Vlaams Parlement

850 (2015-2016) – Nr. 2
ingediend op 7 september 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lorin Parys

over de nota van de Vlaamse Regering

ingediend door minister Ben Weyts

Vlaams Verkeersveiligheidsplan

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
850 (2015-2016) – Nr. 1: Nota van de Vlaamse Regering

INHOUD

I. Uiteenzetting door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn 4
1. Omgevingsanalyse 4
2. Van beleidsvisie naar maatregelenpakket 5
3. Maatregelenpakket 6
3.1. Informeren 6
3.2. Sensibiliseren 6
3.3. Kwalitatieve educatie op school 7
3.4. Levenslang leren 7
3.5. Medische rijgeschiktheid 7
3.6. Kwalitatieve rijopleiding 7
3.7. Vakbekwaamheid en nascholing 9
3.8. Verkeersveiligheid-audit en inspectie 10
3.9. Vergevingsgezinde wegen 10
3.10. Onderhoud weginfrastructuur 10
3.11. Zichtbaarheid 10
3.12. Consistente snelheidsregimes 10
3.13. Veiliger verkeerslichten 10
3.14. Gevaarlijke punten – wegsegmenten 10
3.15. Scheiden en ontvlechten 10
3.16. Rijhulpsystemen – ISA 11
3.17. Dode hoek 11
3.18. Basiselementen handhavingsketen 11
3.19. Uitbreiding controles 11
3.20. Alternatieve leermaatregelen 11
3.21. ANPR en trajectcontroles 11
3.22. Beleidsrelevant onderzoek 12
3.23. Evaluatie en monitoring 12
3.24. Engagement en netwerkvorming 12
3.25. Veiligheidscultuur bedrijven 12
4. Verder traject 12
II. Bespreking 12
1. Vragen en opmerkingen van leden 12
1.1. Vragen en opmerkingen van Lode Ceyssens 12
1.2. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke 13
1.3. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen 15
1.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska 16
1.5. Vragen en opmerkingen van Lorin Parys 17
2. Antwoorden van minister Ben Weyts 18
3. Aanvullende bespreking 19
Gebruikte afkortingen 21
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 30 juni 2016 het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, nota van de Vlaamse Regering, ingediend door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

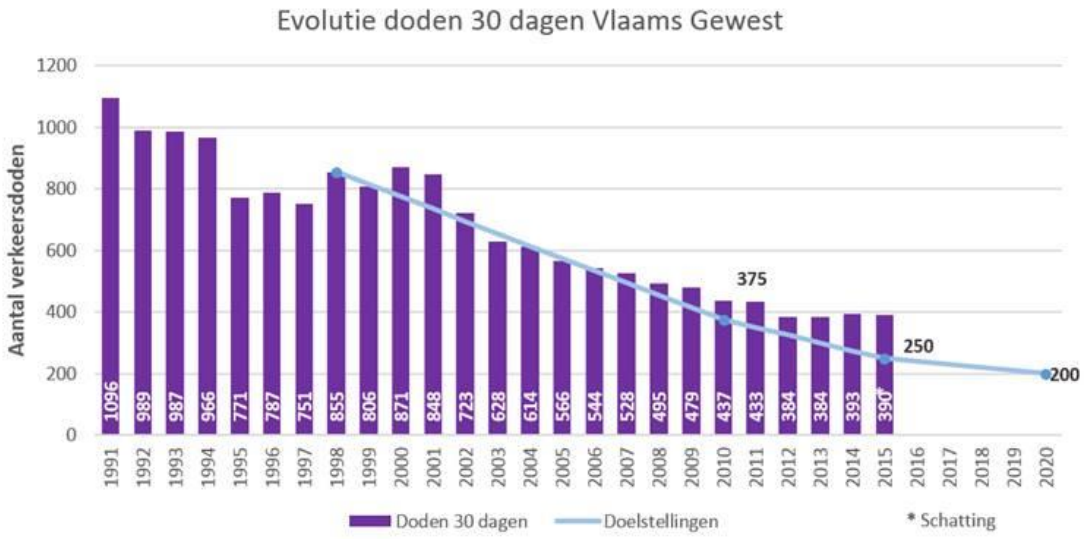
De minister zette zijn plan uiteen aan de hand van een presentatie die als bijlage is opgenomen op de dossierpagina van dit verslag op www.vlaamsparlement.be.

I. Uiteenzetting door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Minister *Ben Weyts* situeert zijn plan in de ambitie die is verwoord in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019[1]. Alles begon met de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, met de bedoeling alle verkeersveiligheidsactiviteiten met elkaar te verbinden. Daarin worden verschillende partners bijeen gebracht, gaande van vzw Ouders van Verongelukte Kinderen, de transportfederaties, VAB en Touring, de eigen diensten van de minister zoals AWV en het Departement MOW, tot zelfs politie en justitie. Minister Weyts onderstreept dat die laatste partners heel loyaal meewerken hoewel zij eigenlijk geen verantwoording verschuldigd zijn aan de Vlaamse Regering.

1. Omgevingsanalyse

"Waarom doen wij het?" vraagt de minister. Hij toont wat hij de belangrijkste dia van zijn presentatie noemt, de evolutie van het aantal verkeersdoden in het Vlaamse Gewest.



Hij noemt dat de schande van de 400 verkeersdoden. Het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers die overleden tot 30 dagen na het ongeval, is gestaag gedaald sinds de eeuwwisseling. Maar in 2014 ging dat aantal opnieuw omhoog. Het moet integendeel weer dalen. Dat is al een beetje gelukt in 2015, maar heel beperkt. Het is de ambitie van de minister om het aantal tegen 2020 te halveren.

Vergeleken met Nederland bijvoorbeeld, waar er 34 verkeersdoden te betreuren zijn per miljoen inwoners, scoort België zwak met 65 en het Vlaamse Gewest met 60. Dat is boven het Europees gemiddelde.

[1] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014, nr. 31/1, p.15.

De evolutie van het aantal gewonden bij verkeersongevallen is vergelijkbaar met de evolutie van het aantal dodelijke slachtoffers. De stijging in 2014 is er nog erger. Dat was een barslecht jaar.

Nog meer bekommerd wordt de minister bij het zien van de ongevallencijfers van de zwakkere weggebruikers. De daling van het aantal verkeersdoden in het voorbije decennium is in hoofdzaak toe te schrijven aan de daling bij de wagenbestuurders. Bij de kwetsbare weggebruikers is er eigenlijk geen vooruitgang op te merken. En de daling bij de wagenbestuurders is niet zozeer te danken aan het veiliger weggedrag van die bestuurders maar aan het veiliger worden van de wagens zelf.

Die vaststellingen bij de kwetsbare weggebruikers gelden zowel voor de voetgangers als de fietsers. Dat resulteert in een groter aandeel van die categorieën in het totaal aantal verkeersslachtoffers, waarvan ze al 25% uitmaken. De minister relativeert dat hoge percentage wel enigszins door te wijzen op de opmerkelijke stijging van het aantal fietsers in het verkeer.

De evolutie bij de bromfietsers wijkt wat af. Er is een knik naar beneden in 2013. Maar bij de motorrijders is het aandeel van doden en zwaargewonden in de totale cijfers opvallend hoog: 12%; dat is veel meer dan het aandeel motorrijders in het verkeer. De motor blijft het gevaarlijkste vervoersmiddel.

