



Vlaams
Parlement

vergadering **C46**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 november 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de subsidies voor veilige schoolomgevingen – 387 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de daling van het aantal afgelegde rijexamens voor het rijbewijs B – 393 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer – 403 (2019-2020)	11
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietssuggestiestroken – 409 (2019-2020)	13

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de subsidies voor veilige schoolomgevingen
– 387 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dit is een tamelijk technische vraag, maar daarom niet onbelangrijk, want ik denk dat we toch allemaal een groot voorstander zijn van veilige schoolomgevingen.

In juni 2018 maakte uw voorganger, minister Weyts, bekend dat hij 20 miljoen euro zou vrijmaken voor het veiliger maken van schoolomgevingen. Gemeenten konden een beroep doen op subsidies volgens het principe 'een euro voor een euro' voor kleine, maar gerichte aanpassingen aan de straat, bijvoorbeeld parkeerplaatsen afschaffen aan de schoolpoort, het fietspad breder maken, verkeersdrempels aanleggen, een schoolstraat inrichten, dat soort zaken. Deze communicatie viel toen mooi samen met de start van de campagne 'Paraat voor de schoolstraat', waarmee voormalig minister van Onderwijs Crevits scholen en gemeentebesturen aanmoedigde om zo veel mogelijk schoolstraten in te richten.

De Vlaamse Regering keurde een subsidiebesluit een eerste keer principieel goed op 8 februari 2019, en dat is dan op 27 mei, dus vlak na de verkiezingen, van kracht geworden. Het subsidiebedrag werd uiteindelijk gehalveerd tot 10 miljoen euro. Ik had daarover ook al eens een schriftelijke vraag gesteld. Daarop kreeg ik als antwoord dat de subsidies zouden worden toegekend voor kleine infrastructuurele ingrepen vanaf 1 januari 2019 die binnen de zes maanden volledig zouden uitvoerbaar zijn en de verkeersveiligheid aan de schoolomgeving bevorderen. De gemeentebesturen kregen daarop een bericht van uw departement, een bericht van 29 maart, waarin ze werden aangemoedigd om snel werk te maken van dergelijke ingrepen. Ook daarin werd gesteld dat werken in aanmerking zouden komen als ze werden verricht vanaf 1 januari en dat subsidies met terugwerkende kracht konden worden aangevraagd. Er werden nergens bijkomende restricties vermeld.

Er is echter blijkbaar een tegenspraak in het besluit van de Vlaamse Regering, en daardoor dreigen bepaalde gemeentebesturen nu toch die subsidie te mislopen. Voor kleine gemeentes is dat wel belangrijk voor hun begroting. U weet dat ongetwijfeld. Ze zijn daar nu ook nog volop mee bezig en zien nu dat ze dat geld misschien toch niet krijgen. In het besluit is namelijk gesloten dat de subsidie enkel geldt voor projecten die worden uitgevoerd binnen zes maanden ná de dag van de beslissing tot toekenning van de subsidie, wat dus iets anders is. Dat zorgt voor een complexe en onbedoelde situatie. Excuseer me hiervoor, maar het is complex. Subsidies voor aanvragen voor werken uitgevoerd tussen 1 januari en 27 mei en voor de datum van de toekenning van de subsidie zijn mogelijk, maar subsidies voor aanvragen voor werken uitgevoerd na 27 mei en voor de datum van de toekenning van de subsidie zijn niet meer mogelijk.

Nu zijn er een aantal gemeentebesturen die te goeder trouw inspanningen hebben geleverd om de verkeersveiligheid aan hun schoolomgevingen te verbeteren en daar nu de dupe van dreigen te worden. Door toch wel onduidelijke communicatie, onduidelijke wetgeving dreigen zij de beloofde subsidie te mislopen, wat toch volgens ons de bedoeling niet kan zijn. Ook het nieuwe regeerakkoord stelt trouwens dat verkeersveiligheid aan schoolomgevingen cruciaal is, dat de regering lokale besturen zal aanmoedigen om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken.

Minister, vandaar mijn vragen. Die had ik ook wel als schriftelijke vraag kunnen stellen, ik zeg dat eerlijk, want het is technisch, maar omdat men nu ook bezig is met

die budgetten in de gemeenten en ik dan misschien wat laat een antwoord had kunnen krijgen, doe ik dit vandaag. Ik wil me dus op voorhand excuseren voor de techniciteit.

Zal aan de getroffen gemeentebesturen alsnog het beloofde subsidiebedrag worden toegekend? Zal er eventueel een aanpassing aan dat besluit van de Vlaamse Regering komen? Zal er alleszins een duidelijkere communicatie ten aanzien van de gemeentebesturen komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, dank u wel voor uw vragen. Over die subsidie voor de veilige schoolomgeving is er inderdaad al enige communicatie geweest, op 29 maart, maar nadien was er ook nog eens een verduidelijking specifiek over de artikelen 2 en 3 van het besluit waarnaar u al verwees. Artikel 2 zegt dat de projecten moeten worden uitgevoerd binnen de zes maanden na de dag van de beslissing tot toekenning van een subsidie.

Anderzijds is er artikel 3, dat bepaalt dat retroactief ook de uitgaven gedaan vanaf 1 januari 2019 in aanmerking komen voor de subsidie.

Op 29 maart 2019 is er een eerste communicatie geweest. Daarin werd expliciet vermeld dat men retroactief aanvragen kon indienen vanaf 1 januari 2019, tot en met de datum van het van kracht worden van het besluit, namelijk 27 mei 2019.

Blijkbaar is er daaromtrent wel wat onduidelijkheid geweest. Eind september 2019 is er dan nog een nieuwe communicatie geweest. Daarin heeft men heel duidelijk gesteld dat de werken die werden uitgevoerd tussen 1 januari 2019 en 27 mei 2019 gelden als overgangsmaatregelen en dat men daarvoor dus nog een subsidie kan verkrijgen, ook al waren de werken al uitgevoerd. Anderzijds, voor alle werken uitgevoerd na 27 mei 2019, geldt het subsidiebesluit enkel indien ze zijn uitgevoerd binnen de zes maanden na de toekenning van het subsidiebesluit.

Ook op de webpagina van www.vlaanderen.be werd dat zo expliciet verduidelijkt.

We willen allemaal focussen op de verkeersveiligheid, zeker rond de schoolomgevingen. Er is wel wat onduidelijkheid geweest. U vraagt of het besluit nog moet worden aangepast. We denken dat dat weinig zin heeft. De administratie zegt dat de lokale besturen die een aanvraag hebben ingediend het voordeel van de twijfel krijgen. Die aanvragen worden dus nog aanvaard.

Er is dus geen aanpassing nodig van het besluit van de Vlaamse Regering. Lokale besturen komen toch nog in aanmerking.

