



Vlaams
Parlement

vergadering **C104**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 januari 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van motorrijders in het verkeer – 722 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de verkeersonveiligheidsenquête 2017 van Vias institute – 767 (2017-2018)	6
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ADR-transport – 777 (2017-2018)	9
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid in Antwerpen – 778 (2017-2018)	10
Bijlage	10

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van motorrijders in het verkeer – 722 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, ik heb al een aantal vragen gesteld over de veiligheid van de motorrijders in ons verkeer, want dat is een bijzonder kwetsbare groep.

11 procent van de doden en zwaargewonden in het verkeer zijn motorrijders, terwijl ze slechts 1 procent van de afgelegde kilometers in ons verkeer vertegenwoordigen. De recente verkeersbarometer van Vias toonde aan dat de algemene verkeersveiligheidscijfers positief evolueren, maar dat het aantal letselongevallen met motorrijders, in tegenstelling tot die positieve evolutie, negatief is en dus stijgt.

In 2011 is er een koninklijk besluit (KB) van kracht geworden, waarmee men de veiligheid van de motorrijders wilde verbeteren. Dat ging dan over aanpassingen aan de wegcode. Onder andere het rijden tussen rijstroken – het zogeheten file-filteren – werd daarin gereguleerd. Het vervoer van kinderen en de kledingvoorschriften werden verstrengd. Tegelijk werd via dat KB in de wegcode ook in de mogelijkheid voorzien om busstroken en bijzonder openbare beddingen (BoB) open te stellen voor motorrijders. In dat geval moesten symbolen van die weggebruikers worden aangebracht op of onder de borden en eventueel ook op het wegdek. Die verantwoordelijkheid was dan voor de verantwoordelijke wegbeheerder of eigenaar van de weg waarop men dat zou willen inrichten. Zes jaar na het van kracht worden werd deze mogelijkheid tot het openstellen van busbanen jammer genoeg nergens gangbare praktijk.

Zoals u weet, diende ik vorig jaar een conceptnota in voor een motorvriendelijk mobiliteitsbeleid. Die conceptnota pleitte voor een doorgedreven opleiding en sensibilisering op maat van de motorrijder en vroeg om het gebruik van busbanen toe te staan voor motorrijders, behalve op plaatsen waar dat onvoldoende veilig kon of waar de doorstroming van het openbaar vervoer niet kon worden gegarandeerd.

Tijdens een hoorzitting in oktober 2017 bleek er heel wat steun voor de algemene conceptnota. De Motorcycle Action Group (MAG) hield een enquête bij bijna 1200 motorrijders waaruit bleek dat zij nagenoeg unaniem voorstander zijn van het openstellen van die busstroken. Touring, ook aanwezig op die hoorzitting, vond het wenselijk om een proefproject te houden voor het gebruik van busbanen.

Ook het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid toonde zich bereid om de mogelijkheid te onderzoeken om busbanen open te stellen voor motorrijders, uiteraard steeds met de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers voor ogen. Proefprojecten zouden voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid kunnen op zorgvuldig geselecteerde plaatsen.

Minister, welke maatregelen zult u in het algemeen nemen om de veiligheid voor motorrijders nog te verhogen?

Ziet u voordelen in het openstellen van de busbanen voor motorrijders onder bepaalde voorwaarden?

Bent u, zoals de sprekers op de hoorzitting in oktober, het idee genegen om een proefproject op te starten? Wanneer zou dat dan kunnen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet wat we doen: campagnes en acties allerhande rond de veiligheid van de motorrijders. In maart organiseren we voor de derde keer de Dag van de Motorrijder. Daarbij gaan we op een zondag met zoveel mogelijk motorrijders veilig de weg op om het nieuwe motorseizoen feestelijk te openen. We geven daarbij enkele opleidingen en we zorgen er ook voor dat dat wat ruchtbaarheid krijgt.

Daarnaast zetten we dit jaar ook het initiatief van Ready to Ride voort. Daarbij geven we via een dagopleiding motorrijders, en vooral diegenen die een tijdje koud hebben gestaan, een basisopleiding, een opfriscursus, vooraleer ze opnieuw de weg op gaan.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) hield naar aanleiding van de conceptnota een beperkte rondvraag, meer bepaald bij de leden van de stuurgroep en werkkamers – waarop Touring, Febiac, Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), Rondpunt, VAB, de Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA), Centrex Wegverkeer input gaven – bij de werkgroep Weg en Omgeving van het VHV, en in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: De Lijn, de afdeling Beleid, en de afdeling VHV zelf.