Belangrijk noemt de minister de evolutie bij de jonge autobestuurders. De evolutie lijkt positief, maar die categorie is nog altijd oververtegenwoordigd in de ongevallencijfers en recente cijfers zijn minder positief. Hij toont een grafiek van het aantal dodelijk- en zwaargewonde autobestuurders volgens leeftijd en geslacht (zie dia 12 in de bijlage), waaruit blijkt dat jonge chauffeurs daarin pieken. Bij jonge mannen tussen 18 en 24 jaar is het verkeer de grootste doodsoorzaak – wat in geen enkele andere bevolkingscategorie zo is. Dat bewijst volgens minister Ben Weyts de noodzaak aan een terugkomdag in de rijopleiding. Bij de jonge chauffeurs valt het op dat de hoogste ongevallencijfers zich situeren na de eerste 700 à 1000 kilometer, waarna men veelal de eigen kwaliteiten overschat en de risico's onderschat.

Testosteron zal ook wel een rol spelen als je ziet dat bij jonge chauffeurs er meer dan dubbel zoveel doden en zwaargewonden zijn bij de mannen dan bij de vrouwen. Vrouwen nemen ook wel iets later als autobestuurder deel aan het verkeer.

De minister vraagt ten slotte aandacht voor het professioneel vervoer. In het licht van het aantal kilometer dat bestuurders van lichte en zware vrachtwagens jaarlijks afleggen, toont hun aandeel in het aantal doden en gewonden in het verkeer dat zij veiliger chauffeurs zijn dan de andere. Maar als ze betrokken geraken in een ongeval, is de impact daarvan zoveel groter. Het aandeel 6% doden en zwaargewonden is dan ook vrij hoog, vooral als je ermee rekening houdt dat zij toch iets beter beschermd zijn door hun voertuig.

2. Van beleidsvisie naar maatregelenpakket

Minister Ben Weyts geeft een overzicht van de specifieke aandachtspunten van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Zonder dat de lijst een prioritaire volgorde uitdrukt, gaat het om: fietsers en voetgangers, motorrijders en bromfietsers, jonge autobestuurders, belangrijke risicogedragingen zoals rijden onder invloed en te hoge snelheid en andere verkeersonveiligheidsfenomenen, individuele attitude van weggebruikers en sociale norm, het creëren van een inherent veilig verkeerssysteem, en professionele bestuurders.

Het plan focust vooral op menselijk gedrag. De minister toont daarbij een grafiek waaruit blijkt dat in meer dan 90% van de ongevallen menselijk falen mede oorzaak is. Als hij het heeft over menselijk gedrag, dan gaat dat over meer dan stuurfouten. Het gaat dan uiteraard over snelheid en alcohol, maar ook over persoonlijke beveiligingsmiddelen, afleiding en andere verkeersonveiligheidsfenomenen zoals drugs en medicijnen, vermoeidheid, niet respecteren van veiligheidsafstand, incorrecte plaats op de weg, dode hoek enzovoort.

Menselijk gedrag heeft ook te maken met attitude. Ook wat dat betreft is er in België en Vlaanderen nog steeds een probleem. Een vrij recent onderzoek toont aan dat het bij ons erg gesteld is met het aantal autobestuurders die vinden dat rijden onder invloed kan zolang men maar voorzichtig rijdt. In ons land blijkt niet minder dan 18% van de ondervraagden tolerant tegenover rijden onder invloed. dat is het dubbele van het Europese gemiddelde!

Een onderzoek van het BIVV[2] wees uit dat ten opzichte van snelheidsovertredingen de tolerantie van de Belgen in de voorbije tien jaar is … gestegen. Tien jaar geleden vond 70% van de Belgen te snel rijden onaanvaardbaar; thans is dat 52%.

De basis van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is het Vlaams Huis Verkeersveiligheid. Het huis is van start gegaan met de oprichting van een stuurgroep in september 2015. Er zijn vier werkkamers ingericht: Educatie en sensibilisering; Infrastructuur, voertuigtechnologie en innovatie; Handhaving; Evaluatie & monitoring.

De overkoepelende doelstelling van het plan is het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van ongevalpreventie en ernstreductie. Daar zijn ambitieuze streefcijfers aan gekoppeld. Het aantal doden moet verminderen tot 200 in 2020 en 133 in 2030. Dat lijkt heel ambitieus maar minister Ben Weyts noemt de doelstellingen toch haalbaar: zij komen neer op een vermindering van het aantal doden per jaar met 15.

3. Maatregelenpakket

Het plan is gebaseerd op de gekende vijf E's: 1. Educatie & sensibilisering, 2. Engineering (infrastructuur, technologie en innovatie), 3. Enforcement (handhaving), 4. Evaluatie en monitoring, 5. Engagement.

25 fiches concretiseren die vijf pijlers.

3.1. Informeren

In de schoot van het Vlaams Huis Verkeersveiligheid wordt één informatieplatform opgericht, waarop alle informatie over en voor de verkeersveiligheid wordt samengebracht. Daarop zal bijvoorbeeld ook het BIVV-initiatief wegcode.be geïntegreerd worden, zoals eveneens de jaarlijkse Verkeersquiz en het TV-programma Kijk Uit.

3.2. Sensibiliseren

In het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid krijgt de VSV de opdracht meer orde te scheppen "in de dierentuin van de sensibiliserende diertjes" en alle sensibiliseringsinitiatieven beter te coördineren.

[2] Boets, S. en Meesmann, U. (2014) Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

3.3. Kwalitatieve educatie op school

Minister Weyts krijgt het niet uitgelegd dat verkeerseducatie wel is opgenomen in de eindtermen van het basisonderwijs maar niet in het secundair, hoewel de leerlingen van het secundair onderwijs meer deelnemen aan het verkeer. Hij schaart zich dus achter de wens voor verhoogde aandacht voor specifieke competenties VME in de eindtermen van het secundair onderwijs.

Het programma Rijbewijs Op School wordt omgevormd tot een elektronisch leerplatform, waarvan de toegang wordt uitgebreid tot àlle scholen en leerlingen.

3.4. Levenslang leren

Genoemd elektronisch leerprogramma wordt trouwens opengetrokken voor alle weggebruikers van alle leeftijden. Het moet ook een praktische tips bieden voor de vrije begeleider, met nadruk op vaardigheidstraining en attitudeverwerving. En het programma moet prioritair gericht zijn op de belangrijkste probleemdomeinen.

3.5. Medische rijgeschiktheid

Medische rijgeschiktheid roept vandaag nog altijd wat gêne op en wordt pathologisch benaderd. De rijgeschiktheid wordt slechts in vraag gesteld bij bepaalde ziektebeelden. De minister wil dat bespreekbaarder maken, door het publiek kennis bij te brengen van de problematiek en de professionele sector de patiënten beter te laten informeren en veel meer door te verwijzen.

De mensen moeten de kans krijgen om zich vrijwillig te laten testen. Indien mogelijk moeten weggebruikers ondersteund worden om mobiel te blijven en zich in het verkeersgebeuren te integreren.