Er wordt vooral gefocust op het stimulerend effect. Maar wegens de onduidelijkheid komen alle uitgevoerde werken nog in aanmerking.

Ik denk dat ik hiermee voldoende ben ingegaan op uw vragen en bekommernissen en die van de lokale besturen. Iedereen die nog een aanvraag indient, zal nog in aanmerking komen, mits ze voldoen aan alle voorwaarden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw positief antwoord. De administratie heeft u in dat verband een voorstel gedaan. U hebt dan in samenspraak beslist om de projecten die in de zomer, in de tussenperiode, werden uitgevoerd, toch te honoreren, weliswaar indien ze aan alle voorwaarden voldoen. Dat is goed nieuws voor de gemeenten.

Het is misschien goed om de gemeenten die een aanvraag hadden ingediend en daarop reeds een negatief antwoord kregen, ervan op de hoogte te brengen dat

het beleid hieromtrent werd bijgestuurd voor die tussenperiode. Ze moeten daar toch van worden verwittigd. Want anders zijn zij er niet van op de hoogte dat zij die middelen eventueel nog kunnen krijgen.

Minister, ik dank u voor uw mooie antwoord. Wij zullen het alvast doorgeven aan de besturen waarmee wij in contact staan.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Enerzijds betreft het een zeer nuttig doel, namelijk het veiliger maken van de schoolomgevingen, door middel van kleine inspanningen, kortere procedures die kunnen worden gevoerd. Anderzijds verheugt het mij zeer om vast te stellen dat uw administratie daar heel gemakkelijk mee omgaat. Want het zou natuurlijk jammer zijn indien daar heel rigide mee wordt omgegaan. We hadden van u niet anders verwacht, zal ik maar zeggen.

Minister, mevrouw Brouwers gaf aan dat ze haar vraag eigenlijk ook in schriftelijke vorm had kunnen indienen. De vraag die ik nu zal stellen, zou eigenlijk ook een schriftelijke vraag kunnen zijn. Maar ik zal ze u toch mondeling stellen. Indien u het antwoord bij het verslag wilt voegen, is dat goed. Indien u liever hebt dat ik hierover een schriftelijke vraag stel, is dat ook goed. Minister, hebt u op dit ogenblik een idee van het aantal aanvragen en goedgekeurde projecten dat uw administratie heeft verwerkt? Ik kijk uit naar uw antwoord. U mag kiezen op welke manier u mij dat antwoord zult bezorgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Lantmeeters, ik wist dat u dat zou vragen, dus ik heb daar ook op geanticipeerd. We hebben van de administratie de lijst gekregen van de goedgekeurde en van de nog openstaande dossiers. We zullen die overmaken aan de commissiesecretaris, tenzij u liever een schriftelijke vraag stelt. We hebben echter al heel veel schriftelijke vragen gekregen en we hebben de cijfers al voorhanden en zullen u die bezorgen. Dan heeft iedereen ze tegelijkertijd. Er zijn nog heel wat middelen over. Ik kan iedereen dan ook geruststellen dat aanvragen die ingediend zijn, zeker zullen worden gehonoreerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de daling van het aantal afgelegde rijexamens voor het rijbewijs B – 393 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Vorige legislatuur hebben we hier vaak gedebatteerd over het nieuwe rijexamen en de nieuwe rijopleiding voor rijbewijs B, die is ingevoerd sinds 2017. Voor dat rijexamen kan de kandidaat-bestuurder nu zes mogelijke manoeuvres voorgeschoteld krijgen, vroeger waren dat er twee. Daarnaast wordt de vaardigheid van de kandidaat getest – kan de kandidaat zelfstandig rijden? – en moet de kandidaat een risicoperceptietest afleggen.

De vernieuwde rijopleiding houdt in dat de kandidaat-bestuurder nu negen maanden moet oefenen in de plaats van drie. We vinden dat een goede zaak, omdat ervaring heel belangrijk is voor men het examen aflegt. Bovendien moet de rijbegeleider een vormingsmoment en de kandidaat een terugkommoment volgen. Deze vernieuwingen werden doorgevoerd in functie van de verkeersveiligheid. Mijn

fractie staat daar ook achter vanuit het motto dat een rijbewijs geen ticket is om zich zo snel mogelijk in het verkeer te begeven. Het rijbewijs moet de proef zijn om ervoor te zorgen dat onze jonge bestuurders zich zo veilig mogelijk in het verkeer kunnen begeven. In Vlaanderen zijn jonge chauffeurs immers vaak betrokken bij ongevallen omdat ze onvoldoende ervaring hebben en de gevolgen van een bepaald risicogedrag onvoldoende kunnen inschatten.

Uit vrijgegeven cijfers van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) blijkt nu dat het aantal afgelegde praktische rijexamens en het aantal uitgereikte rijbewijzen in Vlaanderen vorig jaar gedaald is. In 2017 werden er nog 143.133 examens afgelegd, terwijl dat er in 2018 nog maar 122.357 waren. Dat is een daling van 15 procent. Daarnaast daalt het aantal uitgereikte rijbewijzen in Vlaanderen sinds 2014 licht, maar ook in 2018 was er ineens een felle duik. In 2017 werden er nog 70.815 rijbewijzen uitgereikt, in 2018 nog maar 60.013.

Minister, we merken al langer dat de interesse bij jongeren om een rijbewijs te halen lager ligt. Daarnaast wijzen bovenstaande cijfers er ook op dat het nieuwe rijexamen en de vernieuwde rijopleiding hand in hand gaan met het aantal afgelegde rijexamens en het aantal uitgereikte rijbewijzen B. We mogen ook niet vergeten dat het gratis behalen van het theoretisch rijbewijs op school werd afgeschaft. Daardoor zien we dat het aantal jongeren die op hun 18de een rijbewijs halen, daalt. De druk om het rijbewijs te halen, is dan ook kleiner geworden.

In tegenstelling tot in Vlaanderen is er in Brussel en Wallonië wel een stijgende trend te zien. Daar haalden vorig jaar meer mensen hun rijbewijs, hoewel die gewesten hun regels pas later aanpasten. Het aantal afgelegde praktijkexamens in Wallonië ging met 13 procent omhoog, in Brussel zelfs met 22 procent.

Minister, zijn er gegevens bekend over de oorzaken van het afnemend aantal afgelegde rijexamens en toegekende rijbewijzen? Acht u een onderzoek nuttig?

Met de afschaffing van het gratis behalen van het theoretisch rijbewijs zouden er in het onderwijs verkeerslessen ingericht worden. Wat is daarvan de stand van zaken?