Op basis van die eerste kleine rondvraag bleek er bereidwilligheid te zijn om te onderzoeken of alleszins nader te bekijken of we motorrijders zouden kunnen toelaten op de busbanen, wat Bart Boucké hier in zijn uiteenzetting ook heeft gezegd. Aldus geschiedde. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft zich daarover in enkele sessies gebogen. De betrokken werkkamer is daarover enkele keren samengekomen.

De conclusie daarvan is toch eerder negatief. Men haalt het argument van de duidelijkheid aan. Nu is het duidelijk: een busbaan dient voor de bus. Er zijn veel categorieën die zich geroepen voelen om die busbaan te gebruiken, op basis van welke argumentatie dan ook, bijvoorbeeld mensen uit de zorgsector. Maar extra categorieën van voertuigen toelaten zorgt voor verwarring in hoofde van de weggebruiker. En die busbanen moeten dan ook opnieuw een signalisatie krijgen, een extra bord, een markering.

Daarnaast stelt men dat bussen uitgerust zijn met technologie die de lichten beïnvloeden, zodat de doorstroming wordt gemaximaliseerd. Extra voertuigen die voor de bus worden geplaatst, maken het systeem moeilijk werkbaar. De groentijd voor de bus moet er ook extra worden verlengd, aangezien die het kruispunt voorbij moet zijn. Maar het belangrijkste argument dat men aanhaalt, betreft de veiligheid: men wijst op verschillende risico's, bijvoorbeeld bij in- en uitvoegmanoeuvres en risico's ten gevolge vooral van de snelheidsverschillen en ook verschillen op het vlak van remafstand. Als een bus een bepaalde snelheid heeft, kan die niet meteen bruusk remmen, zoals motoren dat wel kunnen. Dat is een van de grootste verschillen die er zijn.

Ten slotte waarschuwt de werkkamer Weg en Omgeving ervoor om verschillende regels door elkaar te gebruiken. Men vreest dat filefilteren gecombineerd met het rijden op busbanen problemen veroorzaakt.

Op basis van dit advies ben ik nog niet onmiddellijk geneigd om het proefproject het licht te laten zien.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uw antwoord op zich is geen nieuws voor mij, maar wel het feit dat die stuurgroep, op basis waarvan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zich had gebaseerd om zich in de hoorzitting toch achter het idee te scharen en het idee van de proefprojecten te

lanceren, inmiddels geëvolueerd is en dat zij meerdere keren zijn samengekomen. Uit uw antwoord begrijp ik dat de conclusie dan toch negatiever en anders luidt dan wat zij hier in oktober hebben meegedeeld.

Minister, u haalt drie argumenten aan tegen de mogelijkheid tot het openstellen van de busbanen voor motorrijders. Ik wil daar, vanuit mijn parate kennis, kort op reageren. Het eerste argument betreft de duidelijkheid. Als er meer categorieën zijn, zorgt dat voor verwarring bij de andere weggebruikers. In de tweede plaats zou er extra signalisatie nodig zijn. Dat is wel al opgenomen in de wegcode en die verplichting tot signalisatie bestaat wel al, maar wordt in de praktijk niet toegepast door de wegbeheerders. Daarom ontgaat de relevantie van die argumenten mij een beetje.

Het laatste argument gaat over het snelheidsverschil. In een bus zit technologie die de lichten beïnvloedt. Dat is volgens mij een waardevol argument als het over andere voertuigen gaat, zoals taxi's, die zich op de busbaan mogen begeven en die hinderlijk kunnen zijn aangezien zij de bus kunnen blokkeren. Een motorrijder zal zich rechts van de bus begeven en zal er niet voor staan. Hij is ook extra wendbaar. Wat het snelheidsverschil betreft, is een motorrijder altijd sneller weg dan de bus. Een motorrijder is volgens mij niet hinderlijk voor een bus. Dat gaat wel op voor andere categorieën waarvan u voorbeelden gaf, zoals zorgvervoer, maar niet voor motorrijders, gelet op hun snelheid en wendbaarheid.