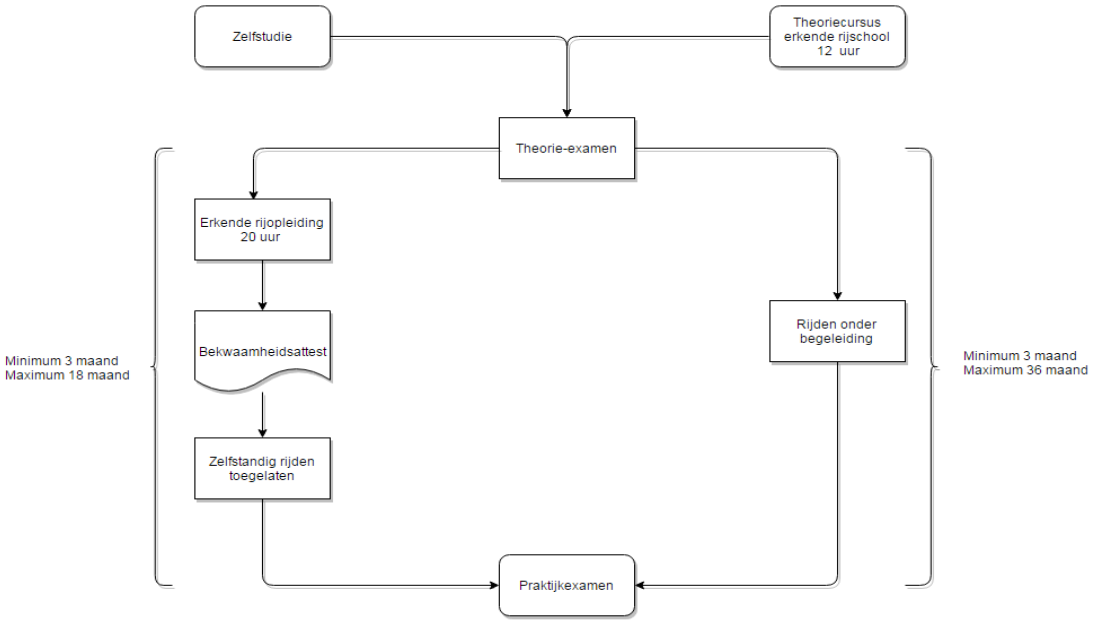
3.6. Kwalitatieve rijopleiding

Het examen voor het rijbewijs is ingevoerd in 1965 toen het verkeer nog heel anders was dan heden ten dage. Er is geen enkele omkadering, wat uniek is in Europa en wat de gekende gevolgen heeft.

Omdat gebrek aan ervaring de belangrijkste doodsoorzaak in het verkeer is, wordt de lat voor de rijopleiding, die gefaseerd en langer zal georganiseerd zijn, hoger gelegd. De rijopleiding wordt grondig hervormd, met aandacht voor risicoperceptie, veilig rijden met een gps, meer rijervaring als vereiste voor het examen, en aangevuld met een terugkomdag. De vrije begeleiders zullen verplicht worden zich te vormen.

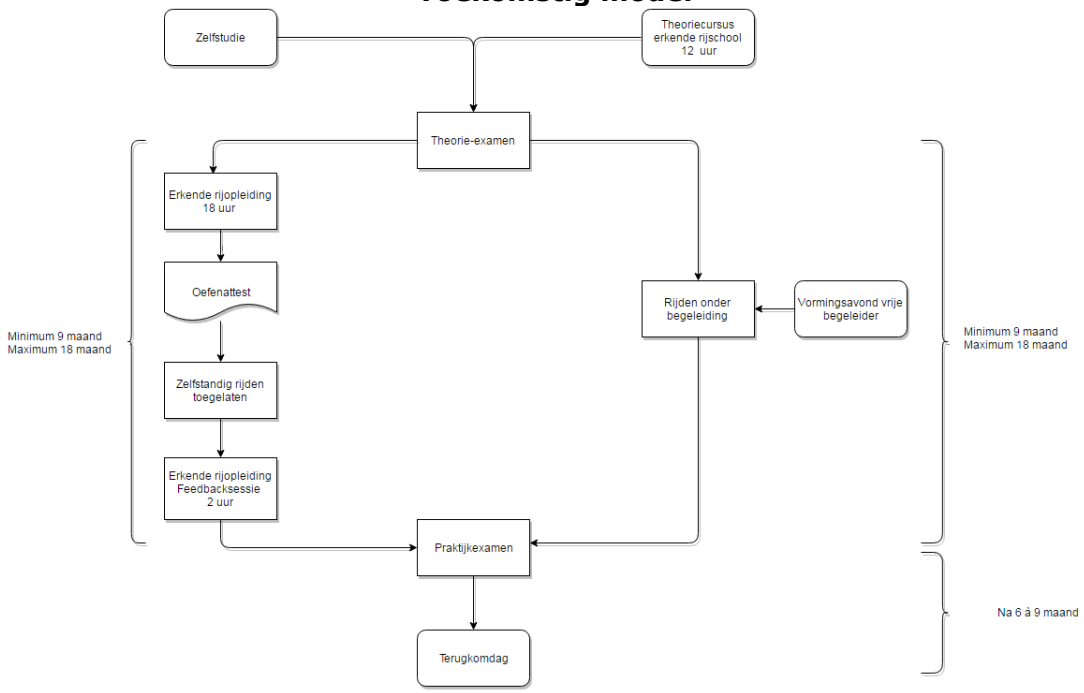
De minister toont twee schema’s: een met het huidige model van rijopleiding en een met het toekomstige model.

Huidig model



In het huidige model kan men een rijbewijs behalen na het theoretisch examen via twee gescheiden wegen, die zelfs volgens twee verschillende termijnen verlopen. Als je kiest voor rijden onder begeleiding als voorbereiding op het praktisch examen, moet je binnen de 36 maanden dat praktisch examen afleggen of je mag de weg niet meer op met de wagen en je moet dan zelfs drie jaar wachten vooraleer je opnieuw kunt beginnen – of je moet overstappen naar de andere procedure via een erkende opleiding.

Toekomstig model



Het toekomstige model van rijopleiding wordt veel meer één model, met mogelijkheid om tijdens de opleiding na het theoretische examen over te stappen naar de andere procedure. De termijnen voor beide pistes worden gelijkgeschakeld. De erkende rijopleiding wordt opgesplitst in twee overdelen. Na de 18 uur

rijopleiding komt er een feedbacksessie van twee uur, waarin de cursist na zijn ervaringen met zelfstandig rijden terecht kan met praktische vragen en waarin het rijgedrag nog kan worden bijgeschaafd.

Hoewel er kritiek op bestaat, wordt de keuzeoptie vrije begeleiding, nochtans uniek, behouden. De minister heeft immers geen weet van wetenschappelijke bevindingen die uitwijzen dat die vorm van voorbereiding op het praktische rijexamen slechtere resultaten oplevert. De slaagpercentages lopen voor beide pistes gelijk.

Aan de rijinstructeurs (erkende rijopleiding) worden strengere bekwaamheidseisen opgelegd en ook de vrije begeleiders (rijden onder vrije begeleiding) gaan een vormingsavond, een cursus van een paar uur, moeten volgen.