Is er een verschuiving merkbaar van Vlaamse kandidaat-bestuurders die naar Wallonië en Brussel trekken om hun rijbewijs daar te halen? Indien ja, hoe valt deze verschuiving te traceren? Hoe wilt u deze eventuele verschuiving tegengaan, aangezien de rijopleiding in Vlaanderen dan wel strenger maar ook kwaliteitsvoller is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U geeft zelf al oorzaken aan van het afnemend aantal afgelegde rijexamens. De belangrijkste reden is sowieso de gewijzigde regelgeving. De stageperiode is sinds 1 oktober 2017 gewijzigd van drie naar negen maanden. Dat is een belangrijk gegeven. Iedere beginnende chauffeur die in Vlaanderen woont en die een voorlopig rijbewijs heeft aangevraagd vanaf 1 oktober 2017, moet nu een stageperiode doorlopen van negen maanden vooraleer hij een praktijkexamen kan afleggen. De daling van het aantal praktijkexamens in 2018 is dus niet helemaal onverwacht.

Begin 2019 waren er ook minder praktijkexamens voor categorie B tegenover de andere jaren, maar sinds de zomer is het aantal praktijkexamens weer aan het stijgen. De evolutie wordt sowieso opgevolgd.

Sinds 2010 is er al een dalende trend betreffende het aantal uitgereikte rijbewijzen. Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt dat de daling vooral bij jongeren geldt. Zij kiezen vaker voor de fiets en mensen in stedelijke gebieden kiezen eerder voor alternatieven, een trend die misschien wel wenselijk is, zeker als we rekening houden met de congestie overall. Jongeren studeren ook langer, waardoor ze vaker

later starten aan hun rijopleiding. Al die trends worden goed opgevolgd. De administratie voert momenteel geen onderzoek uit.

Het Rijbewijs op School, waarbinnen leerlingen het theoretische luik van de rijopleiding, inclusief examen, konden afleggen, werd in juni 2017 afgeschaft. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) werkte een vervangend aanbod uit voor scholen: dit door het project 'verkeersweken' uit te breiden en het project 'Rijbewijzer in de klas' op te starten. U kent de website van de VSV. Het aanbod naar individuen is zeer ruim, maar zeker ook naar scholen om zoveel mogelijk te focussen op opleidingen inzake verkeer.

Daarnaast komt er een digitaal leerplatform – momenteel in ontwikkeling – voor de leerkrachten in het secundair onderwijs. Het zal wellicht in september 2020 klaar zijn. Ze zullen nog meer kunnen inzetten op verkeerslessen, zowel tijdens als na de schooluren, afhankelijk van wat de instellingen willen.

Met de Verkeersweken biedt de VSV kant-en-klare workshops aan. Er bestaat heel wat interesse voor en die blijft groeien.

Voor het schooljaar 2018-2019 zijn er al 36.900 deelnemers, dus is er toch wel heel wat interesse bij de verschillende mensen die daarvoor in aanmerking komen.

Verder hebben we dan ook nog Rijbewijzer in de Klas. Dat is een project dat in het schooljaar 2018-2019 is gestart en het omvat een lessenreeks van 10 lesuren specifiek over de wegcode en de verkeersveiligheid. We zien dat daar heel veel interesse voor is. Er zijn 114 scholen met 197 groepen die eraan hebben deelgenomen. Dat is goed voor een kleine 3000 deelnemers die dit traject hebben doorlopen.

Dan is er ook nog het leerplatform www.mijnrijbewijs.be dat door de VSV wordt aangeboden. Dat is sinds februari 2019 online ter beschikking op de website van de VSV. Daarvoor is er heel wat interesse. Sinds de lancering zijn er 60.000 accounts aangemaakt. Er werden meer dan 900.000 oefeningen gestart en de theoridelen werden meer dan 190.000 keer aangeklikt. We zien daar dan toch een ruime interesse, mensen gebruiken dat optimaal om zich goed voor te bereiden op het theoretisch rijexamen.

Is er een verschuiving richting Wallonië en Brussel? Daarover zijn geen cijfers beschikbaar. We hebben dat ook nagevraagd bij GOCA, maar zij konden hierover ook geen cijfers geven. Conform de GDPR-regeling (General Data Protection Regulation) is het niet vanzelfsprekend om over deze cijfers te beschikken.

Iedereen die in België woont, kan vrij kiezen waar hij of zij zijn theorie- en praktijkexamen aflegt. Personen die in Vlaanderen wonen, moeten wel steeds voldoen aan de Vlaamse opleidingsvoorwaarden, ongeacht waar ze hun praktijkexamen hebben afgelegd. Dat betekent dat bijvoorbeeld een Vlaming die in Wallonië zijn praktijkexamen heeft afgelegd, zes maanden na het behalen van zijn definitief rijbewijs toch een terugkommoment moet volgen. Het is dus niet mogelijk om de Vlaamse opleidingsvoorwaarden volledig te ontlopen door een praktijkexamen af te leggen in een ander gewest, specifiek door dat terugkommoment.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, de cijfers over het feit dat we in de zomer van 2019 opnieuw meer rijbewijzen en rijexamens hebben, die had ik nog niet. Als dat klopt, toont dat wel aan dat die langere opleiding van drie naar negen maanden grotendeels een oorzaak kan zijn. Dat is dan een duidelijke uitleg voor een beleidsbeslissing waar we nog altijd ten volle achterstaan. We hebben altijd gezegd dat het goed is dat mensen wat langer hebben geoefend vooraleer ze eindelijk hun rijexamen

aflleggen, en misschien op een goede dag en met weinig problemen toch voor hun rijexamen slagen terwijl ze eigenlijk nog maar heel weinig rijervaring hebben.

Ik keek reikhalzend uit naar dat digitale platform in 2020. Daar is het al heel dikwijls over gegaan. Dat hoorde ik vanaf dag een, toen het rijbewijs op school werd afgeschaft. En dat is toch alweer even geleden. Dat zit er nu toch aan te komen. Te gepasten tijde zullen we daarover nog van gedachten wisselen.

De verschuiving van examens naar Wallonië en Brussel, ik kan begrijpen dat dat moeilijk traceerbaar is, maar dat blijft voor mij wel een zorg, net zoals de zorg voor het terugkommoment en het gevolg dat eraan wordt gegeven. Daar zal ik op een ander moment op terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Of je nu wel of niet een rijbewijs hebt, als je jong bent is het toch belangrijk dat je weet hoe de wegcode in elkaar zit. Zelfs op de fiets of te voet kan het gevaarlijk worden, zeker als je die lessen nooit hebt gehad. Vroeger had je nog verkeerspleinen of legden de ouders het goed uit. Maar op de duur vindt iedereen dat evident. Wij vinden het een goede zaak dat die verkeerseducatie ook op school, in het secundair onderwijs gebeurt. We zijn er ook van overtuigd dat u daarin verdere stappen zult zetten.