Ik heb nog twee bijkomende vragen. Gelet op de conceptnota en de hoorzitting verfijn ik het oorspronkelijke voorstel nu wat. Indien het onmogelijk zou zijn om dat overal toe te laten, waarom kan het dan niet op een paar zorgvuldig gekozen locaties in samenspraak met het VHV? Kan dat niet na zes à twaalf maanden geëvalueerd worden? Dan kunnen we daar op een gefundeerde manier over beslissen in plaats van het algemeen principeel en op basis van het buikgevoel zomaar af te wijzen.

Ten tweede had ik graag de verslagen ontvangen van de stuurgroep die tot die conclusies is gekomen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega Christiaens, als collega-motorrijder hebt u bij mij altijd een streepje voor. Net als ikzelf vindt u de veiligheid van de motorrijder heel belangrijk. We hebben allebei al ervaren hoe het is om zich met een gemotoriseerde tweewieler in het verkeer te begeven. Ik bewonder uw vasthoudendheid als het gaat over deze vraag naar het gebruik van de busbanen door motorrijders. Eén van uw partij-iconen die dit hoog in zijn vaandel draagt, wakkert uw enthousiasme wellicht ook aan.

Onze fractie blijft u en de experts steunen, maar we stellen de veiligheid in vraag wanneer motorrijders zich mengen met bussen, zeker als het gaat over grote gelede bussen die over die busstroken rijden, bijvoorbeeld tussen Turnhout en Antwerpen.

In mijn eerste reactie bij de hoorzitting had ik al aangegeven dat ik het enthousiasme van de motards kan begrijpen als ze vragen om meer delen van de openbare weg in gebruik te kunnen nemen, maar heb ik meteen die veiligheid in vraag gesteld.

Na onze gesprekken naar aanleiding van uw conceptnota, heb ik zelf contact opgenomen met mensen in het veld. Mijn broer was chauffeur bij De Lijn en mensen in ons lokaal bestuur rijden nog steeds bij De Lijn, een andere medewerker is planner bij één van de grote onderaannemers van De Lijn. Die buschauffeurs bevestigen wat u net zegt, namelijk het grote contrast tussen de wendbaarheid van een motor en een bus.

Als ik kijk wat daarover in het buitenland wordt gezegd, stel ik vast dat op alle sites, van belangenverenigingen of beleidsmakers, een gelijkaardig standpunt te lezen is. Enkel in Malta en Hongarije is het toegestaan. Ik denk dat we best die stelling innemen.

Minister, onze fractie steunt u en de experts daarin, zeker in een 'dense' verkeersland als België. Zeker op onze Vlaamse wegen is het daarom niet raadzaam om die busbanen open te stellen voor motorrijders.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Zoals gezegd, en zoals u ook stelde in uw vraagstelling, heeft de heer Boucké tijdens de hoorzitting in de commissie gezegd dat er bereidheid was om die mogelijkheid te onderzoeken. Dat heeft men ook gedaan in het VHV met het resultaat dat ik heb toegelicht. Ik heb ook niets uitgesloten, maar dit advies is niet van dien aard dat we onmiddellijk aan de slag kunnen gaan met een proefproject. Ik blijf mij wat dit betreft dus aansluiten bij het standpunt van mijn voorganger.

De verslagen heb ik nu niet bij me, maar ik zal ze u bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, ik dank u alvast om ons deze verslagen te willen bezorgen. Ik kan daar alleen akte van nemen en het jammer vinden dat een aantal proefprojecten geen kans wordt gegund. So be it.

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 de resultaten van de verkeersonveiligheidsenquête 2017 van Vias institute
– 767 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, sinds 2012 organiseert het Vias institute, voorheen bekend als het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), de jaarlijkse verkeersonveiligheidsenquête. Nieuw in 2017 was dat men de resultaten van de bevraging opsplijst per provincie. In totaal heeft men 6200 Belgen ondervraagd over hun gedrag op de weg en het eventuele onveiligheidsgevoel in het verkeer.