Het praktijkexamen is voor beide opleidingstrajecten gelijk. Na het behalen van het rijbewijs volgt er een periode van zes tot negen maanden die wordt afgesloten met een terugkomdag. Op die dag zal men focussen op rijden in extremere omstandigheden, bijvoorbeeld op een nat of glad wegdek. De chauffeurs worden er op die dag van bewust gemaakt dat rijden in het verkeer toch nog wel risico's inhoudt en dat zij hun rijvaardigheden niet moeten overschatten. Momenteel is er al een aanbod van terugkomdagen op vrijwillige basis en de tevredenheid van de deelnemers is heel hoog. In Oostenrijk bijvoorbeeld schrijft men de drastische daling van de verkeersongevallen toe aan de organisatie van dergelijke terugkomdagen.

In het debat over de kostprijs van de rijopleiding toont de minister hoe de kostprijs zal evolueren bij de invoering van het toekomstige model (dia 27 van zijn presentatie als bijlage). Het theoretisch examen blijft 15 euro kosten. De prijs van het praktisch examen ondergaat voor het eerst een indexering en stijgt van 36 naar 39 euro. Wat er nu wel zal bijkomen, is een kostprijs voor de terugkomdag. Een richtprijs daarvoor is 120 euro maar minister Ben Weyts poogt die nog naar beneden te krijgen.

Met 174 euro voor een rijopleiding is het in Vlaanderen nog altijd veel goedkoper dan in andere landen (dia 28). Dat relativeert de discussie over de kostprijsstijging, aldus de minister.

Concluderend voor de rijopleiding herhaalt minister Weyts dat de lat in de rijopleiding hoger moet als we het dodental lager willen. Voor de kandidaat betekent die verstrenging een rijopleiding in fases, en een hervorming van zoals het theoretische als het praktische rijexamen. In die examens zullen de zware overtredingen weer zwaarder doorwegen; die differentiatie was eerder afgeschaft. En zoals al gemeld zal ook de risicoperceptie worden getest en het rijden met een gps. Het aantal te volbrengen manoeuvres gaat van twee naar zes, waarvan twee geloot. Voor de vrije begeleider komt er een verplichte vormingsavond. En voor de lesgevers van de erkende rijopleiding wordt de opleiding aangepast aan een nieuw curriculum.

3.7. Vakbekwaamheid en nascholing

Professionele chauffeurs zijn verplicht op geregelde tijdstippen nascholing te volgen. Ook in die vorming zal meer de nadruk worden gelegd op verkeersveiligheid, op dode-hoek-risico's bijvoorbeeld, of het gebruik van hoogwaardige simulatoren voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Het is de bedoeling daarbij de reglementering en de procedures transparant te maken. Daarbij wil de minister vooral het aantal uitzonderingen zo beperkt mogelijk maken.

3.8. Verkeersveiligheid-audit en inspectie

De verkeersveiligheidsaudits in het ontwerpproces voor wegen en de verkeersveiligheidsinspecties worden uitgebreid naar alle hoofdwegen; dat zijn niet alleen meer de autosnelwegen maar ook wegen zoals de A12 en de N49. Voor die veiligheidscontroles worden de diensten van AWV van de ene provincie ingezet in een andere provincie.

3.9. Vergevingsgezinde wegen

Het principe van vergevingsgezinde wegen wordt toegepast bij nieuwe wegen en bij heraanleg. Daarbij wordt het principe veel meer bekeken vanuit het oogpunt van de kwetsbare weggebruiker in plaats van zoals tot nu vanuit het standpunt van de wagen.

3.10. Onderhoud weginfrastructuur

De inspanningen voor wegenonderhoud worden doorgezet met een programmatorische aanpak van de weginfrastructuur en het inzetten van een PMS-systeem. Elk onderhoud moet er ook op gericht zijn de verkeersveiligheid te bevorderen.

3.11. Zichtbaarheid

Dat betreft het opstellen van richtlijnen voor zichtafstanden. Zij zullen worden ingepast in het bestaande vademecum.

3.12. Consistente snelheidsregimes

De minister verwijst naar de parlementair gesteunde maatregel tot invoering van een veralgemeend snelheidsregime van 70 km per uur buiten de bebouwde kom[3]. Dat moet het mogelijk maken op de gewestwegen alleen al zowat 16.000 borden te verwijderen.

3.13. Veiliger verkeerslichten

Ook wat het inrichten van veilige kruispunten betreft, komt de focus maximaal te liggen op de kwetsbare weggebruikers. Er wordt naar gestreefd zoveel mogelijk kruispunten conflictvrij te maken, en als dat niet mogelijk is andere oplossingen te kiezen gericht op het minimaliseren van conflicten.

3.14. Gevaarlijke punten – wegsegmenten

De strategie is gewijzigd ten opzichte van de lijst van zwarte punten van 2000. Daarop werd voortgewerkt hoewel die lijst al gedateerd was. Voortaan wordt gewerkt met een jaarlijks geactualiseerde lijst van zwarte punten én wegsegmenten, op basis van zo actueel mogelijke ongevallenstatistieken.

3.15. Scheiden en ontvlechten

Ook voor het vermijden van conflicten wordt gestreefd naar het scheiden en ontvlechten van verkeersstromen. Bij scheiden gaat het om bijvoorbeeld fietspaden die afgescheiden van de weg voor de wagens liggen. In het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk moeten zoveel mogelijk fietspaden zo worden aangelegd. Bij ontvlechten worden alternatieve routes aangeboden aan actieve weggebruikers. De minister denkt daarbij onder meer aan de uitbouw van fietssnelwegen en het maximaal inschakelen van jaagpaden als fietsroutes.

[3] Zie ook *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3 en *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2.

3.16. Rijhulpsystemen – ISA

Minister Weyts wil rijhulpsystemen zoals ISA veel meer propageren. Nog altijd moet men bij aankoop van een wagen zelf naar ISA vragen in plaats van dat het er standaard is op aangebracht.

Met de technologie als bondgenoot wil de minister ook laten onderzoeken of een snelheidsslot niet kan worden opgelegd bij de handhaving van snelheidsregels, bijvoorbeeld bij recidive van snelheidsovertredingen.

3.17. Dode hoek

De problematiek van de dode hoek wordt zeker opgenomen in de verplichte nascholing van professionele chauffeurs. De spiegelafstelplaatsen, zoals er nu al in gebruik zijn, worden meer bekendgemaakt in de sector. En de minister stelt veel hoop in de technologische vooruitgang zoals de cameratechnologie, waarop hij maximaal wil anticiperen en stimulerend optreden bijvoorbeeld bij de invoering van de kilometerheffing.

3.18. Basiselementen handhavingsketen

Bij het optimaliseren van de handhavingsketen is het probleem nog altijd het gebrek aan actuele en kwalitatieve gegevens. De minister ervaart dat de – federale – kruispuntenbank voertuigen niet up to date is.

Nauw opvolgen zal hij ook de technologische innovatie bij de handhavingsmiddelen. Zo is Vlaanderen nu bevoegd voor de homologatie van de speed gun. Hij wil die homologatie zo spoedig mogelijk afronden zodat het instrument naar Frans voorbeeld kan worden ingezet.

3.19. Uitbreiding controles

Het plan houdt het verhogen van de pakkans in, in combinatie met de inzet van nieuwe technologieën, waarbij de minister verwijst naar de digitalisering van bestaande flitscamera's. Hoewel het zijn betrachting is meer trajectcontroles in te voeren, zullen er ook in bepaalde situaties nog individuele camera's moeten blijven bestaan, ter vaststelling van roodlichtoverschrijdingen bijvoorbeeld. Die camera's moeten alle gedigitaliseerd worden.

