaand) gemotoriseerd verkeer. Dat is een oplossing voor grote kruispunten. Het is weinig aantrekkelijk om op beperkte kruispunten een drukknop voor fietsers te plaatsen want je stelt vast dat dat niet wordt gerespecteerd. Men kan oranjegele knipperlichten aanbrengen, die steeds werken in de periode dat er fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn.

Daarnaast heeft het Agentschap Wegen en verkeer (AWV) een initiatief genomen om te bekijken of we de ontruimingstijden voor voetgangers kunnen aanpassen. Dat is nog in een preliminair stadium. Het lijkt enig soelaas te kunnen bieden dat je de ontruimingstijden maximaal gaat benutten.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik erken natuurlijk dat het geen eenvoudige problematiek is en dat er geen pasklare antwoorden voor zijn voor alle kruispunten in Vlaanderen. Ik erken dat als eerste. Ik meen toch te weten dat er een aantal proefprojecten lopen of gelopen hebben, ik dacht in Roeselare en Hasselt. Misschien zijn er nog andere steden of gemeenten waar dat het geval is. Ik zou willen weten wat de resultaten zijn van die proefprojecten en of daar een verder gevolg aan wordt gegeven.

U hebt een paar mogelijkheden gegeven om het probleem op te lossen, maar zouden we al niet een groot stuk van het probleem oplossen als we de fietsers- en de voetgangerscyclus synchroon maken, dus dat ze samen groen en rood worden? Of is dat iets te simplistisch als uitgangspunt?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik vind het een interessante vraag, maar ik ben er niet zeker van dat het verschil in oversteektijd tussen fietsers en voetgangers het grootste probleem is. Ik denk dat we ook eens moeten kijken naar waar de verkeerslichten gesitueerd zijn. De minister heeft er in zijn antwoord voor een deel al aan gerefereerd. Die fietslichten staan voor de oversteek en niemand ziet die. Zodra een fietser vertrokken is, kijkt hij inderdaad naar het voetgangerslicht. Ik denk dat de fietser zich daarop richt, net als de automobilist die afslaat. Als we zouden kunnen evolueren naar verkeerslichten die naast elkaar staan in plaats van die van de fietsers voor de oversteek en die van de voetgangers achter de oversteek, zou dat een deel van de oplossing kunnen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het is in de commissie nu al de tweede vraag die gaat over oversteekplaatsen voor fietsers. Het is duidelijk dat we nog veel te weinig rekening houden met de fiets in het verkeer. Ik pleit nogmaals voor een totale mentaliteitswijziging. Als iedereen meer rekening houdt met de fietsers, zullen er meer fietsers in het verkeer zijn en zullen er ook minder problemen zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bij die laatste opmerking sluit ik me natuurlijk aan, maar in de praktijk zie je dat er nog nood is aan sensibilisering in hoofde van de autobestuurders.

Het voorstel van collega Parys zou een oplossing kunnen zijn, maar dan moet je ook het fietserslicht van kant veranderen zodat het duidelijk zichtbaar is. Dan komt het eigenlijk naast het voetgangerslicht te staan. Je zou het zelfs aan de twee kanten moeten zetten voor het kruisend verkeer dat van de andere kant komt. Daardoor krijg je wel heel wat meer lichten, want je zou het dan op drie plaatsen moeten zetten.

De resultaten van de proefprojecten kan ik u niet meedelen. Ik weet wel uit het hoofd dat men op een van de proeflocaties was uitgegaan van een aparte groenperiode voor alle weggebruikers, maar men is daarvan teruggekomen omdat het een rel veroorzaakte omdat de doorstroming niet te houden was. Ik dacht dat het in Roeselare was. Het genereerde een grote filevorming.

Om maar te zeggen dat op het terrein de praktische situatie er soms op wijst dat we beter kiezen voor een optimum tussen verkeersveiligheid en aparte groentijden voor fietsers en voetgangers ten aanzien van de doorstroming. Het is een 'work in progress'. Anders moet u mij maar eens een schriftelijke vraag stellen over de evaluatie van al die proefprojecten.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Het is inderdaad een reëel probleem. Zeker nu we willen dat Vlaanderen meer gaat fietsen, wordt de problematiek nog urgenter.

Onze parlementsvoorzitter verwijst graag naar Nederland. We moeten eens bekijken hoe ze daar het verkeer managen, hoe ze het weggebruik veiliger en efficiënter maken met slimme systemen. Ik heb mij laten vertellen dat er in Nederland duizend ingenieurs bezig zijn met dat soort problemen, terwijl het er in Vlaanderen alleszins veel minder zijn, sommigen hebben het over enkelen.

We kunnen in elk geval leren van landen waar er heel veel gefietst wordt, zoals Nederland en Denemarken. Minister, ik wil u vragen om daar verder werk van te maken. Als u dat doet, vindt u in ons een bondgenoot.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik dacht nu net dat uw dienst had gecommuniceerd dat dat kruispunt in Roeselare wel succesvol was? Maar misschien hebt u het over iets anders. Ik kan dat persbericht nog eens opzoeken en het u doormailen.

Minister Ben Weyts: Er is toch een kruispunt in Roeselare? Ik weet het niet uit het hoofd. Het is alleszins in West-Vlaanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.