Niet alleen leggen minder mensen het examen af, maar ook slagen heel weinig mensen bij de eerste poging voor dat examen. Destijds heb ik daar cijfers van opgevraagd. Slechts een op de vijf slaagt bij de eerste poging voor het theoretisch examen. Ook voor het praktisch examen zijn de slaagkansen eigenlijk laag. Om u in het verkeer te kunnen begeven, is het natuurlijk wel belangrijk om te slagen voor het examen. We moeten zeker vermijden dat de perceptie ontstaat dat het veel geld kost, dat je steeds opnieuw moet betalen voor het aflleggen van het examen, zowel het theoretische als het praktische.

Vorige week heb ik, via mijn zoon, iets ervaren dat ik nog niet kende. Er is blijkbaar ook een na-evaluatie die vier uur duurt. Daarbij krijgt men dertig minuten les en moet men anderhalf uur praktische bewegingen of simulaties doen. Dat is wel interessant. Maar dan is het nog verplicht twee uur te praten met zestien andere personen. Minister, in het geval van mijn zoon vonden die zestien personen, maar ook de andere aanwezigen, dat dat laatste wel heel lang duurde.

Minister, het is misschien niet aan u, maar kan er eventueel een evaluatie komen over hoe we dat kunnen optimaliseren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Mevrouw Van Volcem heeft inderdaad al heel veel gezegd. Bij heel veel mensen leeft momenteel de perceptie dat het halen van een rijbewijs puur gebaseerd is op het genereren van zoveel mogelijk inkomsten.

Het halen van een rijbewijs is inderdaad een pak moeilijker geworden. Zowel het theoretische als het praktische examen wordt steeds moeilijker. We mogen ook het prijskaartje niet vergeten. Heel veel jongeren draaien er soms zelf voor op. Vooral laaggeschoolde jongeren worden er het slachtoffer van. Het zijn vaak die mensen die de wagen nodig hebben om een job te vinden. Want laat ons eerlijk zijn: heel veel werkgevers vragen nog steeds dat je een rijbewijs haalt, alvorens je wordt aangenomen.

In stedelijke omgevingen kan men dan nog kiezen voor het openbaar vervoer of voor andere vervoersmiddelen. Voor jongeren die op het platteland wonen, is dat heel wat minder evident.

In die zin is het toch wel jammer dat we die gratis verkeerslessen in de scholen hebben afgeschaft. Ik denk dat dat zeer dicht bij bepaalde leerlingen stond, die het wat moeilijker hebben in de maatschappij. Daarom is dat toch wel bijzonder jammer. Want zo worden hun kansen op een rijbewijs gehypothekeerd.

Ik hoop dat er kan worden bekeken of er op dat vlak een inhaalmanoeuvre kan gebeuren, en dat dat opnieuw kan worden ingevoerd. Want er worden nu wel een aantal platformen aangereikt, maar dat is voor veel mensen niet evident. Ik hoop dat dat eens kan worden bekeken.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Voorzitter, minister, ik wil heel even het woord nemen. De vorige spreker zei dat het halen van een rijbewijs een manier is om geld binnen te halen. Dat vind ik een heel straffe uitspraak, dat de enige bedoeling van de hervorming zou zijn om meer geld in het laatje te krijgen. Ten eerste kan dat worden tegengesproken door de inhoud, namelijk veiliger verkeer en een hogere eisenbundel die wordt opgelegd. Maar verder, minister, is dat ook volledig in tegenstelling met hetgeen u daarnet hebt aangehaald als maatregelen of mogelijkheden die via het onderwijs worden aangeleverd om dat rijbewijs te halen of toch ten minste een bijdrage te leveren tot het halen van dat rijbewijs.

Minister, mijn vraag ging specifiek over dat rijbewijshoppen. Ik heb daarnet met aandacht naar uw antwoord geluisterd. Ik heb snel iets opgezocht. U zegt dat het theoretisch mogelijk zou zijn dat men in Wallonië of Brussel een voorlopig rijbewijs haalt, maar dat men, om een definitief rijbewijs te halen, naar het terugkommoment moet komen en dan een Vlaams rijbewijs kan krijgen.

Ik meen dat dat minstens in tegenstelling is met het beleid dat uw voorganger heeft gevoerd. In een artikel uit het VRT-nieuws staat dat de Beerselse burgemeester van CD&V, Hugo Vandaele heeft gezegd dat het niet mogelijk is om rijbewijzen af te leveren voor iemand die zijn examens heeft afgelegd in Brussel of Wallonië, ook geen voorlopige rijbewijzen. Volgens de woordvoerder van toenmalig minister Weyts kan wie een rijexamen aflegt in Wallonië in Vlaanderen, geen rijbewijs krijgen, ook geen voorlopig rijbewijs. Die rijopleiding valt niet onder de Vlaamse regelgeving, staat er geschreven., met andere woorden, wie wil rijbewijshoppen, zal moeten verhuizen naar het andere gewest. We gaan ervan uit dat niet veel mensen bereid zijn dat te doen.

Op de website www.vlaanderen.be lees ik dat een van de voorwaarden om deel te nemen aan het terugkommoment, is dat het voorlopig en definitief rijbewijs moet worden afgeleverd in een Vlaamse gemeente.

U zei daarnet dat het theoretisch mogelijk is dat men examens aflegt in Wallonië en dat u geen zicht hebt op de aantallen omdat de GDPR (General Data Protection regulation) dat niet toelaat. Dat is in strijd met wat ik lees op de website en bij de woordvoerder van minister Weyts. Kunt u daar duidelijkheid over geven? Moet men nu in Vlaanderen wonen zoals minister Weyts had gezegd om een Vlaams rijbewijs te krijgen of is uw beleid op dat punt gewijzigd sinds minister Weyts niet meer bevoegd is voor de mobiliteit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Lantmeeters, mensen die in Vlaanderen wonen, kunnen potentieel, wanneer zij dat wensen, een praktijkexamen afleggen in Wallonië en krijgen uiteindelijk een Belgisch rijbewijs wanneer zij daarin slagen. Wanneer men in Vlaanderen woont en vandaag een rijbewijs krijgt, dan moet men na zes maanden voldoen aan dat terugkommoment. Dat is op zich dus geen afwijking van wat er in het verleden altijd is gezegd, maar het is en blijft een Belgisch rijbewijs, of

men het praktijkexamen aflegt in Vlaanderen of Wallonië. Iedereen die in Vlaanderen woont, zal aan dat terugkommoment, zes maanden na de uitreiking van dat rijbewijs, moeten voldoen. Dat lijkt me geen tegenstrijdigheid.

Verkeerseducatie is en blijft heel belangrijk. Wat dat betreft, is wat de VSV momenteel aanbiedt, een heel belangrijke tool. Verkeerseducatie is niet alleen belangrijk voor het behalen van een rijbewijs maar voor iedereen die zich in het verkeer begeeft. Op dat vlak is de educatie in onze onderwijsinstellingen zeer belangrijk. De VSV is daarin een heel belangrijke partner.