Bij het verhogen van de pakkans bij overtredingen denkt de minister ook aan de controle op het alcoholgebruik door chauffeurs. Federaal minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken Jan Jambon heeft onlangs de ambitie uitgesproken om de alcoholcontrole op de weg aanzienlijk te verhogen. En er zal een principe ingevoerd worden: stoppen is blazen. Bij elke controle van een wagen zal de chauffeur moeten blazen.

3.20. Alternatieve leermaatregelen

Veelplegers en hardnekkige overtreders wil de minister aangepakt zien met een veel flexibeler arsenaal van strafmaatregelen, een combinatie van handhaving, bestraffing en specifieke bijscholing. Hij heeft federaal minister van Justitie Koen Geens gevraagd om nauw betrokken te worden bij de aanpassing van de verkeersstrafwetgeving.

3.21. ANPR en trajectcontroles

De minister wil een verdere uitrol van het ANPR-netwerk. In samenwerking met de federale instanties komt er binnenkort een nieuwe openbare opdracht daartoe.

Op de autosnelwegen zal het ANPR-netwerk dan nagenoeg gebiedsdekkend zijn, met de bedoeling de camera's multifunctioneel in te zetten (zowel voor de snelheidshandhaving als de bestrijding van de criminaliteit). De aandacht gaat daarna ook naar de gewestwegen – waar meer snelheidsovertredingen en een hogere dodentol wordt vastgesteld dan op de autosnelwegen. Aan de politiezones wordt een nieuwe call gericht tot samenwerking.

3.22. Beleidsrelevant onderzoek

Het spreekt voor zich dat wetenschappelijke analyses, onderzoek over de resultaten van uitgevoerde maatregelen en nationale en internationale benchmark belangrijk zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid.

3.23. Evaluatie en monitoring

De minister hecht dan ook groot belang aan exacte en concrete indicatoren.

3.24. Engagement en netwerkvorming

Hij wil laten doordringen dat verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is. Er moet een verkeersveiligheidscultuur groeien.

3.25. Veiligheidscultuur bedrijven

En daartoe gaat de minister op zoek naar meer partners. Hij geeft het voorbeeld van het bedrijfsleven. In bedrijven zou men het personeel met bedrijfswagens kunnen evalueren op hun rijgedrag, met opmerkingen en beloningen. Zo noemt hij een app in de vorm van een blackbox die het verkeersgedrag van de chauffeur registreert en op basis waarvan een wedstrijd zou kunnen gehouden worden van de veiligste chauffeurs.

4. Verder traject

De minister kondigt aan dat zijn Verkeersveiligheidsplan wordt geconcretiseerd in een jaaractieprogrammatie. De uitvoering op het terrein wordt gemonitord door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat zal opvolgen en zo nodig bijsturen.

Er komt een algemene evaluatie tegen 2020.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

1.1. Vragen en opmerkingen van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens verheugt zich erover dat het Verkeersveiligheidsplan intussen al als conceptnota is aangenomen door de Vlaamse Regering. Goed begonnen is half gewonnen. In het voorwoord treft de minister al direct de juiste toon: de 400 jaarlijkse verkeersdoden zijn een schande en niet alle maatregelen daartegen zullen pijnloos zijn, met onder meer een gespierd handhavingsbeleid.

Hij schaart zich achter de ambitieuze doelstellingen, zoals de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2020.

Hij merkt wel op dat de CD&V-fractie onder de 25 fiches niet een fiche Fietsersveiligheid vindt; wel vormt dat aandachtspunt een rode draad door het plan.

De fiche Kwalitatieve rijopleiding trekt eerst zijn aandacht. Hij herinnert aan de uiteenzetting van de Oostenrijkse verkeerspsycholoog Gregor Bartl (op de Middag van de Verkeersveiligheid van het BIVV op 23 juni 2016) over de Oostenrijkse aanpak[4]. Daar worden grote inspanningen geleverd in de opvolging en de nazorg na toekenning van het rijbewijs. De resultaten zijn spectaculair: bij de mannelijke jonge chauffeurs is er na een à twee jaar in de verkeersongevallen een daling vast te stellen van 32%! Lode Ceyssens noemt de terugkomdag een ingekorte versie van de succesvolle Oostenrijkse gefaseerde rijtraining.

Iedere aspirant-chauffeur moet de kans krijgen een rijbewijs te behalen, maar leren rijden doe je achter het stuur en hoe meer je rijdt in wisselende omstandigheden, hoe beter. Dat moet duidelijk worden gemaakt aan de vrije begeleiders. Het lid pleit voor een mentaliteitswijziging. De vraag moet niet meer zijn: hoe behaal ik zo vlug mogelijk mijn rijbewijs, maar hoe kan ik zo goed mogelijk worden opgeleid om mij zo veilig mogelijk in het verkeer te kunnen begeven? Die bekommernis is uitgewerkt in het plan.

Lode Ceyssens geeft commentaar op de fiches 9 en 12 waarin sprake is van vergevingsgezinde wegen en leesbare wegen. Die fiches liggen in de lijn van de conceptnota's van CD&V en Open Vld die recentelijk zijn besproken in de commissie[5]. Het doel moet zijn de weggebruiker een duidelijk interpreteerbaar wegbeeld te geven en ook te maken dat kleine foutjes en onoplettendheden niet onmiddellijk leiden tot de ergste consequenties. Daar moet voort aan gewerkt worden. Het volstaat, volgens hem, niet te investeren in kreukelpalen als langs diezelfde weg bomen staan met een stamomtrek van meer dan een meter.

De spreker zegt de ambities te delen die tot uiting komen in fiche 21 over ANPR-camera's en trajectcontrole. Zoals genoemde Gregor Bartl aantoonde, is de belangrijkste veiligheidstool in de wagen de chauffeur. De objectieve en subjectieve pakkans heeft een groot effect op het gedrag en de houding van weggebruikers. Lode Ceyssens geeft het voorbeeld van Frankrijk, waar opmerkelijke resultaten zijn geboekt met het vergroten van de pakkans op de wegen.

Concluderend feliciteert hij minister Ben Weyts met het brede en gedetailleerde plan, waarover ook recht voor de raap is gecommuniceerd. Hij noemt het Verkeersveiligheidsplan een goed plan maar het mag geen plan blijven. Hij rekent erop dat de goede intenties zullen vertaald worden in realistische acties ondersteund door de toereikende budgettaire middelen.

Een laatste opmerking is dat de minister voor zijn handhavingsdoelstellingen zijn federale collega Jan Jambon zal nodig hebben. Er moet daartoe een samenwerkingsakkoord worden afgesloten.

1.2. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke noemt de redenen van het Verkeersveiligheidsplan voor de hand liggend. De statistieken die de minister in zijn toelichting heeft getoond, zijn vaak verbijsterend; bijvoorbeeld blijkt dat het aantal dodelijke fietsongevallen per jaar sinds 2004 eigenlijk niet meer daalt, in tegenstelling met de slachtoffers onder de chauffeurs.