Een groot aantal conclusies hebben vooral betrekking op federale wetgeving en kunnen daar zeker worden meegenomen in de modernisering van de wegcode, of ze hebben te maken met handhaving op het terrein. Enkele elementen uit de resultaten van de enquête hebben wel betrekking op het Vlaamse beleid, en daar leg ik dan ook de focus op in deze vraag om uitleg.

Het succes van de elektrische fiets is onmiskenbaar. Dat blijkt ook uit de resultaten van de enquête. In 2017 is het gebruik ervan verdubbeld ten opzichte van het referentiejaar 2014. Uw inzet, minister, en de resolutie die we hier kamerbreed hebben goedgekeurd, tonen aan dat we de weg van de elektrische fiets verder dienen te bewandelen, ook in het kader van basisbereikbaarheid als voor- en natransport. We hebben hier net een hele namiddag met elkaar van gedachten gewisseld over deelfietsen en alles wat daarmee te maken heeft.

Koning Auto blijft regeren. Ook dat is geen verrassing. Wanneer de enquête naar het eigen rijgedrag vraagt, blijkt de Belg zeer eerlijk. Overdreven snelheid, gebruik

van de mobiele telefoon achter het stuur tijdens het rijden, vermoeid of met een glaasje te veel op achter het stuur kruipen: het zijn allemaal fenomenen waar menige automobilist zich aan bezondigt. Laat dit nu net de insteek van de sensibiliseringscampagnes zijn, maar uit de enquête blijkt vooral dat er nog aan de gedragsverandering moet worden gewerkt.

Nog een opmerkelijk fenomeen is, collega's, de lichte toename van het onveiligheidsgevoel bij gebruikers van het openbaar vervoer. Daar wordt geen verdere verklaring bij gegeven.

Het draagvlak voor bepaalde verkeersveiligheidsmaatregelen is opvallend laag, zoals de zone 30 in centra of fietsers door het rood laten rijden bij bepaalde aangewezen kruispunten.

Het succes van de elektrische fiets kunnen we toejuichen. Er wordt de komende jaren ook geïnvesteerd in aangepaste infrastructuur, bijvoorbeeld de fietsostrades, en in sensibilisering rond veiligheid op een elektrische fiets. In het kader van de basisbereikbaarheid zijn de lopende proefregio's bezig met initiatieven te ontwikkelen inzake deelfietsen. Minister, is het de bedoeling dat met betrekking tot elektrische deelfietsen elke vervoerregio apart zal werken of komt er op termijn, tegen 2020, een kader vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken om elektrische deelfietsen te ondersteunen in elke vervoerregio?

Bij het onderdeel 'zelf gerapporteerd gedrag' zijn er, naast de klassiekers waar al op wordt ingezet door middel van sensibilisering, ook een opmerkelijke zesde en zevende plaats voor voetgangers die muziek beluisteren met een koptelefoon of oortjes, en voor fietsers die naast het fietspad op de rijbaan fietsen. Minister, bent u van plan om aangepaste sensibiliseringsacties op touw te zetten rond risicogedrag bij voetgangers en bromfietsers c.q. fietsers?

Gebruikers van het openbaar vervoer voelen zich het veiligst van alle vervoersmodi in het verkeer, maar toch neemt het onveiligheidsgevoel lichtjes toe. Ik zeg wel: 'lichtjes'. Minister, is dit fenomeen u bekend?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat uw eerste vraag betreft, moet ik u na de uren die u hebt doorgebracht in deze commissie niet overtuigen van het feit dat deelfietsen kunnen worden beschouwd als een mogelijke oplossing, zeker voor de first en last mile-verplaatsing. Het Vlaamse beleid ter zake is er in de eerste plaats op gericht om in een dergelijk aanbod te voorzien ter hoogte van mobiliteitsknopen van bovenlokaal en als het even kan ook van lokaal belang. De locatie van de knooppunten en de wijze waarop de combimobiliteit op die plaatsen concreet vorm moet krijgen, willen we ook mee laten bepalen door de vervoersregio's. Zij moeten daar zelf ook inspraak in hebben. Gezien vanuit de logica van de combimobiliteit, dat je gemakkelijk kunt overstappen van de ene vervoersmodus naar de andere, zijn zij de geschikteste partners om daar mee over te beslissen.