Mevrouw Van Volcem, wat de na-evaluatie van uw zoon betreft, is me niet helemaal duidelijk of men daar dan nog twee uur een babbel moet doen, ik zal dat navragen. Ik weet niet of dat specifiek voor uw zoon of voor iedereen geldt en of dat gebeurde in het kader van het praktijkexamen zelf.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Het ging over een evaluatiemoment na het praktijkexamen.

Minister Lydia Peeters: Dan gaat het specifiek over dat terugkommoment. Hoe de praktische uitwerking heel specifiek in elkaar zit, weet ik niet, ik zal dat nog eens navragen. Wanneer het echter specifiek over dat terugkommoment gaat, zijn daar effectief een aantal voorwaarden aan gekoppeld.

De perceptie bestaat inderdaad alsof wij inkomsten zouden willen genereren met een wijziging van die rijexamens en dergelijke meer, maar dat is zeker niet de bedoeling. De heer Lantmeeters heeft daar al voldoende op geantwoord. Maar ons verkeer wordt ook alsmáar complexer.

Misschien is er inderdaad een perceptie rond dat het almaar moeilijker is en dat het prijskaartje hoger is. Ik denk zeker niet dat laaggeschoolden moeilijker hun rijbewijs halen. We merken aan de cijfers dat vooral mensen die een hogere opleiding volgen langer wachten met het halen van een rijbewijs omdat zij op dat moment andere prioriteiten hebben. Het is zeker niet de bedoeling om er inkomsten uit te genereren, dat wil ik toch even formeel tegenspreken.

Het digitaal platform is, zoals collega Ceyssens zegt, heel belangrijk. Hopelijk hebben we dat tegen 2020 definitief en kunnen de onderwijsinstellingen er optimaal gebruik van maken.

Iedereen die vandaag een theoretisch examen gaat doen, kan zich het best zo goed mogelijk voorbereiden opdat men van de eerste keer kan slagen. Een goede voorbereiding – dat geldt voor elk examen – is het belangrijkste criterium.

Lode Ceyssens (CD&V): Hier wordt gepleit voor verkeerslessen op school. Die zijn belangrijk en toegankelijk voor iedereen, daar sluit ik me volledig bij aan. Vandaar dat we bij de afschaffing van het rijbewijs op school kritische vragen hadden. Er werd ons altijd gezegd dat het digitale platform daar een antwoord op zou bieden. Wij kijken daar dus reikhalzend naar uit.

Collega's, ik ga helemaal niet akkoord met de stelling die hier geponeerd wordt, dat het rijbewijs halen wordt bekeken als een bron van inkomsten. Ik wil daar een aantal argumenten bij geven. Eén, het rijexamen – laat ons wel wezen – is een fractie van de kosten om zich met de auto op weg te begeven. Twee, weinig mensen slagen voor het theoretische rijexamen, één op vijf. We weten hoe dat komt: men gaat naar het examen zonder te studeren. Men moest eens op goed geluk kunnen studeren.

Toenmalig minister Weyts heeft zelfs op een bepaald moment maffiose praktijken aan de kaak gesteld, 'rijbewijs zonder studeren' heette het. Mensen werden met busjes naar rijexamens gebracht. Er werden wat tips gegeven: 'Daar en daar moet

je op letten.’ Dat was op basis van vragen die telkens terugkwamen. Er is dan verandering gekomen in het aantal vragenlijsten. Er zijn nog altijd mensen die ‘het een keer gaan proberen’. Als het mislukt, gaan ze nog eens opnieuw. Het zijn altijd meerkeuzevragen. Dat heeft dus zijn reden.

Onze rijopleiding en -examen zijn ongeveer de goedkoopste in Europa. We hebben hier eens een verkeersdeskundige uitgenodigd uit Oostenrijk. De belangstelling was massaal! Nietwaar, mijnheer Rzoska? Wij zaten hier alleen maar met ons tweeën te luisteren. Die man had een verhaal bij. Men was erin geslaagd de rijopleiding te hervormen en zo op één jaar het aantal verkeersdoden bij mensen die zich voor het eerst in het verkeer begaven met 33 procent te doen dalen. 33 procent! Dat rijbewijs kostte 2200 euro. Daar zijn wij nog heel ver van verwijderd. Een van de ‘keyfactoren’ daar was het inspelen op de attitude van nieuwe chauffeurs.

Als de slotconclusie van dat terugkeermoment, een gesprek van twee uur, is dat het toch lang duurt, moeten we volgens mij nog aan de attitude moeten werken. We zouden moeten uitzoeken hoe we die twee uur kunnen geven zodat iedereen er zich van bewust is waar dat rijexamen toe dient. Dat dient namelijk om u op een veilige manier met uw voertuig op de weg te begeven, veilig voor uzelf en voor alle weggebruikers. Als er ongelukken gebeuren, zijn we altijd allemaal de eerste om te zoeken naar oorzaken en schuldigen. Maar ik denk dat we er ook allemaal van overtuigd zijn dat iedereen zijn wagen op een correcte en veilige manier moet kunnen besturen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer – 403 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, mijn vraag werd opgesteld en ingediend vóór vorige vrijdag. Ondertussen zijn de uitvoeringsbesluiten al goedgekeurd door de regering, maar toch denk ik dat een aantal vragen nog wel overeind blijven.

De vraag gaat dus over het Taxidecreet, dat op 20 maart 2019 in dit parlement werd goedgekeurd, een decreet waar onze fractie kritisch tegenover stond, vooral wat de vrije tarifiering en het opheffen van quota betreft. Het decreet wordt op 1 januari 2020 van kracht. Tot enkele dagen geleden waren er nog geen uitvoeringsbesluiten genomen. Daarnaast was de databank Centaurus, die noodzakelijk is voor het uitreiken van vergunningen, ook nog niet klaar. Dat leidt tot heel veel ongerustheid en veel vragen bij gemeentes, ongerustheid over het uitvoeren, ongerustheid over de invoering, maar ook ongerustheid over de handhaving. Daarnaast heeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in een advies over het ontwerpdecreet ook al gewaarschuwd dat het uitvoeringsbesluit cruciaal is om de noodzakelijke invulling te geven aan een groot aantal onderdelen van het decreet. Er is een ontwerp van uitvoeringsbesluit gekomen, maar daarover stelde de MORA eind mei dat er belangrijke hiaten zijn, die de hervorming kunnen hypothekeren. De MORA stelt dat de nieuwe regelgeving niet toekomstbestendig is, geen rechtszekerheid biedt en onvoldoende solide is om niet ten prooi te vallen aan regelmatige aanpassingen. Daarop vroeg de MORA om het ontwerp van uitvoeringsbesluit grondig bij te sturen voor de inwerkingtreding van het decreet op 1 januari 2020.

Minister, bent u op de hoogte van de bezorgdheden van de lokale besturen? Is er al overleg of communicatie geweest? Kunt u bevestigen dat de inwerkingtreding van het decreet op 1 januari 2020 zal worden gehaald? De uitvoeringsbesluiten

zijn er ondertussen. Moeten er nog bijkomende stappen worden gezet? Hebt u kennis genomen van het negatief advies van de MORA van mei 2019 en kunt u aanduiden hoe u tegemoet bent gekomen aan de punten van kritiek? Dan heb ik het specifiek over hun advies over de minimum- en maximumtarieven, het prijs-observatorium, de tarievenkaart, het onderscheid tussen straattaxi's en standplaatstaxi's, de Centaurusdatabank en de handhaving.

– *Lode Ceyskens treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, dank u wel voor uw vragen. U hebt het al gezegd: vorige week vrijdag werd het uitvoeringsbesluit inzake het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer, of het Taxidecreet, zoals u het noemt, inderdaad goedgekeurd.

Ik geef hier toch nog even de voorgeschiedenis mee. Het ontwerp van besluit werd een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 26 april 2019, waarbij de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd gelast om advies in te winnen bij onder meer de MORA en de Vlaamse Taxi Centrale (VTC). De MORA heeft zijn advies gegeven op 24 mei 2019 en de VTC op 3 juli 2019. Op 19 juli 2019 is er dan een tweede principiële goedkeuring geweest, na de verwerking van het advies van de MORA en de VTC. Het kabinet van mijn voorganger heeft die adviezen al volledig behandeld, en er werd ook toegelicht in welke mate er gevolg werd gegeven aan de opmerkingen in beide adviezen die in overweging werden genomen. De principiële beslissing werd toen dus genomen om niet alle opmerkingen volledig op te nemen, maar er werden wel een aantal opmerkingen van die adviezen opgenomen. Op 24 juli 2019 is er vervolgens een adviesvraag naar de Raad van State gegaan. De Raad van State heeft dan op 3 september 2019 zijn advies gegeven, maar dat is niet meer aan bod gekomen op de ministerraad. Daarom hebben wij het vorige week dan wel behandeld tijdens de ministerraad.

De onzekerheid of de onduidelijkheid of de bezorgdheden bij de lokale besturen zijn me zeker niet onbekend, maar ik denk dat die vooral ook ingegeven waren door het feit dat er, zolang er geen uitvoeringsbesluit was, men ook niet wist of de datum van 1 januari 2020 al dan niet kon worden gehaald. Ik denk dat die onduidelijkheid er nu niet meer is. 1 januari 2020 kan wel degelijk worden gehaald nu het uitvoeringsbesluit er is.

– *Bart Claes treedt als voorzitter op.*

Bijkomend wil ik meegeven – en dat is alleszins wat het departement MOW me duidelijk heeft gezegd – dat er bij de voorbereiding van zowel het decreet als het besluit al heel wat overleg is geweest met een delegatie van de lokale besturen en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), met ruim 250 deelnemers.

Verder werden voor alle lokale besturen recent drie informatiedagen ingericht waarbij de nieuwe regels volledig werden uitgelegd en waarbij ruimschoots de kans werd gegeven om vragen te stellen. Nadien is er door de administratie heel duidelijk aangekondigd dat men ook bij hen voor alle mogelijke vragen terecht kan. Ten slotte is er nog een vierde informatiedag gepland op 18 december.

Ik denk dat ik al voldoende heb geantwoord op de vraag of de datum van 1 februari 2020 kan worden gehaald. Dat kan inderdaad, gezien de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit op 8 november.

Er moeten straks nog ministeriële besluiten komen, zowel voor het model van de formulierenboekjes als voor de gegevensbank. We zullen daar zo snel mogelijk werk van maken.

Het klachtenorgaan wordt tegen 1 januari 2020 opgericht binnen de administratie. Daarvoor zijn geen bijkomende regelgevende initiatieven nodig.

We hebben wel degelijk kennisgenomen van het advies van de MORA van 29 mei 2019. Zoals ik in de inleiding heb vermeld, heeft de Vlaamse Regering daaromtrent eigenlijk al een beslissing genomen, op 19 juli 2019. Het is nooit de geploegenheid om, na een beslissing van de Vlaamse Regering, daar nadien op terug te komen. Bij de laatste beslissing wordt altijd alleen rekening gehouden met de specifieke opmerkingen van de Raad van State. En dat is dan ook gebeurd bij de beslissing van de Vlaamse Regering op 8 november 2019.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Verdergaand op uw laatste opmerking vervalt uiteraard een stuk van mijn vraag waarom er geen rekening werd gehouden met een aantal elementen van het advies van de MORA.

Ik blijf het een beetje vreemd vinden, vooral wat betreft dat Prijzenobservatorium. Want eigenlijk kwam het idee om dat in te voeren van uw voorganger, minister Weyts. En vandaag vinden we dat blijkbaar niet terug. Maar als u nu zegt dat we daar niet op terugkomen, dan is mijn vraag meteen beantwoord.

Wat de lokale besturen betreft, zijn er inderdaad een aantal informatiesessies geweest. Maar er zijn toch ook wel wat vragen, heel concreet, rond het afleveren van die bestuurderspas, rond die uitvoeringsregels met betrekking tot de inningen van bepaalde retributies die in het decreet zijn opgenomen. Ik heb snel het uitvoeringsbesluit doorgenomen. Wat de bestuurderspas betreft, lees ik bijvoorbeeld dat men twintig dagen de tijd krijgt om alle formaliteiten in orde te brengen en dat de stad of gemeente dan nog twintig dagen de tijd krijgt om die pas uit te reiken.

Minister, we zijn vandaag 14 november. Bent u dan wel zeker dat er tijd genoeg is om al die aanvragen tijdig uit te voeren? Is het misschien toch niet zinvol om daarvoor een specifiek schrijven te richten aan de gemeentebesturen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil nogmaals benadrukken dat de administratie sowieso te allen tijde ter beschikking staan om eventuele vragen van lokale besturen te beantwoorden. Heel specifiek is er nog een vierde informatiedag op 18 december.

Nu het uitvoeringsbesluit is goedgekeurd, kan iedereen voor 1 januari 2020 de nodige voorzieningen treffen. De onzekerheid en bezorgdheid wat dat betreft, is dan grotendeels weggenomen.

Ik herhaal dat de administratie zeker ter beschikking staat voor eventuele vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietssuggestiestroken

– 409 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Een fietssuggestiestrook is niet opgenomen in het verkeersreglement, en heeft dus ook geen juridische basis. Toch zien we ze vaak, in de meest exotische kleuren, opduiken in Vlaanderen.

Het doel van een fietssuggestiestrook is het optisch versmallen van de rijbaan en het aanduiden van de positie van de fietser op de weg. Het overige verkeer wordt zo gewezen op het medegebruik van de rijbaan door de fietser. Dit heeft als voordeel dat de fietser een duidelijke en zichtbare plaats krijgt op de weg, maar de suggestiestrook kent ook enkele nadelen. Zo kan het een vals gevoel van veiligheid creëren aangezien fietssuggestiestroken geen fietspaden zijn en er dus ook voertuigen op mogen rijden. Het kan ook als excuus gebruikt worden om geen krachtig fietsbeleid te voeren en ondertussen de verkeersinfrastructuur ongewijzigd te laten. In sommige gevallen mag ook geparkeerd worden op fietssuggestiestroken, waardoor deze hun nut helemaal verliezen.

Het fietsvademecum geeft duidelijke richtlijnen mee wat betreft de fietssuggestiestroken. Bij een lage intensiteit van het autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Maar wanneer er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken ook in vraag gesteld worden. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteit van het autoverkeer ligt tussen de tweeduizend en vijfduizend per dag.

Aangezien fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur of minder. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen wegen binnen of buiten de bebouwde kom.

Indien een asmarkering op de rijbaan aanwezig is, worden fietssuggestiestroken niet toegepast. Fietssuggestiestroken trekken het gemotoriseerde verkeer namelijk naar het midden van de rijbaan, terwijl een asmarkering het verkeer op haar beurt opnieuw naar de fietssuggestiestrook duwt. Fietssuggestiestroken zijn soms een goede maatregel om de overgang tussen aan- of vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer op een veilige wijze te laten gebeuren, maar daarover bestaat heel veel onduidelijkheid.

Minister, hoe staat u tegenover het gebruik van fietssuggestiestroken? Is het volgens u een veilig alternatief voor fietspaden? Hoeveel kilometer fietssuggestiestroken liggen er langs gewestwegen? Kunt u een overzicht per provincie geven? Hoeveel ongevallen hebben de laatste drie jaar plaatsgevonden op fietssuggestiestroken in Vlaanderen? Kunt u deze cijfers per provincie opsommen? Worden daar analyses rond gemaakt en, zo niet, lijkt het u nuttig eens een grondige evaluatie te maken? In welke specifieke gevallen kan er volgens u geopteerd worden voor fietssuggestiestroken? Worden de richtlijnen uit het fietsvademecum strikt opgevolgd door de wegbeheerders bij de aanleg van fietspaden? Hebt u plannen om in de toekomst binnen uw fietsbeleid meer in te zetten op fietssuggestiestroken en, zo ja, om welke reden maakt u die keuze?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Lambrecht, voor uw vragen.

Zijn fietssuggestiestroken veilige alternatieven voor fietspaden? Ik denk dat we daar onmiddellijk duidelijk het onderscheid moeten maken tussen fietssuggestiestroken, een heel duidelijke vorm van gemengd verkeer, en fietspaden, waarop fietsers volledig gescheiden blijven van het gemotoriseerd verkeer. Om nu het een tegen het ander af te zetten, ligt wat moeilijk. Fietspaden zijn sowieso een stuk veiliger, want daar geldt er gescheiden verkeer.

De fietssuggestiestroken als dusdanig duiden wel de positie van de fietser op de rijbaan aan en hebben zodoende een sturend effect, zowel naar de fietsers als het overige verkeer toe. Het is niet de bedoeling om de fietsers te verdringen naar de rand van de rijbaan, waar ze mogelijk in conflict komen met openslaande portieren

van geparkeerde voertuigen of gevaarlijk dicht bij de boordsteen of goot komen. Dat is niet de bedoeling.

U hebt zelf natuurlijk ook al gezegd dat fietssuggestiestroken een aantal voordelen hebben, alsook een aantal nadelen. De voordelen kunnen we duidelijk meegeven. Fietssuggestiestroken zijn een duidelijke plaats voor en bieden zichtbaarheid aan de fietser op de rijbaan. Ze dienen ook als optische versmalling van de rijbaan, wat de weggebruiker noopt tot trager rijden, en dat is sowieso een goede zaak. Ze geven fietsers ook een iets groter gevoel van veiligheid, en bij kruising en inhaalbewegingen zorgen ze voor een duidelijkere conflictpresentatie.

Nu, natuurlijk, er zijn ook nadelen. U hebt zelf al aangegeven dat ze geen juridische basis hebben, dat er geen fysieke bescherming is, en er is soms onduidelijkheid. Niet iedereen beseft even goed de gevolgen van een fietssuggestiestrook of beschouwt die als een fietspad, terwijl het dat wel degelijk niet is. Een alternatief voor fietspaden? Neen, er is een heel duidelijk onderscheid tussen het gemengde verkeer en gescheiden verkeer. Een gescheiden fietspad blijft nog altijd veel veiliger.

Langs de gewestwegen zijn er in Antwerpen 32,9 kilometer fietssuggestiestrook, in Limburg 8,6 kilometer, in Oost-Vlaanderen 20,4 kilometer, in Vlaams-Brabant 8,1 kilometer en in West-Vlaanderen 41,2.

Betreffende de ongevallen op fietssuggestiestroken wordt nog maar recent de variabele rond fietssuggestiestroken opgenomen in de ongevallenstatistieken. Die krijgen we van de FOD. Daaruit blijft dat dit er in Vlaanderen een 447-tal zijn. Ik geef de opdeling per provincie. Voor Antwerpen zijn er 172, voor Oost-Vlaanderen 119, voor West-Vlaanderen 78, voor Vlaams-Brabant 48 en voor Limburg 30. Die cijfers gaan niet alleen over de fietssuggestiestroken langs gewestwegen maar over alle stroken.

Uw volgende vraag ging over de specifieke gevallen waar geopteerd kan worden voor fietssuggestiestroken. In situaties van gemengd verkeer kan een fietssuggestiestrook een goede en veilige oplossing zijn, maar opnieuw: een afgezonderd of apart fietspad krijgt nog altijd de voorkeur. Heel vaak is de rijbaan te smal en kan een fietspad niet, dan is een suggestiestrook een goed alternatief door de voordelen van zo'n strook.

Bij de aanleg van fietspaden worden de richtlijnen uit het fietsvademecum gevolgd voor de gewestwegen. Langs de wegen waar de lokale besturen de wegbeheerder zijn, kunnen wij niets opvolgen. Ik neem aan dat de lokale besturen die richtlijnen respecteren en opvolgen.

Ik heb geen specifieke plannen om in de toekomst meer in te zetten op fietssuggestiestroken. Ze zijn geen alternatief voor fietspaden, en voor de gewestwegen is het veiliger en beter om fietspaden te hebben. Dat is duidelijk. Fietspaden, en zeker gescheiden fietspaden, zorgen nog altijd voor meer veiligheid en daar zijn we in eerste instantie voorstander van.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, uw antwoord stemt mij enigszins gerust, omdat u een beetje op dezelfde lijn zit als ik en vele anderen. Het is niet omdat ik in mijn tekst de voor- en de nadelen heb opgesomd, dat ik daarmee akkoord ga. Een fietssuggestiestrook kan inderdaad nooit een alternatief zijn voor een deftig fietspad. Als we het al gedaan hebben, lokaal, is het omdat we met de rug tegen de muur stonden, omdat er in het verleden zulke slechte en smalle wegen aangelegd werden en we niet anders konden.

Als er nieuwe gewest- of lokale wegen worden gelegd, moet het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) gelden. Eerst

moet het veilig zijn voor de stappers, dan voor de trappers enzovoort. Er moet ruimte zijn voor goede, veilige, brede fietspaden. Het verheugt mij zeer, minister, dat u ook in die lijn uw redenering opbouwt.

Als we over het aantal ongevallen praten, 447, dan is dat echt wel veel. Ik schrik daarvan. Bij de voordelen staat dat fietssuggestiestroken doen afremmen. Wel, ze doen afremmen en toch zijn er nog 447 ongevallen in Vlaanderen. Dat is veel te veel, en dat noopt ons in de komende jaren in het fietsbeleid met het groter budget, te zorgen voor veel meer kilometers echte fietspaden.

Minister, u zegt dat u het fietsvademecum volgt op de gewestwegen en dat u daarop toekijkt. Is er een stok achter de deur in Vlaanderen om de lokale besturen te verplichten de richtlijnen van het fietsvademecum te volgen zodat alles veel veiliger kan worden op lokale wegen dan het nu is? Als dat er niet is, hebt u dan juridische middelen om ervoor te zorgen dat dat er ooit kan komen, zodat u vanuit Vlaanderen die regels kunt opleggen –niet regelen om te regelen, wel om het aantal ongevallen naar beneden te krijgen en de verkeersveiligheid te laten toenemen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, als je in een smalle straat rijdt met tegenoverliggend verkeer, dan kan dat maken dat je opmerkzamer naar de fietser kijkt omdat je denkt dat er een fietser uit de tegenovergestelde richting kan komen. Een fietssuggestiestrook is natuurlijk geen fietspad. Iemand die daarop rijdt moet natuurlijk ook beseffen dat hij niet op een fietspad rijdt. Het is niet altijd sympathiek om dat te zeggen, want als je dat luidop zegt, is het net of je tegen de fietser bent.

Onze partij is vooral bezorgd over de veiligheid van de fietser. Dit heeft geen juridisch statuut, maar vandaag kun je zelfs parkeren of stilstaan op een fietssuggestiestrook. Dat maakt het nog gevaarlijker.

Nederland heeft een juridisch verankerde tussenvorm en dat is de fietsstrook. Het is een strook waarop auto's wel mogen rijden, maar niet parkeren. Ze moeten wel voorrang verlenen als er een fietser op rijdt. Minister, hoe staat u daartegenover?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, we kunnen de bezorgdheid van collega Lambrecht volgen. Fietssuggestiestroken zijn inderdaad niet wettelijk verankerd en geven soms een vals gevoel van veiligheid. Dat mag je niet gebruiken als excuus om fietssuggestiestroken aan te leggen in plaats van fietspaden. Daar gaan we volledig mee akkoord. Een fietspad is nog altijd veel veiliger en beter voor de fietser.

Als ik zelf op een fietssuggestiestrook rijd in mijn eigen stad, dan geeft me dat het gevoel dat ik een plaats krijg in het verkeer. Als ik als automobilist in een straat rijd met een fietssuggestiestrook, dan pas ik beter op. Ik weet wel dat men erop kan parkeren en dat dat niet echt wettelijk is verankerd, maar toch geeft het een gevoel dat er fietsers kunnen zijn op die plaats; we moeten dus wat beter opletten.

De Fietzersbond is tevreden met de aanpassing van het fietsvademecum die in 2017 is gebeurd. Er is nu een uniforme kleur. Vroeger was er een kakofonie van verschillende kleuren: er was groen, er was een rood, er was oker. Nu is er een uniforme kleur en een uniforme breedte. Samen met de Fietzersbond vinden wij de aanpassing die in 2017 is gebeurd, ook wel goed.

Wij zeggen ja tegen fietssuggestiestroken, maar zeker niet in vervanging van fietspaden. We zijn nog altijd voorstander om die maximaal aan te leggen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik merk dat iedereen op dezelfde golflengte zit: liever een fietspad dan een fietssuggestiestrook. Waar een fietspad niet kan door bijvoorbeeld een te smalle weg, kan een fietssuggestiestrook wel een meerwaarde zijn. Het heeft voordelen, maar ook een aantal nadelen.

Mevrouw Lambrechts, wij houden zeker vast aan het STOP-principe. Dat zal straks bij de toelichting van de beleidsnota zeker ook nog aan bod komen. Het vademecum is op dit ogenblik niet bindend, maar ik ga ervan uit dat alle lokale besturen sowieso de verkeersveiligheid van de fietser hoog in het vaandel dragen, en dat ze alles op alles zetten om te zorgen voor de hoogste veiligheid. De suggesties die zijn opgenomen in het vademecum zijn dan ook voor iedereen goed bruikbaar, zonder dat ze bindend zijn. Het zijn zeer goede richtlijnen die we best meenemen.

Mevrouw Van Volcem, uw fietsstrook vanuit Nederland kan misschien een goede suggestie zijn, en we zullen ze zeker meenemen. Het is inderdaad zo dat sommige mensen niet goed op de hoogte zijn van de regels rond de fietssuggestiestrook, en die vinden het dan vreemd dat er plots een auto geparkeerd staat op zo'n fiets-suggestiestrook. In principe geldt er op die stroken gemengd verkeer en mogen auto's er dus op parkeren, maar het is misschien inderdaad een goede suggestie. We gaan het zeker meenemen om te kijken of er daar opties voor zijn en of dat eventueel ook in het vademecum kan worden opgenomen. Dat vademecum is al aangepast, zoals mevrouw Fournier al zei, en dat is een goede zaak, maar misschien is het een goede suggestie om een regeling uit te werken die parkeren op fietssuggestiestroken verbiedt. Ik ga daar niet op vooruitlopen, maar ik denk dat het zeker het onderzoeken waard is.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, wenst u nog een wederwoord?

Annick Lambrecht (sp.a): Nee, voorzitter, ik wil de minister bedanken voor het antwoord en voor de keuze om het STOP-principe heel erg te gaan volgen. Ik had de indruk dat men daar in de vorige legislatuur wat van was afgeweken. Het is echt nodig om dat principe te volgen, want de verkeersveiligheid gaat boven alles. Als je veilig verkeer wilt, dan kun je niet anders dan de stappers en trappers eerst voorrang te geven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.