Het plan komt dus geen dag te vroeg. Joris Vandenbroucke noemt het een goed plan. Hij kan zich vinden in de achterliggende visie en doelstellingen. Onder de voorgestelde maatregelen vindt hij geen witte vlekken, wel een goede mix

[4] Zie: www.alles-fuehrerschein.at.
[5] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3 en *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2.

waarbij de harde aanpak niet wordt geschuwd. De architectuur van het plan zit goed ineen. Er worden heldere doelstellingen geformuleerd – ook tussentijdse. Er zijn monitoringsinstrumenten aanwezig en er is een werkbare taakbedeling tussen de verschillende actoren. Het plan biedt een degelijke sokkel om ook na de huidige regeerperiode op voort te bouwen.

Het lid heeft wel enkele concrete vragen. In de omgevingsanalyse treft het hem dat de gegevens dateren van ten vroegste 2014; dat is redelijk oud. Er zijn recentere data nodig. Ziet de minister mogelijkheden om die gegevensinzameling te verbeteren?

Een tweede vraag betreft de samenwerking met andere beleidsniveaus, waarvan op pagina 34 van het Verkeersveiligheidsplan een handig tabelletje is opgenomen. Dat tabelletje toont voor elk van de vijf pijlers welk niveau enige verantwoordelijkheid heeft. Het lid maakt zich geen zorgen over de inbreng van Europa, wel over die van de federale overheid en het lokale niveau. Zo blijft de federale belofte van een databank van vastgestelde verkeersovertredingen ijdel. Er is eveneens het federale verzet tegen een rijbewijs met punten.

Wat het lid wakker houdt met betrekking tot de lokale overheden is het dossier van de Verkeersbordendatabank. Joris Vandenbroucke heeft de minister daarover al talrijke keren ondervraagd. In zijn antwoorden beloofde de minister meermaals een actieplan voor de actualisatie van die databank. In ruil voor een beperking van de bij te houden en aan te melden verkeersborden – alleen nog die met betrekking tot de snelheid – zouden de lokale besturen verplicht worden dat beperkt aantal borden in te voeren in de databank. Volgens Joris Vandenbroucke is die Verkeersbordendatabank echt nodig voor de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan, bijvoorbeeld voor het inrichten van intelligente snelheidsbegeleiding.

Uit het antwoord van de minister op zijn schriftelijke vraag van 17 februari 2016[6] leidt de spreker af dat er nog geen eigenlijke initiatieven genomen zijn. Wel laat de minister weten dat de Verkeersbordendatabank als project is ingediend binnen het programma Radicaal Digitaal van minister Liesbeth Homans. Wat is de bedoeling van die indiening binnen Radicaal Digitaal en loopt dat project intussen al?

Op pagina 49 van het Verkeersveiligheidsplan leest het lid dat het beleid "tanden, handen en voeten" krijgt "dank zij de toewijzing van de nodige middelen". Er wordt gewezen op het Verkeersveiligheidsfonds dat wordt gestijfd door (een deel van) de ontvangsten uit de geregionaliseerde verkeersboetes en bijdragen van instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. Joris Vandenbroucke vraagt zich af of die extra middelen gaan volstaan om de ambitieuze doelstellingen van het Verkeersveiligheidsplan te realiseren.

Hij verwijst naar fiche 18 waarbij de minister refereert naar het voormalige federale verkeersveiligheidsfonds dat politiezones financierde voor de handhaving van de verkeersregels. De minister denkt er blijkbaar aan hetzelfde te doen. Zal dat dan zijn met middelen van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds?

Een laatste opmerking betreft de kostprijs voor het behalen van het rijbewijs. De minister vergelijkt de Vlaamse minimumprijs (174 euro voor zij die kiezen voor zij die kiezen voor de vrije begeleiding) met de kostprijzen in andere Europese landen. Is dat wel een correcte vergelijking? Iemand die kiest voor een professionele begeleiding betaalt toch meer?

[6] *Schriftelijke vragen* 2015-16, nr. 675, aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

Tot slot vraagt Joris Vandenbroucke, in navolging met andere opvolgingsactiviteiten van de commissie (voortgangsrapportage Masterplan 2020, evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn enzovoort) een jaarlijkse voortgangsrapportage van de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan.

Commissievoorzitter *Lies Jans* vindt dat een goede suggestie.

1.3. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen vindt het goed dat de minister, die zich al van bij zijn aantreden profileert met verkeersveiligheid, zijn streven nu in een plan giet. Zijn bekommernis is trouwens breed gedragen door de bevolking.

Dat de 400 verkeersdoden per jaar een schande worden genoemd, is terecht. Er is al heel wat weg afgelegd sinds de jaren 90, toen men nauwelijks opkeek van 1000 verkeersslachtoffers. Maar het is het laaghangende fruit dat is geplukt. Nu is het tijd voor doortastende maatregelen.

Het meeste werk vergt pijler 5 van het plan, werken aan een cultuur van verkeersveiligheid. Uit een ESRA-onderzoek blijkt dat België slechter scoort dan het Europese gemiddelde wat de houding betreft ten opzichte van beschonken achter het stuur plaats te nemen. In Scandinavië wordt je 'uitgespuwd' als je rijdt na alcoholgebruik; in Nederland wordt het je afgeraden door je vrienden; in België legt men je uit waar je moet rijden om alcoholcontroles te ontwijken …

Wat verkeerseducatie betreft, is Marino Keulen van oordeel dat de minister met onderwijsminister Hilde Crevits afspraken moet maken om verkeersveiligheid in de eindtermen te laten opnemen van het secundair onderwijs, zoals dat nu al het geval is in het basisonderwijs. In zijn antwoorden op vragen van parlementsleden[7] beloofde minister Ben Weyts daartoe aan te dringen bij zijn collega van Onderwijs. Hoever staat het ermee?

Voor Open Vld moet de functie van de weg het snelheidsregime bepalen. Marino Keulen verwijst daarvoor naar de conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende leesbare wegen van zijn fractie[8]. Hij herinnert eraan dat hij al op het eerste meerderheidsoverleg over mobiliteit erop aandrong om van de uitzondering die algemene regel geworden was (70 km per uur) effectief de algemene regel te maken (in plaats van 90 km per uur). Dat draagt toe aan de verkeersveiligheid en maakt een besparing mogelijk van een massa verkeersborden. Zijn de richtlijnen daarvoor al uitgewerkt?

In verband met fiche 15, Scheiden en ontvlechten, vraagt het lid of het nog zinvol is om fietspaden te schilderen langs drukke wegen buiten de bebouwing als daar plaats is voor alternatieven zoals een afgescheiden fietspad.

Marino Keulen snijdt ook de 800 zwarte punten aan. Algemeen wordt gedacht dat die intussen alle zijn aangepakt, maar dat klopt niet. Voor bepaalde zwarte punten is er jammer genoeg nog geen oplossing gevonden, of is er lokaal geen draagvlak voor de voorgestelde oplossing. Hij weet bijvoorbeeld van vier dergelijke punten in Turnhout. Hij dringt er bij de minister op aan om die resterende zwarte punten toch eens opnieuw ter hand te nemen en naar pragmatische oplossingen te zoeken.