Vandaag beschikken we over 46 punten. Die zijn vooral gesitueerd rond treinstations. Ik zou dat graag openbreken. We zijn ondertussen gestart met dergelijke punten aan busstations. Ik heb er verleden jaar zelf eentje geopend in Lier. Dat begint dus wel. Ik zou dat graag uitgebreid zien. Ik wil daarin vanuit de Vlaamse overheid een actievere rol spelen via, als het even kan, een verhoging van de participatie van Vlaanderen in Blue Mobility. Wij zitten daar nu in, weze het in getrapte vorm. Wij participeren samen met Cambio in Optimobil Vlaanderen, en die participeren dan in Blue Mobility, samen met de NMBS, La Société régionale wallonne du Transport (SRWT), dat is de Franstalige kant, en de vzw FIETSENWERK. Die maken samen deel uit van Blue Mobility. Dat is de aandeelhoudersstructuur.

Die bespreking loopt. Ik heb mevrouw Dutordoir gezien. Men heeft een schatting gemaakt, maar we zijn er nog niet volledig uit omdat de discussie onder andere gaat over de gronden bijvoorbeeld in geval van een overdracht van Blue Mobility. Momenteel gebruiken zij gronden van de NMBS en die kunnen niet mee worden overgedragen. De NMBS stelt dan voor om huur te betalen, maar dat lijkt me ook wel wat overdreven terwijl die gronden vandaag gratis aan Blue Mobility ter beschikking worden gesteld. Er werd ook voorgesteld dat wij de participatie in Blue Mobility zouden verhogen of zelfs overnemen, maar dat we huur zouden moeten betalen waardoor een verliesformule voor de NMBS – wat Blue Mobility vandaag is – plots winst zou geven, wat misschien toch een beetje een scheeftrekking is. Daarover gaat nu onder andere de discussie.

U vroeg naar de mogelijkheden van elektrische deelfietsen. Vandaag is er enkel de klassieke fiets met versnellingen. In het verleden werd in Gent een experiment opgezet met elektrische Blue Bikes. Dat was niet zo'n succes, maar het is al een tijdje geleden. De technologie evolueert. Ik weet dat het in sommige landen wordt aangeboden. Het staat nog wel een beetje in de kinderschoenen. Een van de problemen is de duurzaamheid en vandalismebestendigheid. Er zit veel meer apparatuur in. In Rotterdam hebben ze bijvoorbeeld Gobike-tabletfietsen, een fiets met een ingebouwd tablet. Dat systeem gaat nu starten. Ik weet niet wat dit, wat beveiliging betreft, met zich meebrengt.

In de eerste plaats willen we de operatie afronden om onze participatie te verhogen als het even kan en misschien zelfs over te nemen. We proberen ook een connectie te maken met De Lijn, zodat er een combiabonnement kan worden aangeboden. Dat lijkt me echt een goede formule te kunnen zijn. De onderhandelingen daarover lopen nog. Dit is alleszins de eerste focus, maar ik sluit niet uit, afhankelijk van de technologische evolutie en het management, dat er ook een aanbod van elektrische deelfietsen komt.

U vroeg ook naar de campagnes. In de campagnekalender is voor de maand februari in een sensibiliseringscampagne voorzien rond 'sociaal en preventief rijden', rekening houden met belangen van anderen en kans op ongevallen vermijden door risico's in te schatten. Men moet er ook voor zorgen dat het eigen gedrag correct en voorspelbaar is voor andere weggebruikers. De campagne zal bestaan uit filmpjes die via sociale media worden verspreid, radiospots en de traditionele affiches.

De Lijn zelf was niet betrokken bij de uitvoering van het onderzoek. Vanuit die optiek kunnen we geen gegevens vergelijken. We weten ook niet goed welke onderzoeksmethodologie is gebruikt. Het is dus moeilijk om afwijkende resultaten te verklaren. Zo stemt de doelgroep niet overeen en zal vermoedelijk ook de vraagstelling anders zijn opgebouwd. De verkeersonveiligheidsenquête 2017 bevroeg zo het onveiligheidsgevoel in zijn algemeenheid en voor heel België. Dit betekent dat de score de ervaringen van zowel trein-, tram-, en busreizigers omvat en dat reizigers van zowel de NMBS als De Lijn, TEC en MIVB samen werden genomen. De resultaten worden dus niet gespecificeerd per gewest of operator. Wat betreft het onveiligheidsgevoel bij reizigers van De Lijn wordt in de eigen tevredenheidsenquête trouwens aangetoond dat die de laatste jaren niet toeneemt. In 2015 was 69 procent van de respondenten tevreden en in 2016 was 71 procent van de respondenten tevreden. De cijfers voor 2017 worden de komende maanden aangeleverd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb hier geen verdere bemerkingen bij.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ADR-transport – 777 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag is een omgezette schriftelijke vraag. Het blijkt de beste manier te zijn om hier vragen om uitleg te kunnen stellen.

Op de site van Mobiel Vlaanderen, cel ADR, is te lezen dat het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen op de weg wordt geregeld door het Europees verdrag betreffende vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR). Deze internationale regels zijn overgenomen in de richtlijn 2008/68/EC. Deze richtlijn is omgezet in Belgisch recht door het KB van 28 juni 2009, en van toepassing gemaakt voor nationaal vervoer.

Vlaanderen is dus duidelijk bezig en begaan met het veilig transporteren van gevaarlijke goederen over zijn wegen. Ook binnen het ondertunnelingsproject in Antwerpen duikt het ADR-vervoer regelmatig op. Hierbij is het belangrijk om een beeld te kunnen vormen over dit transport, maar er is weinig informatie over te vinden.

Beschikt u over cijfers van het ADR-vervoer? Hoeveel ADR-transport rijdt er rond op Vlaamse gewestwegen? Kunt u een overzicht geven per provincie op welke gewestwegen het ADR-transport is toegestaan? Welke bestemming en afkomst heeft dit ADR-transport? Is dit voornamelijk doorgaand of bestemmingstransport? Welk aandeel heeft de Antwerpse haven binnen dit ADR-transport? Hoeveel procent van het ADR-verkeer op Vlaamse gewestwegen passeert op de Antwerpse ring?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit is bij uitstek het voorwerp van een schriftelijke vraag, maar in dezen moet ik u een beetje op uw honger laten zitten, want ik kan u geen concrete cijfers melden. We hebben daar ook geen exacte data van. De tellingen die daarvoor moeten gebeuren, zijn heel arbeidsintensief, aangezien er tot nu toe geen camerasysteem op de markt bestaat dat deze gegevens op een kwalitatief correcte manier kan meten. Voor bepaalde projecten is het dan weer belangrijk om toch de gegevens van het ADR-transport te hebben en doen we wel manuele metingen. In 2016 werd een dergelijke meting uitgevoerd ter hoogte van de Tijsmanstunnel. Er werd gedurende een week gemeten waarbij een verkeersintensiteit van 220.000 voertuigen per week werd geregistreerd, waarvan ongeveer 5000 ADR-voertuigen, of 2,25 procent. Specifiek voor de risicoanalyse van de tunnels op het hoofdwegennet wordt momenteel rekening gehouden met een aandeel ADR tussen de 3 en de 5 procent van het gemiddeld aantal vrachtwagenpassages in de betrokken tunnel.

ADR mag zich in principe overal bewegen op de snelwegen. Dat is het uitgangspunt, waarbij zij er altijd toe gehouden zijn om die snelwegen te gebruiken behalve voor de 'first mile' en de 'last mile'. Anders zijn zij ertoe gehouden om enkel het snelwegennet te gebruiken. Binnen dit snelwegennet wordt het ADR-transport beperkt door de classificatie van tunnels. Er worden verschillende categorieën aangeduid. Tunnels worden ingedeeld in vijf ADR-categorieën naargelang ze toegankelijk zijn voor ADR-vervoer. In categorie A mag alle ADR-vervoer passeren, en zo wordt het telkens strenger, tot categorie E, waar maar een beperkt aantal stoffen is toegestaan.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel, minister. Het verbaast me eerlijk gezegd een beetje dat er zo weinig cijfers voorhanden zijn. Het is een bevoegdheid die is overgekomen bij de laatste staatshervorming. Ik zou verwachten dat daar voldoende middelen en personeel voor wordt vrijgemaakt. Meten is weten. Het gaat hier toch over iets belangrijks, namelijk een vorm van verkeersveiligheid voor die gevaarlijke goederen op de weg. Minister, is er in voldoende budget en personeel voorzien en is er voldoende kennis en expertise aanwezig om hier een beleid op gewestniveau rond te voeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ook voor de zesde staatshervorming werden die gegevens niet bijgehouden, hoor. Wat we wel doen, misschien zelfs in tegenstelling tot voor de zesde staatshervorming, dat weet ik niet, is dat we op bepaalde telpunten wel de score bijhouden en kijken wat daar de passage is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid in Antwerpen – 778 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): De burgemeester van Antwerpen stelde een tijdje geleden samen met een aantal van zijn schepenen een actieplan voor dat de verkeersveiligheid in Antwerpen wil verhogen. Hierbij zijn enkele punten nog niet zo lang geleden hier in de commissie aangehaald. Ik denk aan het conflictvrij maken van kruispunten en het toepassen van vierkant groen. Het punt negen uit het actieplan, namelijk het aanpakken van zwarte punten, wordt voorgesteld in samenspraak met de verantwoordelijke wegbeheerder. Uiteraard komt daar dan ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als belangrijke partner in beeld. Daarom enkele vragen.

Hoeveel zwarte punten zijn er momenteel op gewestwegen in Antwerpen? Wat zijn die zwarte punten op gewestwegen in Antwerpen? Kunt u een overzicht per jaar geven van de zwarte punten op gewestwegen in Antwerpen sinds 2012? Welke samenwerking zal het Agentschap Wegen en Verkeer aangaan met de stad Antwerpen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal u de gegevens zo dadelijk meegeven. Het is een lange lijst van gevaarlijke punten op de gewestwegen in Antwerpen. Ik heb ook een overzicht van de gevaarlijke punten in 2012 (zie [bijlage](#)).

Algemeen gesteld werkt AWV op verschillende manieren structureel samen met lokale besturen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zo worden kleine verbeteringen aan de infrastructuur besproken met alle betrokken partners, onder meer het lokale bestuur, De Lijn, het departement en de provincie, met de focus op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Wanneer we in een volledig nieuwe inrichting van een kruispunt voorzien, gaat AWV steeds in overleg met het betrokken lokale bestuur. Hierbij wordt ook advies gevraagd in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC),

de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) of de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC). Dat zijn de drie niveaus waarop occasioneel een en ander wordt besproken.

Ook met betrekking tot de aanpassingen aan de verkeerslichten in en rond de stad Antwerpen is er uiteraard een samenwerking opgezet. Deze aanpassingen gebeuren in het kader van de nieuwe Verkeerslichten Coördinatie Computer (VLCC). Nieuwe lichtenregelingen worden hierbij voor alle kruispunten uitgewerkt en geïmplementeerd door AWV en de stad Antwerpen in samenwerking met De Lijn.

Specifiek met betrekking tot Antwerpen is dat de stad uiteraard over een iets groter apparaat beschikt dan een gemiddelde Vlaamse gemeente. Hierdoor heeft ze ook de technische capaciteit en de financiën om grotere actieplannen op poten te zetten, en na overleg met AWV ook zelf uit te voeren.

Dat is op zich niet zo uitzonderlijk. We doen dat ook wel eens met andere lokale besturen, waarbij men ook eigen lokale accenten kan aanbrengen, waarbij men aan prefinanciering kan doen, eigen projecten kan uitwerken, dus mee zelf de verantwoordelijkheid kan nemen. Dat gebeurt in de stad Antwerpen op een iets grotere schaal. Het actieplan 'Vrij en Slim, veilig naar en door Antwerpen' is daar een concreet voorbeeld van.

Ik zal u echter zo dadelijk de opsomming meegeven van de gevraagde gevaarlijke punten in Antwerpen, en die voor 2012.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u wel. Ik kijk uit naar die cijfers. Ik wil nogmaals heel kort benadrukken dat we die zwakke weggebruiker niet uit het oog mogen verliezen. Het aantal verkeersslachtoffers is een aantal jaren aan het stagneren. Soms is er ook een kleine daling. Dat is positief, maar we zien nog altijd wel dat in die cijfers van de verkeersslachtoffers het aandeel van de fietsers en de zwakke weggebruikers sterk is toegenomen binnen het totale aantal verkeersslachtoffers. Dat was 13 procent in 2000 en 30 procent in 2016. Bij het bekijken, ook lokaal, van die zwarte punten is aandacht voor die zwakke weggebruiker dus heel belangrijk. U hebt echter ook een beleid daaromtrent, natuurlijk.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik sluit me daar graag bij aan. Dat is het voordeel van een schriftelijke vraag die wordt omgezet in een mondelinge vraag, het enige voordeel, want het is echt wel een schriftelijke vraag, als ik ze nog eens lees.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Ik doe natuurlijk gewoon een beroep op mijn reglementair recht.

Annick De Ridder (N-VA): Ik stuur meestal een mailtje naar het kabinet, en dan volgt het antwoord nogal snel als het is ontglipt. Dat kan ook gebeuren. Maar goed, we hebben hier de vraag vandaag, dus kan ik ook het woord nemen.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel voor die tip.

Annick De Ridder (N-VA): Ik denk dat de aandacht voor verkeersveiligheid bij iedereen wel aanwezig is, dat deze regering ook bewijst dat ze daar enorm sterk mee bezig is, net als de stad Antwerpen. Het bewijs daarvan is het actieplan met de tien punten. Dat het ons doel is om dat aantal slachtoffers omlaag te krijgen, is ook al voldoende benadrukt. Natuurlijk hangt het stijgend aantal fietsslachtoffers ook wel wat samen met het stijgend aantal fietsers. Dat is immers iets dat vaak wordt vergeten. Als een aandeel van een groep gebruikers of mensen die

zich verplaatsen in het verkeer stijgt, dan stijgt ook het aantal betrokken slachtoffers, hoe erg we dat, voor alle duidelijkheid, ook kunnen vinden.

Verder zijn de zwarte punten natuurlijk ook niet ontstaan in 2012 of 2014. Dat zijn wegen die al zeer lang als weg te werken pijnpunt bekend zijn, en dan is er een cijfer dat ik toch wel onder de aandacht wil brengen. In de begroting van 2018 – minister, u kent dat uiteraard zelf, want het is uw eigen begroting – wordt namelijk ook voorzien in 60 miljoen euro extra voor het wegwerken van alle gevaarlijke punten. Dat is nogmaals het bewijs dat we daar wel degelijk werk van maken.

Volledigheidshalve, het gaat dus niet alleen over het wegwerken van zwarte punten in Antwerpen. We zijn ook aan het experimenteren geslagen met dat vierkant groen. We proberen er ook alles aan te doen om het aantal conflicten op kruispunten omlaag te krijgen. We gaan kruispunten ook anders inrichten. We zorgen voor meer zone 30: 95 procent van onze Antwerpse wegen moet tegen 2018 zone 30 zijn. Het is dus toch niet onbelangrijk om daar nog eens de nadruk op te leggen. De eigen vrachtwagens van de stad, het eigen wagenpark gaan we maximaal verkeersveilig uitrusten, met dodehoekspiegels, sensoren, camera's enzovoort. Ook belangrijk is dat we nadenken over die venstertijden voor die trucks en bekijken waar er routes kunnen komen voor zwaar verkeer, met het maximaal vrijwaren van schoolomgevingen enzovoort.

Bedankt, eigenlijk, voor die omzetting. Nu heb ik toch nog eens de nadruk kunnen leggen op het fantastische verkeersveiligheidsplan van de stad Antwerpen. *(Opmerkingen)*

Dat is voor de kijkers thuis, volledigheidshalve. Niet voor de minister, die dat natuurlijk kent.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel, mevrouw De Ridder. Na schepen Kennis, die hier heel zijn mobiliteitsplan heeft kunnen komen uitleggen, bent u ook een heel goede woordvoerder van het stadsbestuur geweest. Ik kende het tienpuntenplan natuurlijk. Minister, dank u wel voor de lijst.

Annick De Ridder (N-VA): Kan dat ook aan het verslag worden toegevoegd? Ik neem aan van wel.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, op uw vraag wordt dat alweer gedaan.

De vraag om uitleg is afgehandeld.