De spreker is ervan overtuigd dat zelfs met de beste infrastructuur het risico op ongevallen nooit helemaal weg kan zijn. Het volstaat dat één chauffeur de

[7] Bijv.: *Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2015-16, nr. 1777, en *Actuele vragen* Vl.Parl. 2015-16, nr. 382.
[8] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 706/1-2.

wegcode negeert of even zijn aandacht laat verslappen. Handhaving is cruciaal om de weggebruikers te responsabiliseren en om hun mentaliteit te beïnvloeden. Die handhaving staat of valt met de pakkans. In ons land is de kans op betrapping evenwel klein. Vandaar dat het lid de minister volop steunt in zijn uitrol van trajectcontroles naast de flitscamera's die in bepaalde omstandigheden ook nog noodzakelijk zijn.

Minister Ben Weyts moet voor een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid en het weggedrag toch ook afspreken met zijn federale collega's van Binnenlandse Zaken, van Justitie en van Mobiliteit. Wat zijn de specifieke nieuwe engagementen die de minister daartoe verwacht van zijn federale collega's? In welke mate wordt dit regionale verkeersveiligheidsplan afgestemd op de nationale ambities?

En stemt de minister zijn inspanningen ter beteugeling van snelheidsovertredingen en drugs in het verkeer ook af op de specifieke doelgroepen zoals de categorieën 18 tot 24 en 25 tot 49 jaar? In dat opzicht is ook onderwijsminister Hilde Crevits een belangrijke partner.

Marino Keulen besluit dat het Verkeersveiligheidsplan blijk geeft van een gezonde ambitie en dat de minister daarvoor een pluim verdient. Het komt er nu op aan de doelstellingen te realiseren.

1.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska is het ermee eens dat het plan geen dag te vroeg komt. Hij vindt het een goed plan en is blij met de heldere doelstellingen en de tussentijdse streefdoelen en evaluaties. Hij had wel liever gehad dat het plan wat vroeger was gekomen: het vorige verkeersveiligheidsplan liep slechts tot 1 januari 2015.

Hij noemt de handhaving het sluitstuk van het plan, wetende dat de Vlaamse overheid hierbij niet alle instrumenten zelf in handen heeft en moet rekening houden met de federale overheid. Hij ziet dat de minister middelen zal vrijmaken voor politieprestatie-overeenkomsten. In het Verkeersveiligheidsfonds zat in 2015 vijf miljoen euro en in 2016 acht miljoen. Hoe zullen die middelen verdeeld worden? Gaan die middelen vooral naar genoemde overeenkomsten met de politiezones of worden er ook nog andere acties mee gefinancierd?

Björn Rzoska staat achter de voorgenomen uitrol van de trajectcontroles. Maar de clausule in fiche 21 die zegt "voor zover als mogelijk" verontrust het lid enigszins. Zijn er problemen met de software-opbouw van die nieuwe systemen? Of met de databanken die eraan gekoppeld zullen worden (bijvoorbeeld voor de controle van de inschrijving en de verzekering van de wagens)?

De spreker is gewonnen voor het concept vergevingsgezinde weg. Hoewel er geen aparte fiche Fietsveiligheid is, zijn maatregelen voor de veiligheid van 'actieve weggebruikers' – zo noemt hij 'kwetsbare weggebruikers' liever – onder meer hier opgenomen (fiche 9). Die actieve weggebruikers scoren toch wel bedroevend hoog in de ongevallencijfers. Wat Björn Rzoska bij fiche 9 verbaast, is dat de update van het Handboek vergevingsgezinde wegen, waarin meer rekening moet worden gehouden met de actieve weggebruiker, pas start tegen eind 2017. Kan dat niet sneller?

Hij steunt de minister in zijn plannen om de rijopleiding grondig te hervormen. Hij verwijst ook naar de uiteenzetting van de Oostenrijkse verkeerspsycholoog Gregor Bartl, waar Lode Ceyssens al van sprak. De Oostenrijkse resultaten zijn heel indrukwekkend. De manier waarop de jonge chauffeurs er worden

aangepakt, heeft het aantal ongevallen spectaculair doen dalen. Een cruciale factor daarbij is de medewerking van verkeerspsychologen.

In dat licht vraagt het lid of de terugkomdag ook geldt voor de aspirant-chauffeurs die kiezen voor de vrije begeleiding. uit het Oostenrijkse voorbeeld blijkt duidelijk dat net dat feedbackmoment een succesfactor is, om bijvoorbeeld het machogedrag uit te bannen. De kostprijs van de rijopleiding is wel van belang maar toch niet zo doorslaggevend, aldus Björn Rzoska; dat element is ondergeschikt aan de daling van de ongevallencijfers.

Eveneens essentieel voor de verkeersveiligheid noemt het lid de slimme afstemming van verkeerslichten. De minister wil de 1600 kruispunten met verkeerslichten maximaal conflictvrij inrichten. Kan hij daar een fasering van geven en zeggen tegen wanneer ze alle moeten afgewerkt zijn? Wat zijn de beschikbare middelen?

De Groenfractie steunt het Vlaams Verkeersveiligheidsplan en hoopt dat het spoedig wordt geconcretiseerd. Björn Rzoska gaat akkoord met een jaarlijkse voortgangsrapportage over de vooruitgang. Hij hoopt ten slotte dat minister Ben Weyts er in slaagt zijn federale collega's te overtuigen van het nut van een rijbewijs met punten.

1.5. Vragen en opmerkingen van Lorin Parys

Lorin Parys zegt blij te zijn met de steun van alle politieke fracties in de commissie voor het Verkeersveiligheidsplan. Dat bewijst dat er een breed draagvlak voor bestaat.

De minister heeft zich niet weggestoken met dat plan, maar hij heeft gekozen voor klare cijfers, mijlpalen en tussentijdse mijlpalen en verantwoordelijkheden. Daarmee stelt hij zich eigenlijk kwetsbaar op: hij zal worden beoordeeld op het behalen van meetbare doelstellingen.

Het plan vertrekt vanuit de Vlaamse zwaktes; het is goed om die aan te pakken. Het is opgesteld in nauw overleg met de actoren, en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft zich erachter geschaard.

De voorgenomen hervorming van de rijopleiding is geen populaire maar noodzakelijke maatregel. Dat er iets meer voor zal moeten betaald worden, vindt de spreker niet zo erg als dat de prijs is om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. De nieuwe prijs zal zeker niet buiten proportie zijn.

Hij vindt het een goede zaak dat het systeem van de vrije begeleiding blijft bestaan, ook al omdat gebleken is dat chauffeurs die op die manier hun rijbewijs hebben behaald, niet noemenswaardig onveiliger rijden dan de andere. Wel is hij tevreden dat ook die vrije begeleiders vorming zullen krijgen. Het inzetten op hogere vaardigheden en mentaliteit met een terugkommoment juicht hij toe.

Waar zit de fiets in dat plan? Er is inderdaad geen aparte fiche maar de veiligheid van de fietsers zit verweven in alle actiepunten.

Hij is het er volmondig mee eens dat handhaving het cruciale element is van het plan. Uit de contacten van minister Ben Weyts met zijn federale collega's zijn intussen toch al enkele positieve punten gekomen. Zo is er de federale toezegging om al wie wordt tegengehouden voor wagencontrole ook zal moeten blazen. Dat is een grote stap vooruit om de tolerantie tegen alcoholgebruik achter het stuur te verminderen.

Wat de ongevallenanalyse betreft, had de vorige federale minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant het voornemen daar werk van te maken met de oprichting van een Instituut voor de Accidentologie[9]. Koestert huidig federale minister van Mobiliteit François Bellot nog dezelfde plannen? Is dat dan geen dubbel werk met de inspanningen die Vlaams minister Ben Weyts daarvoor wil leveren?

Tot slot zegt Lorin Parys namens de N-VA-fractie het plan alle steun toe.

2. Antwoorden van minister Ben Weyts

De *minister* beantwoordt de vragen punctueel.

Wat de vergevingsgezinde weg met aandacht voor de kwetsbare weggebruikers betreft, wordt de nieuwe visie stelselmatig geïmplementeerd in de verschillende vademecums. De discussie over de bomen langs de wegen noemt hij delicaat. Als er een reëel gevaar bestaat moet een boom worden gerooid. Maar rijen bomen laat men staan omdat het poorteffect van die rijen snelheidsvertragend werkt op het rijgedrag. Het zijn de lokale afdelingen van AWV die daarover moeten beslissen.

Met het plan is het werk uiteraard niet af. De praktische uitwerking wordt constant geëvolueerd en vertaald in acties en budgetten.

Minister Ben Weyts geeft toe dat de cijfers van de omgevingsanalyse wat gedateerd zijn. Maar intussen worden vanuit het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid contacten gelegd met de betrokken federale instellingen (onder meer de FOD Economie die de statistieken beheert) om de gegevensinzameling te verbeteren. De cijfers van de doden ter plaatse zijn nu al na een week per kwartaal beschikbaar.

De Verkeersbordendatabank is iets waarmee de minister blijft worstelen. Hij blijft op zoek naar methodes om de gemeenten wortel en stok aan te bieden om ze tot medewerking te bewegen. Hij heeft dat nu als project ingediend voor het programma Radicaal Digitaal van zijn college Liesbeth Homans. Er is wel degelijk al een lijst opgesteld en bekendgemaakt van de onwillige gemeenten – gepubliceerd als antwoord op een schriftelijke vraag van Paul Van Miert[10].

De opbrengst van de verkeersboetes in Vlaanderen wordt federaal voor 2016 geraamd op 159 miljoen euro. Trek daar 143 miljoen euro van af en je bekomt genoemde 16 miljoen euro. In het kader van de zesde staatshervorming is uitgegaan van een Vlaamse opbrengst van verkeersboetes van 143 miljoen euro. Die zijn gegeven maar in ruil voor een afname met dat bedrag van de Bijzondere Financieringswet. Wel heeft minister Ben Weyts van zijn collega's kunnen bekomen dat wat meer ontvangen wordt boven de geraamde 143 miljoen euro naar het Verkeersveiligheidsfonds gaat.

De minister koestert inderdaad het voornemen om politiezones financieel bij te springen voor specifieke extra inspanningen in de verkeershandhaving. Dat idee wordt afgetoetst bij de overlegstructuur van de lokale politiezones maar daar is het nog niet tot een consensus gekomen.

De bedragen die zijn gehanteerd om de kost van de Vlaamse rijopleiding te vergelijken met die van andere landen, zijn gebaseerd op gegevens van GOCA, die voortgaat op de minimumprijzen. Weliswaar zijn de minimumprijzen in de

[9] Zie *Vragen om uitleg* 2015-16, nr. 191.
[10] *Schriftelijke vragen* 2015-16, nr. 1083, aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

meeste landen ook dé prijzen. Alleen in België bestaat er een goedkoper alternatief met vrije begeleiding. De minimumprijzen voor de erkende opleiding zijn 100 euro voor 10 uur theoretische lessen en 50 à 60 euro per uur voor de praktische lessen.

De verankering van verkeerseducatie in de eindtermen van het secundair onderwijs is een parlementair debat. De minister roept de verschillende fracties op hun onderwijsspecialisten aan te zetten om die verankering in de eindtermen te verdedigen en goed te keuren.

De nog niet opgeloste zwarte punten van de oorspronkelijke lijst zullen volgens de minister hoe dan ook wel weer opduiken bij analyse van de actuele ongevallenstatistieken en zullen dan ook worden aangepakt.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan is ondertussen al bezorgd aan de federale ministers Jan Jambon en François Bellot, ter bespreking op komende overlegmomenten met betrekking tot mobiliteit. Er is nog geen nieuws over het Instituut voor Accidentologie.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan mocht inderdaad wat vroeger zijn afgewerkt, geeft minister Ben Weyts toe. Maar hij heeft ervoor geopteerd eerst het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op te richten, en binnen dit kader is uitvoerig gediscussieerd om tot een goed voorbereid en gedragen plan te komen.

De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds zullen uiteraard prioritair worden gebruikt voor de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan.

Waarom die relativerende zinsnede "zoveel als mogelijk" bij de uitleg over de ANPR-camera's en de trajectcontrole? Wel, de minister wil voorkomen dat er overtrokken verwachtingen worden gekoesterd over de toepassingen. Zo geeft hij als concreet voorbeeld dat de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer nog niet kan gebeuren met die camera's.

Dat inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer wil hij trouwens gewijzigd zien in de wegcode. Nu geldt er alleen dergelijk inhaalverbod is als het is aangeduid. Die regel wordt omgekeerd – zoals trouwens in de andere Europese landen: inhaalverbod bij regenweer tenzij het anders is aangeduid.

De uitwerking van het feedbackmoment bij jonge bestuurders is al volop aan de gang, met aandacht voor psychosociale aspecten en groepsdynamiek. De terugkomdag geldt ook de aspirant-chauffeurs die geopteerd hebben voor de vrije begeleiding.

Per jaar zullen er 350 kruispunten met verkeerslichten conflictvrij worden gemaakt.

3. Aanvullende bespreking

Lode Ceyssens komt nog eens terug op het debat over de bomen langs de wegen. Ook hij gelooft in het snelheidsremmend effect van bomenrijen. Alleen leest hij in het vademecum van AWV dat bomen met een stam van meer dan 10 centimeter diameter niet meer vergevingsgezind zijn. Hij pleit dan ook voor bomen met minder dikke stammen. uit ervaring weet hij dat die dunnere bomen toch nog voldoende afscherming bieden voor afgescheiden fietspaden. Dat kan gerealiseerd worden door om de tien jaar de bomen te vervangen, eventueel met overplanting van de tienjarige bomen naar plantages of bossen.

Minister *Ben Weyts* blijft het evenwel een delicate kwestie vinden. Het publiek heeft niet graag dat volwassen bomen worden gerooid. Als er bijvoorbeeld in het kader van het bermbeheer op de autosnelwegen door AWV bomen gekapt worden, ervoor zorgend dat ze opnieuw kunnen opschieten, dan wordt hij bedolven onder de protest-e-mails. Hoewel het precies de bedoeling is dat de natuur zich op die bermen regenereert, ziet het publiek dat toch als een kaalslag.

Lies JANS,
voorzitter

Lorin PARYS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
ESRA	European Survey of Road users' safety Attitudes
GOCA	Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs
gps	global positioning system
ISA	intelligente snelheidsaanpassing
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
PMS	pavement management system
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VME	verkeers- en mobiliteitseducatie
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde