



Vlaams  
Parlement

vergadering **C53**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 5 december 2019

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de variabele ticketprijzen bij De Lijn<br>– 362 (2019-2020)                                                          | 3  |
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de proactieve aanpak van verkeersonveiligheid<br>– 425 (2019-2020)                                                   |    |
| VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute over de eerste negen maanden van 2019<br>– 503 (2019-2020)         | 6  |
| VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van Nederland om tijdens de dag de snelheid op snelwegen te verlagen naar 100 km/u<br>– 449 (2019-2020) | 13 |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beperken van hinder tijdens wegwerkzaamheden<br>– 510 (2019-2020)                                                | 16 |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorkomen van dodehoekongevallen<br>– 492 (2019-2020)                                                            | 20 |

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de variabele ticketprijzen bij De Lijn**  
**– 362 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, u bent vorige week heel kort op deze vraag ingegaan, maar ik denk dat er nog een aantal vragen niet beantwoord werden. Het regeerakkoord stelt dat De Lijn verder een hogere kostendekkingsgraad moet realiseren en dat kostenefficiëntie een permanente drijfveer moet blijven.

In de media verschenen er berichten dat er binnen De Lijn nagedacht werd over variabele ticketprijzen. Tijdens de spitsuren zouden reizigers iets meer betalen voor een ticket dan in de daluren. Ook de taxidienst Uber werkt met piekprijzen. Er zijn professoren, zoals Juan Camilo Castillo, verbonden aan de universiteit van Stanford, die heel duidelijk zeggen dat de reiziger zelf gebaat is bij die variabele prijzen. Is dat wel of niet waar?

Werd de mogelijkheid om variabele ticketprijzen bij De Lijn in te voeren recent onderzocht binnen De Lijn of zijn daarover studies lopende? Wat zijn de conclusies? Wat is uw standpunt aangaande dergelijke variabele ticketprijzen bij De Lijn? Zal dit voorwerp worden bij de onderhandelingen van een nieuwe beheersovereenkomst, die De Lijn met de Vlaamse overheid moet afsluiten? Is er al meer duidelijkheid over de impact van zulke variabele ticketprijzen op de abonneementenverkoop bij De Lijn? Zijn daar studies over, is daar onderzoek naar verricht?

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

**Minister Lydia Peeters:** We hebben het er al in de plenaire vergadering over gehad. De Lijn heeft inderdaad gecommuniceerd dat men erover denkt om die variabele ticketprijzen in te voeren. Ik heb daarover al persoonlijk gezegd dat ik daar niet echt een voorstander van ben.

Naar aanleiding van uw vraag hebben we nog eens contact opgenomen met De Lijn om te vragen hoe het daarmee zit. We hebben gelezen dat het voorkwam in het memorandum van De Lijn, dat door het management naar aanleiding van de verkiezingen werd opgemaakt. Daarin heeft men wel gezegd dat men naar een tariefdifferentiatie wil gaan, maar tegelijkertijd zeggen ze ook dat ze eenvoud in de tariefstructuur willen. Ik denk dat die twee niet zo heel goed met elkaar te verzoenen zijn.

De Lijn heeft ons alleszins laten weten dat ze wel een onderzoek naar de verschillende scenario's is gestart inzake de toekomstige tarievenpolitiek, rekening houdend met de impact op de kostendekkingsgraad. U verwijst hiervoor terecht naar ons regeerakkoord. en daarop zullen wij echt blijven focussen. Deze studie is alleszins nog niet beëindigd. Er is daarover op dit ogenblik niet veel meer te zeggen, maar zoals ik u al zei, ben ik zelf niet echt een onmiddellijke voorstander van dit verhaal omdat we in eerste instantie van de reiziger moeten uitgaan, van een goede service voor de reiziger. Die moet centraal staan.

Ik maak me ook wel wat zorgen dat als men naar dat variabele ticketprijzensysteem zou gaan, men enerzijds problemen zou creëren in de perifere gebieden, en men anderzijds mensen die het financieel iets moeilijker hebben nog meer in de richting van vervoersarmoede zal duwen. Daar moeten we ons zeker voor hoeden. Tegelijkertijd denk ik ook dat we door dit variabele ticketprijzensysteem ook heel wat zullen inboeten op de transparantie van de prijzen. Dat is toch ook heel belangrijk.

U weet dat wij nu een gedifferentieerd prijzensysteem hebben ten aanzien van mensen die het moeilijk hebben of van een aantal specifieke doelgroepen. Als we dit ook nog moeten differentiëren volgens dal- en spitsuren, maakt dat alles alleen maar complexer. Daarom ben ik daar geen voorstander van.

Wij hebben er ten slotte het strategisch plan 2020-2030 van De Lijn op na gekeken. Daarin staat niet specifiek iets vermeld over het systeem van variabele ticketprijzen. Voor 2020 heeft het management de prijzen al goedgekeurd. Dit zal binnenkort ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Ook daar is geen sprake van hogere of lagere prijzen in spits- of daluren.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, dank u voor uw zeer duidelijk antwoord.

Ik was wat verrast door de berichtgeving in de media over dat onderzoek en het mogelijke standpunt van De Lijn zelf omdat er daarover in het regeerakkoord niets staat. Wij vragen een hogere kostendekkingsgraad. Het is de opdracht van De Lijn om te onderzoeken hoe ze dat zullen realiseren. Dat moet in dialoog met de Vlaamse Regering worden vastgelegd, ook in de nieuwe beheersovereenkomst. We zien natuurlijk vaak dat achter ideetjes die plots wat aandacht krijgen, er toch wat meer zit dan sommigen zouden beweren. Vandaar mijn vraag.

U zegt dat er een onderzoek is gestart en dat het nog niet is beëindigd. Weet u welke timing daar wordt aangehouden? Als er een onderzoek is uitgevoerd, kunnen er conclusies aan worden verbonden. We moeten die conclusies hier grondig durven te bespreken.

U zegt terecht dat het vooral belangrijk is dat de service centraal staat. Ik heb drie woorden neergepend die voor mij cruciaal zijn en die voor De Lijn in de toekomst cruciaal zullen zijn om nog meer mensen te overtuigen om te kiezen voor de bus of de tram van De Lijn: de stiptheid, zoals we allemaal weten, de kwaliteit en het reizigerscomfort. Daarop moeten we in eerste instantie inzetten om meer reizigers te vervoeren en de kostendekkingsgraad te laten stijgen.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** De vraag is ondertussen wat verouderd, maar ik maak van de gelegenheid gebruik om mijn standpunt daarover nog eens scherp te stellen. Wij denken dat lagere prijzen tijdens de daluren à la limite nog wel zouden kunnen, maar hogere prijzen opleggen aan de reizigers – ondanks de complexiteit, minister, daar hebt u gelijk in – op een ogenblik dat het aantal klachten nog nooit zo hoog is geweest, dat is voor ons een brug te ver. Op den duur krijgen we nog een 'reversal modal shift', waarbij mensen die nu het openbaar vervoer gebruiken en noodgedwongen moeten gebruiken, zullen teruggrijpen naar de wagen. Wij vinden dit niet zo'n goed idee. Maar CD&V is een partij die altijd openstaat voor discussie. Wij zullen dus die studie afwachten. Ik ben benieuwd wat erin zal staan.

Minister, ik zie dat u niet weet wanneer die studie klaar zal zijn. Het valt te hopen dat we daar een zicht op hebben voor de nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn wordt afgerond, zodat we zien wat er aan tariefzettingen enzovoort dient te gebeuren. Het belangrijkste is inderdaad: service, comfort, stiptheid en een goede communicatie naar de reiziger. Laten we daar eerst op inzetten.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, het klinkt alvast goed wanneer u zegt geen voorstander te zijn van die variabele tickets. U bent niet alleen. Naar

aanleiding van dat nieuws heb ik gesproken met mensen die vaak gebruikmaken van het openbaar vervoer en van De Lijn. Zij maken zich net dezelfde bedenking.

Maar het is inderdaad zo dat dit voor een aantal mensen die het financieel moeilijker hebben, tot onzekerheid leidt: welke tariefstructuur wil De Lijn gaan hantieren? Zij maken zich daar zorgen over. Het zijn ook juist die mensen die in veel gevallen een beroep moeten doen op De Lijn. En we mogen ook niet vergeten dat we de pendelaars, de mensen die moeten gaan werken met het openbaar vervoer, niet uit het oog mogen verliezen. Het is juist de bedoeling om zo veel mogelijk mensen naar dat openbaar vervoer te krijgen. Om dan hogere prijzen te gaan vragen tijdens de spitsuren, dat is volgens mij niet direct een voorbeeld van hoe het moet.

De studie die De Lijn nu opstart omtrent variabele tarieven, is eigenlijk een duidelijk bewijs dat er momenteel geen visie is bij De Lijn. Men weet blijkbaar niet goed welke kant men op moet. Men moet inderdaad naar een hogere kostendekkingsgraad. Er zijn hier al voorstellen geopperd door de collega's om het comfort te verhogen en de verbindingen te verbeteren met de trein, desnoods met mobipunten en noem maar op. Alleen zo'n goede, comfortabele en goed uitgebouwde lijn kan mensen vanuit de auto naar het openbaar vervoer trekken. Als we dan nog de tarieven gaan verhogen, denk ik dat we veeleer een omgekeerd effect gaan krijgen. Dat u zich daarbij aansluit, stemt ons in ieder geval hoopvol.

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

**Minister Lydia Peeters:** Nog even ter verduidelijking, collega's: die studie gebeurt niet in onze opdracht. Het management heeft zelf beslist om een studie rond de differentiatie van prijzen aan te vragen. Zij mogen dat doen. Het is een extern verzelfstandigd agentschap (EVA), dus zij mogen zo veel studeren als zij willen. Daar heb ik als dusdanig geen problemen mee.

Ik heb al duidelijk gezegd dat ik persoonlijk geen voorstander ben. En ik hoor toch dat meerdere mensen ons daarin volgen. Ik neem wel aan dat, zodra dat onderzoek klaar is, De Lijn naar ons zal terugkoppelen. Daar heb ik uiteraard wel vertrouwen in.

Mijnheer Maertens, stiptheid, kwaliteit en comfort zijn inderdaad drie zeer belangrijke elementen in heel ons openbaar vervoer. Daar moet blijvend op gefocust worden. Ik denk dat we allemaal voorstander zijn van een goed tariefbeleid. Een goed tariefbeleid dat het combimodelgedrag moet sturen, daar moeten we voor gaan. Maar hogere prijzen tijdens de piekuren, terwijl mensen dan juist aangevoelen zouden moeten zijn op het openbaar vervoer, is mijns inziens geen goede zaak. Het zou inderdaad veeleer leiden tot onzekerheid en het zou mensen wegsturen van het openbaar vervoer in plaats van hen aan te trekken. En het is net dat laatste dat we willen bereiken.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de proactieve aanpak van verkeersonveiligheid  
– 425 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute over de eerste negen maanden van 2019  
– 503 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, de aanpak van gevaarlijke punten is een belangrijke hefboom in de aanpak van verkeersonveiligheid. In het regeerakkoord, onze bijbel, wordt dan ook terecht de nadruk gelegd op het wegwerken van de gevaarlijke punten op basis van de dynamische prioriteitenlijst. Die lijst is samengesteld op basis van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Met die dynamische prioriteitenlijst wordt dus een reactieve aanpak gevolgd.

Het regeerakkoord spreekt evenwel ook over een preventieve aanpak van gevaarlijke punten, onder andere als volgt: “Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde ‘grijze punten’: locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is.” Het gaat dus over locaties waar potentieel conflicten kunnen optreden, waar verkeersonveiligheid sluimerend aanwezig is en waar soms zelfs structureel onveilige elementen in de infrastructuur zitten. In Rotterdam is men zelfs nog een stapje verder gegaan. Daar heeft men een verkeersveiligheidsmodel ontwikkeld. Soms kan Nederland ook echt een gidsland zijn.

Deze tool, dat verkeersveiligheidsmodel, voorspelt het aantal verkeersongevallen op verkeersinfrastructuur op basis van ongevalsdata, verkeersgegevens, wegkenmerken, omgevingsfactoren en tijdsgebonden data. Het model kan zowel objectieve als subjectieve onveiligheid voorspellen. Misschien nog belangrijker is dat het model ook ruimte biedt voor ‘what if’-analyses. Dat zijn virtuele proefopstellingen, waardoor verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen worden uitgetest. Op het Nationaal Verkeerskundecongres in Nederland werd een paper rond dit model bekroond als de beste bijdrage. Volgens de auteurs biedt dit model de beste manier om tot een echte proactieve en preventieve aanpak van verkeersongevallen te komen: loskomen van het reactieve en ook preventief proberen leed te voorkomen.

Minister, hoe staat u ten opzichte van het verkeersveiligheidsmodel dat door de gemeente Rotterdam werd ontwikkeld? Is dit model ook eenvoudig bruikbaar in Vlaanderen of zijn er fundamentele problemen om dit model hier te implementeren?

Welke methodiek zal er worden gehanteerd om deze ‘grijze punten’, die potentieel en soms ook reëel infrastructureel gevaarlijk zijn, te bepalen? Wordt ook het subjectieve onveiligheidsgevoel hierin meegenomen?

Hoe staat u tegenover het gebruik van data van navigatieapps zoals Coyote en Waze om verkeersonveilige punten te bepalen? Zal de informatie uit deze apps ook worden aangewend voor het bepalen van die voormelde ‘grijze punten’?

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

**Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, collega’s, minister, de vraag van collega Keulen is zeer boeiend. Maar ik zal enkele concrete cijfers aanhalen. De nieuwe verkeersveiligheidsbarometer, die net uit is, na negen maanden, geeft toch een

aantal tendensen weer waarover we ons ook al in het verleden zorgen hebben gemaakt – en in mijn ogen terecht. Als je kijkt naar de eerste negen maanden van dit jaar en die vergelijkt met die van vorig jaar, dan is het jammer genoeg zo dat er nog altijd meer dodelijke slachtoffers te betreuren zijn.

Een aantal weken geleden hebben we daar een eerste keer over gesproken, na zes maanden verkeersveiligheidsbarometer. De stijging die we toen zagen, wordt bevestigd door deze cijfers. Zoals ik eerder zei, is dat vrij problematisch.

Als je in de diepte naar het rapport van Vias gaat kijken, geven de nieuwe cijfers aan dat vooral in de provincie Antwerpen het aantal doden stevig stijgt. Wat het type weggebruiker betreft, was het verkeer dan weer vooral opnieuw dodelijker voor de voetgangers en motorrijders. Opvallend in de cijfers is dat het aantal dodelijke slachtoffers wel daalt, maar dat het aantal ongevallen met letsels daar omgekeerd evenredig aan is. Zo zijn er meer dodelijke slachtoffers gevallen bij voetgangers en motorrijders, maar daalt het aantal letselongevallen bij deze weggebruikers. Bij fietsers en bromfietsers lijkt er op het eerste gezicht goed nieuws door het dalend aantal dodelijke slachtoffers, maar is er dan aan de andere kant een opvallend grote stijging van het aantal letselongevallen.

Bij onze vorige bespreking kwamen het aspect van handhaving en de mogelijkheid van lokale besturen om zelf te controleren op snelheid, uitgebreid aan bod. Ook de toename van SUV's en het stijgend aantal – elektrische – fietsers, zowel de gewone als de speedpedelec, kwam aan bod.

U was net minister toen de verkeersveiligheidsbarometer van de eerste helft van 2019 werd gepubliceerd en u bevestigde toen grotendeels de bezorgdheden die ook in deze commissie leven. Verder wilde u de cijfers in oktober verder analyseren. Maar met dit voortgangsrapport moet er misschien vooral actie komen. De alarmbellen moeten afgaan.

U stelt in uw beleidsnota op het eerste gezicht geen ingrijpende wijzigingen voor ten opzichte van het verkeersveiligheidsbeleid van de vorige minister. Maar ik houd er rekening mee dat die beleidsnota's behoorlijk snel moesten worden gemaakt.

Minister, zult u uw beleid op het vlak van verkeersveiligheid bijsturen of aanscherpen, zeker na deze nieuwe cijfers na negen maanden?

Welke maatregelen plant u op korte termijn om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen?

Er is een duidelijke stijging van slachtoffers bij jonge bestuurders en motorrijders. Plant u extra maatregelen om de veiligheid van deze weggebruikers te verbeteren?

Ik heb ook nog een aantal specifieke vragen. In Antwerpen heb je die opvallende cijfers van dodelijke slachtoffers. Minister, hebt u er zicht op waar deze slachtoffers op de gewestwegen vielen, en zo ja, zijn dat locaties die op de planning staan om binnenkort te worden aangepakt?

Bij de vorige bespreking gaf u aan dat de dynamische lijst met zwarte punten weldra klaar zou zijn. Is die lijst er ondertussen? Zo niet, wanneer wordt die lijst dan opgemaakt en bekendgemaakt?

U zou ook werk maken van het concreet maken van de beperkte snelheidsovertredingen, waar lokale besturen zelf ook kunnen handhaven aan de hand van gasboetes. Hoever staat u daarmee?

Zou u tegen het einde van dit jaar ook de sensibiliseringskalender rondmaken? Welke aspecten wilt u op korte termijn rond verkeersveiligheid in de verf zetten?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Keulen, het verkeersveiligheidsmodel dat in Rotterdam werd ontwikkeld, lijkt zeker en vast een interessant model om nader te bestuderen. We zullen dat, in dit ruimere verhaal van de proactieve aanpak van verkeersonveiligheid, dan ook zeker doen.

Nu, het is niet mogelijk om dat hele model van Rotterdam zonder meer te implementeren in Vlaanderen. Het model werd toegepast in een stadsomgeving, waar al heel veel gegevens beschikbaar zijn, onder meer over intensiteiten, wegkenmerken en omgevingsfactoren. Het model werd gebaseerd op 1500 van die variabelen. Een toepassing in Vlaanderen dient te gebeuren vanuit een nieuw model, waarbij vooreerst moet worden gekeken naar de variabelen die hier beschikbaar zijn.

U had ook een vraag over de grijze punten en de gehanteerde methodiek, en over het subjectieve onveiligheidsgevoel. Voor de bepaling van de zogenaamde grijze punten werd er nog geen specifieke methodiek vastgelegd. Volgend jaar gaan we, in het kader van een proefproject, wel bekijken wat het potentieel is van de gegevens uit de rijveiligheidssystemen en remsystemen, om zodoende zicht te krijgen op locaties waar nu nog niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel als onveilig wordt beschouwd. We zullen in dat proefproject meer bepaald nagaan in welke mate er complementaire informatie kan worden verkregen bij de huidige gebruikte methodologieën.

Het is niet de bedoeling om het subjectieve onveiligheidsgevoel hier meteen bij te gaan betrekken, maar op termijn kan wel verder worden bekeken hoe de verschillende methodologieën zo efficiënt mogelijk kunnen worden ingezet.

U had ook een specifieke vraag rond navigatie-apps als Coyote en Waze. Het gebruik van kwalitatieve data om het verkeersveiligheidsbeleid verder te versterken, is zeker en vast niet onbelangrijk. We zullen daar ook op blijven focussen.

Op dit moment zal eerst en vooral het potentieel van de gegevens uit de rijveiligheidssystemen en de remsystemen verder worden geanalyseerd, vooraleer we hierbij ook nog tal van andere nieuwe data betrekken. Maar op termijn willen we dat zeker mee gaan onderzoeken.

En dan kom ik tot de vragen van de heer Rzoska. Ik heb een paar weken geleden inderdaad gezegd dat het niet aangenaam is om pas minister te worden, en meteen te worden geconfronteerd met een eerder problematische verkeersveiligheidsbarometer, of met de cijfers van Vias institute, die inderdaad wijzen op een stijging van het aantal verkeersdoden.

Nu, we hadden in 2018 al een stijging in de officiële verkeersdodencijfers van bijna 4 procent ten opzichte van 2017. In 2019 moeten we helaas ook een stijging vaststellen in de tussentijdse cijfers van het aantal verkeersdoden. Het is natuurlijk wachten tot het einde van het jaar om de volledige balans te kunnen opmaken. Maar het noopt zeker tot nadenken en tot onderzoek om te kijken of er geen bijkomende maatregelen moeten worden genomen.

We moeten wel ook alles in een breder perspectief en een perspectief op langere termijn zetten. Kijken we terug naar 2010. Toen hadden we 441 verkeersdoden. In 2018 waren dat er 310. Afgezet daartegen is dat toch een daling met bijna 30 procent over die periode van 8 jaar. Dus dat is dan wel weer positief te noemen, maar opnieuw, elk slachtoffer dat valt, elke verkeersdode die er is, is er sowieso een te veel. Daarom is en blijft het ook heel belangrijk om te blijven inzetten op de bekende probleemdomeinen, en zullen we moeten blijven nagaan of eventuele andere aandachtspunten noodzakelijk zijn, zodat we het aantal verkeersdoden verder kunnen doen dalen. Ik verwijs wat dat betreft naar de beleidsnota, maar



zeker ook naar de antwoorden die ik al heb gegeven in deze commissie op 28 november en waarin ik de geplande maatregelen heb beschreven.

Als iets positief is, dan denk ik dat dat ook mag worden gezegd. Een positieve noot is alleszins dat het aantal letselongevallen in Vlaanderen wel opnieuw daalt volgens de tussentijdse cijfers van Vias, in tegenstelling tot in 2018. Als we dan specifiek kijken naar de langetermijntrends in Vlaanderen, dus opnieuw sinds 2010, dan stellen we vast dat vooral het aantal verkeersslachtoffers bij fietsers en voetgangers geen echte daling kent. Het aantal bromfietslachtoffers kende recentelijk opnieuw een stijgende trend, na een eerdere langetermijndaling. Het aantal motorfietslachtoffers stagneert op dit ogenblik. Voor 2019 valt nog af te wachten of dat daadwerkelijk ook het eindresultaat zal zijn. Het aantal verkeersdoden blijft hoog bij fietsers en motorrijders en kende ook bij de personenwageninzittenden recentelijk opnieuw een licht stijgende trend. Het is dus van belang dat we daar in eerste instantie verder op blijven inzetten, om die trends voor die specifieke vervoersmodi verder terug te draaien.

U stelde dat er een duidelijke stijging is qua slachtoffers bij jonge bestuurders en motorrijders, en vroeg naar specifieke extra maatregelen. Als we de evolutie van het aantal doden ter plaatse bij ongevallen met jonge automobilisten bekijken in de verkeersveiligheidsbarometer, dan merken we dat er op Belgisch niveau in 2019 opnieuw een lichte stijging is ten opzichte van 2018. De evolutie van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij jonge autobestuurders en het aantal letselongevallen met jonge autobestuurders is de jongste jaren in Vlaanderen echter sowieso positief. We zullen moeten analyseren in hoeverre de Vlaamse cijfers voor 2019 daar al dan niet verandering in brengen. Bij de motorrijders zien we in 2019 ten opzichte van 2018 een stijging van het aantal dodelijke ongevallen in Vlaanderen, maar op iets langere termijn is er veeleer een status quo. Het is in elk geval duidelijk dat het aantal verkeersdoden bij de motorrijders moeilijk terug te dringen blijkt. We moeten dan ook bekijken op welke wijze we die trend in de toekomst ook kunnen ombuigen.

Dan verwees u specifiek naar de provincie Antwerpen. Daar vielen tijdens de eerste negen maanden van 2019 inderdaad opnieuw meer doden vast te stellen, zeker als we dat vergelijken met dezelfde periode van 2018. Het aantal is wel lager dan in 2017, maar het is sowieso een vaststelling die we goed moeten blijven opvolgen. De globale trend sinds 2010 is dan wel weer een dalende trend. Een vlugge screening geeft aan dat van die 45 doden ter plaatse in de provincie Antwerpen er sprake was van een 30-tal op autosnelwegen en andere gewestwegen. Om na te kunnen gaan of dit locaties betreft die reeds op de planning staan, is een langere antwoordtermijn nodig, aangezien dat meer werk en meer onderzoek vraagt. U weet dat wij dan ook contact moeten opnemen met en de cijfers moeten verkrijgen van onder meer de lokale politiezones en dergelijke meer. We hebben daaromtrent een bundeling van de data opgevraagd aan de administratie. Zodra we die cijfers in detail hebben, zullen we die zeker aan de commissie bezorgen.

Er is terecht weer naar de dynamische lijst van de zwarte punten gevraagd. Ik ben tevreden de commissie te kunnen meedelen dat de dynamische lijst inmiddels klaar is. Indien dit nog niet gebeurd zou zijn, zullen we die lijst onmiddellijk ter beschikking van de commissie stellen.

In het verleden werkten we met een statische lijst. Sinds 2002 was dat een lijst met 809 gevaarlijke punten. Deze gevaarlijke punten zijn stap voor stap aangepakt. Sinds 2002 zijn 13 projecten nog niet afgevinkt. Van die 13 projecten zijn er een aantal in aanbesteding en een aantal effectief in uitvoering. We hopen dit volledig af te werken en zo snel mogelijk van die statische lijst te kunnen afstappen.

Sinds 2018 werken we met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. Bij de berekening van de gevaarlijke punten wordt telkens naar de beschikbare

ongevallendata van drie jaren gekeken. Voor 2018 ging het dan om de jaren 2014 tot en met 2016 en stonden 212 punten op de lijst. Al die gevaarlijke punten zijn in een 5-tal verschillende categorieën opgenomen. Ik denk dat ik dit al heb toegelicht tijdens mijn uiteenzetting over de beleidsnota. Voor de lijst voor 2019 gebruiken we de ongevallendata van 2015 tot en met 2017.

Sinds 2019 passen we een verhogingsfactor voor voetgangers, fietsers en bromfietsers toe. Die factor van 1,7 is hier mee in opgenomen, en daardoor vertoont de dynamische lijst voor 2018 een enorme stijging van het aantal zwarte punten. Dat aantal is tot 314 gestegen. We zouden de drempelwaarde voor 2015 kunnen veranderen om wat minder punten in de lijst op te nemen en zo deze workload te voorkomen, maar ik vind dat we ten volle moeten inzetten op het wegwerken van het aantal verkeersslachtoffers. Als we voor 2019 een lijst met 314 gevaarlijke punten hebben waarin vooral het aandeel van de zwakke weggebruikers, de voetgangers, fietsers en bromfietsers, is opgenomen, moeten we alles op alles zetten om hier zo snel mogelijk werk van te maken.

We moeten efficiëntiewinsten zoeken in de processen om de kruispunten aan te pakken en we moeten ervoor zorgen dat er minder conflicten zijn. Er moeten efficiëntiewinsten in de procedures worden geboekt. Ik ben natuurlijk zeer tevreden dat we veel meer budgettaire middelen krijgen om ons hier opnieuw ten volle op te focussen. Ik zal de administratie blijven vragen hier zo veel mogelijk werk van te maken en zo veel mogelijk zwarte punten snel weg te werken.

Er is me ook specifiek gevraagd hoe het zit met de gemeentelijke administratieve sancties (GAS). De lokale besturen kunnen hiermee aan de slag en ik heb tijdens de commissievergadering van 28 november 2019 al verklaard dat het onze intentie is in de loop van 2020 het nodige te doen om de lokale besturen in staat te stellen effectief over te gaan tot de inning van GAS-boetes. De lokale besturen kennen de lokale situaties het beste en kunnen het beste de kaart van de verkeersveiligheid trekken in een bepaalde schoolomgeving of woonwijk. Door in dit verband zelf GAS-boetes te kunnen innen, kunnen ze worden gestimuleerd om alle mogelijke maatregelen te nemen en volop op handhaving te focussen.

Dan hebt u nog specifiek gevraagd naar de sensibiliseringskalender voor 2020. Ik kan u meegeven dat we voor 2020 in februari ten volle sensibiliseringscampagnes willen opzetten inzake slaperigheid en vermoeidheid, in april wordt gefocust op afleiding in de auto, in mei op veiligheid van fietsers, in juni is er de BOB-zomercampagne en focussen we op alcoholgebruik, in augustus op de kinderzitjes, in oktober op de aangepaste snelheid, en december is er dan opnieuw de BOB-wintercampagne en dus weer de focus op alcohol. De eerstvolgende drie campagnes gaan dus over vermoeidheid, afleiding en veiligheid, en we hopen alleszins dat ook deze campagnes weer een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, wat betreft het aanwenden van de digitale data waarover u beschikt, is het goed dat we daar nu aan beginnen en dat u werkt met alles wat te maken heeft met de rijveiligheidssystemen en de remsystemen. Daarom is het goed dat de vragen gekoppeld zijn: de vraag van collega Rzoska is eerder reactief te interpreteren.

Ik denk dat we op het vlak van het preventieve ook nog grote winsten kunnen maken. Dat subjectief rijonveiligheidsgevoel is natuurlijk op het eerste gezicht moeilijk peilbaar, maar het kan wel door mensen te ondervragen. Vandaag heb je heel veel onveiligheid in het verkeer die niet gedetecteerd wordt in data omdat mensen aan ontwijkingsgedrag doen. Mensen nemen een bepaalde weg en worden daarin soms gedreven om van de logische route af te wijken omdat men dan een

bepaald onveilig punt, waaraan men zich niet wil wagen, niet moet passeren. Op het vlak van dat preventieve en van de subjectieve rijonveiligheid en ontwijkingsgedrag kunnen heel wat verborgen zwarte verkeerspunten ontdekt worden. Ik geef het gewoon maar mee. Als u vandaag met een probleem zit in het terugdringen van de ongevallen bij fietsers en motorrijders, heeft dat inderdaad te maken met rijgedrag, maar ook met infrastructuur.

Dat Rotterdams model, dat de impact meet op het vlak van verkeersveiligheid maar ook de subjectieve verkeersonveiligheid, is op het eerste gezicht misschien een conceptuele zorg, maar in realiteit stelt zich wel een probleem dat niet meteen aan de oppervlakte komt. Dat vind ik nu net het interessante aan dat Rotterdams model. Ik weet dat alle vergelijkingen mank lopen, je zit hier in die grootstad die op een berg van verkeersdata zit, maar op zeker ogenblik moeten wij dat ook meenemen. Dat kan in de eerste plaats alleen maar de veiligheid van de zwakke weggebruikers, en op termijn van alle weggebruikers ten goede komen.

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

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik weet dat u in het kader van de bespreking van de beleidsnota en begroting al hebt geantwoord, maar mijn vraag was van net daarvoor.

Ik vind het goed dat de lijst met dynamische zwarte punten rond is, dat is belangrijk. U hebt ook geluisterd naar de commissieleden van de vorige legislatuur – waarvan een deel teruggekomen is – waarbij we de discussie rond die weging gevoerd hebben. Ik vind het een goede zaak dat u daar de weging aangepast hebt. Het is beter dat we preventief een aantal dingen gaan aanpakken in plaats van te wachten tot er inderdaad ongevallen gebeuren.

Wat de historische lijst betreft, kijk ik wel uit naar de nieuwe dynamische lijst met zwarte punten. Die staat er natuurlijk voor een stuk los van, omdat dat hardnekkige problemen zijn waar elke minister zijn of haar tanden op stukbijt. Telkens komt bij het begin van een legislatuur de belofte om die prioritair weg te werken. Dit zijn dan wel de meest hardnekkige, maar ik hoop dat we die op zeer korte termijn ook weggewerkt krijgen, want ze staan er natuurlijk al lange tijd op.

Voor de rest heb ik geen bijkomende vragen. Het antwoord was voor mij zeer volledig.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, twee dingen in uw antwoord maken mij bijzonder tevreden.

U hebt de ambitie om volgend jaar als streefdatum naar voren te schuiven voor het mogelijk maken van het innen van GAS-boetes door gemeenten. Daarmee zet u direct het regeerakkoord om in daden. Ik kan u alvast mededelen dat mijn gemeente al in middelen heeft voorzien om daarin te investeren. Ik denk dat vele gemeenten in Vlaanderen daarmee een belangrijke hefboom in handen krijgen om eindelijk op een aantal lokale wegen de snelheid te handhaven en dus ook de verkeersveiligheid te verhogen.

Samen met collega Rzoska ben ik ook heel tevreden met het opnieuw aanpassen van die weging, zoals ze in het verleden bestond. Dat heeft me de vorige legislatuur wel een aantal keren gefrustreerd. Toen we hier daarover het debat voerden, kwam het antwoord dat we voor elke dode – en het maakt uiteraard niet uit of het iemand in een wagen is of een zwakke weggebruiker – met een andere registratie zitten. Ik ben blij dat u onmiddellijk deze aanpassing wilt doorvoeren. Uit de ongevallen-cijfers van de laatste jaren is heel duidelijk gebleken dat het aantal verkeersdoden

en zwaargewonden eindelijk is beginnen te dalen, maar dat we nog altijd geen daling hebben bij de zwakke weggebruikers. Daardoor is hun aandeel merkkelijk gestegen. Dit is een stap in de goede richting. CD&V heeft trouwens uitdrukkelijk die stap gevraagd in haar conceptnota van de vorige legislatuur.

Minister, met betrekking tot het proefproject 'Grijze punten' verwijst u naar de rij- en remgegevens voor het gemotoriseerde verkeer. Dat is uiteraard nuttig. Alleen, minister, hebben wij zo geen gegevens van voetgangers en fietsers. Het lijkt mij nuttig dat we de gegevens daarover op de een of andere manier mee betrekken in het proefproject. Hoe gaat u dit aanpakken?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Ceyssens, u hebt al middelen ingeschreven, maar u moet natuurlijk hopen dat u geen enkele GAS-boete moet uitschrijven. Dat zou de ideale situatie zijn want dan zou iedereen zich perfect houden aan de verkeersregels.

Wat betreft de wegingsfactor, is het zeer belangrijk dat we, gelet op de cijfers van Vias, ten volle inzetten op het feit dat er meer zwakke weggebruikers betrokken zijn bij het aantal dodelijke verkeersongevallen. Daarom is die wegingsfactor wat dat betreft zeer belangrijk. Het is zoals de heer Rzoska zegt: door die wegingsfactor te verhogen, hebben we nu een pak meer zwarte punten in onze dynamische lijst. Opnieuw geldt: veiligheid boven alles, en het is belangrijker dat we zoveel mogelijk punten snel kunnen wegwerken dan dat we minder punten hebben die misschien eerder worden weggewerkt maar waarbij dan toch het aantal verkeersslachtoffers niet daalt.

Wat betreft de historische lijst moet ik mijzelf corrigeren. Mijn medewerker hier naast mij maakte er mij op attent dat ik daarnet een foutje maakte. De statische lijst die vanaf 2002 werd gebruikt, had inderdaad 809 zwarte punten. Ik zei dat er daarvan nog 13 openstaan. Dat klopt niet helemaal. 13 zitten in ontwerpfase, 12 zijn aanbesteed en 7 projecten zijn in uitvoering. Dat betekent dat er van die 809 niet nog 13 gevaarlijke punten openstaan maar wel 32, die uiteraard zo snel mogelijk moeten worden weggewerkt.

Mijnheer Keulen, het is inderdaad belangrijk om preventief en reactief op te treden. Wat betreft de latente punten en de subjectieve onveiligheid, is het heel belangrijk dat de lokale besturen ons zo veel mogelijk kunnen signaleren, want lokale besturen krijgen van burgers heel vaak meldingen over onveilige punten of onveilige oversteekplaatsen. En ook al zijn er op dat moment inderdaad nog geen dodelijke verkeersongevallen gebeurd, toch is het heel belangrijk om dat te signaleren. Voorkomen is beter dan genezen. Ik denk dus dat er een heel belangrijke rol is weggelegd voor de lokale besturen.

Daarnaast is er ook altijd het Meldpunt Wegen, om de burgers zelf initiatief te laten nemen als zij van oordeel zijn dat bepaalde punten heel onveilig zijn. Het staat hun natuurlijk vrij om dat te melden bij het meldpunt. We zullen er alleszins op toezien dat daar dan ook snel en goed op geantwoord wordt, want ook dat is belangrijk in het kader van het voorkomen van verkeersongevallen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van Nederland om tijdens de dag de snelheid op snelwegen te verlagen naar 100 km/u – 449 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik had deze vraag ingediend op 13 november. Ondertussen zijn er al wat uitspraken geweest, maar ik ga mijn vraag toch stellen, omdat ik het wel een boeiend gegeven vind: de beslissing van Nederland om overdag de maximumsnelheid op snelwegen te verlagen naar 100 kilometer per uur. Men zou dat volgend jaar willen invoeren, als ik het goed gelezen heb. Men plant om in maart 2020 de verkeersborden uit te rollen, in één weekend tijd, om vanaf dan dat regime in te voeren.

Op het vlak van doorstroming kan een snelheidsverlaging een verbetering betekenen. Er is op dat vlak wel wat onderzoek in Nederland. Bert van Wee, hoogleraar aan de Technische Universiteit Delft, gaf aan dat de snelheidsverlaging het aantal files kan doen afnemen. Een belangrijke kanttekening is wel dat iedereen zich dan aan die maximumsnelheid moet houden. Kijk bijvoorbeeld naar de dynamische verkeersborden in aanloop naar de ring van Antwerpen. Dan staat daar 70 of 90 kilometer per uur, maar als chauffeurs het gevoel hebben dat ze geen 70 of 90 hoeven te rijden omdat het verkeer vlot loopt, en ze gaan dan met volle snelheid de file in, dan valt het systeem jammer genoeg in elkaar. Controle en handhaving zijn dus noodzakelijk.

Het idee dat de snelheidsverlaging de reistijd drastisch zou verlengen, klopt eigenlijk niet. Ook hier toont onderzoek aan dat de Nederlandse beslissing de reistijd over een traject van 55 kilometer tussen Utrecht en Rotterdam met amper 3 minuten zou verlengen.

De Nederlandse regering neemt de beslissing ook voor een deel in het kader van het milieu, namelijk vanwege een lager brandstofverbruik. Uiteraard heeft dat ook een financieel voordeel. En de milieuvoordelen zijn legio.

Door de snelheidsverlaging heb je ook een impact op de verkeersveiligheid. Vanwege die regel heeft Vias institute zich ook een voorstander getoond om de maatregel ook in ons land in te voeren. Volgens Vias institute zou een verlaging van de maximumsnelheid op de snelwegen van 120 naar 100 kilometer per uur het aantal dodelijke slachtoffers met een tiental gevallen verlagen en zouden er minder zware ongevallen plaatsvinden.

Om de verkeersveiligheid op de gewestwegen te verhogen, heeft de vorige minister in 2017 de maximumsnelheid op de gewestwegen verlaagd naar 70 kilometer per uur. U wilt in uw mobiliteitsbeleid verkeersveiligheid zeer terecht een prominente plaats geven. De verlaging van de snelheid op de wegen biedt ook voordelen op het vlak van veiligheid, doorstroming, geluidshinder en luchtkwaliteit. Hoe kijkt u naar de Nederlandse maatregel om de maximumsnelheid op de snelwegen overdag te verlagen naar 100 kilometer per uur? Bent u bereid om te onderzoeken of de maatregel ook voor de snelwegen in Vlaanderen zou kunnen worden ingevoerd? De verlaging van de snelheid op snelwegen zou in een eerste fase bijvoorbeeld kunnen worden ingevoerd op de ringwegen rond grote steden, al dan niet gecombineerd met dynamische snelheidsborden.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Rzoska, ik denk dat u het antwoord op uw eerste vraag inderdaad al kent, aangezien we het al hebben meegegeven.

De Nederlandse maatregel om de maximumsnelheid op autosnelwegen lineair te verlagen naar 100 kilometer per uur tussen 6 uur 's morgens en 19 uur 's avonds is in de eerste plaats ingegeven als noodmaatregel om de uitstoot van stikstof te beperken en aldus de luchtkwaliteit te verbeteren en bouwactiviteiten, met name woningbouw en infrastructuur, mogelijk te houden. In Nederland worden bouwwerken gekoppeld aan stikstofnormen. De Nederlandse collega's oordeelden dat onder andere deze maatregel, naast een aanpassing van de samenstelling van het veevoeder en een voortzetting van de saneringsregeling voor de varkenshouderij, de meest effectieve manier was om snel iets te doen aan de stikstofuitstoot.

Vlaanderen heeft op 25 oktober 2019 het luchtbeleidsplan 2030 goedgekeurd. Dat plan werd opgemaakt in het kader van de Europese richtlijn van 2016. Daarin hebben ook wij bekeken hoe we dit het beste kunnen aanpakken. Het algemeen verlagen van de snelheid op autosnelwegen is in dat luchtbeleidsplan 2030 niet opgenomen als een van de maatregelen. U kunt dat luchtbeleidsplan 2030 volledig raadplegen. Maar ik wil wel meegeven dat daarin expliciet werd opgenomen dat het van belang is niet enkel naar de geldende maximumsnelheid te kijken, maar ook en vooral naar het werkelijke snelheidsgedrag. Want een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur zal er lang niet altijd en overal toe leiden dat het verkeer dan ook constant en homogeen 100 kilometer per uur rijdt. Tegelijkertijd moeten we weten dat het gedrag als dusdanig, telkens stoppen en opnieuw optrekken, vaak nog een veel grotere impact heeft op de stikstofuitstoot. Daarom hebben we dat standpunt ingenomen.

U vraagt of wij ertoe bereid zijn om te onderzoeken of die maatregel alsnog kan worden ingevoerd. Ik wil er vooreerst op wijzen dat er op de Vlaamse autosnelwegen reeds meer dan tien jaar geleden maatregelen werden genomen om tot een verlaging van de snelheidsbeperking over te gaan wanneer de luchtkwaliteit daarom vraagt. Hiertoe werden destijds smogzones ingesteld. Alle autosnelwegen rond de grote agglomeraties werden hierbij betrokken.

Op 25 oktober 2019 werd het luchtbeleidsplan 2030 goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen verder aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en op het leefmilieu verder te verminderen. In dat luchtbeleidsplan 2030 wordt bijzondere aandacht besteed aan plaatsen waar veel mensen worden blootgesteld aan hoge concentraties van luchtverontreiniging. Er worden in het plan maatregelen voorgesteld om de Vlaamse en Belgische emissiereductie- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen. Betreffende mobiliteitsdoorstroming en -snelheden werd specifiek opgenomen dat we daar een aantal snelheidsaanpassingen willen onderzoeken. Ook dat kunt u tot in detail terugvinden in ons luchtbeleidsplan 2030. Alleszins wordt het onderzoek op dit ogenblik uitgevoerd. Er wordt niet gefocust op de lineaire snelheidsbeperkingen, maar er wordt nagegaan waar precies de stikstofuitstoot hoog is en waar de bevolking hierdoor het meest geïmpacteerd wordt.

U vraagt of de maximumsnelheid op de ring rond Brussel, Antwerpen en Gent kan worden verlaagd. In de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent is de stikstofuitstoot hoog en de bevolking hier wordt het meest geïmpacteerd. De hoge stikstofuitstoot valt niet toevallig samen met de locaties die enorm slecht scoren op het vlak van files. Niettemin maken de snelwegen in deze gebieden deel uit van verdere analyse naar mogelijke snelheidsregimes. Toch wil ik al even meegeven – en ik denk dat u dat ook wel weet – dat de ring rond Antwerpen nu reeds een permanente maximumsnelheid van 100 kilometer per uur heeft en dat ook in Gent een snelheidsbeperking geldt van 90 kilometer per uur.

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

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik had uiteraard ook het luchtbeleidsplan bekeken, dus ik weet ook welk onderzoek er daar gebeurt. Mijn bijkomende vraag

zou dan zijn: is het toch niet mogelijk om in het lopende onderzoek, of het onderzoek dat gepland staat, ook de maatregel van de lineaire verlaging te overwegen? Al klinkt die term inderdaad wat beperkend.

Er is trouwens een heel interessant artikel verschenen in De Standaard: 'Trager op de snelweg is veiliger en goedkoper (maar niet prettiger)'. Want dat laatste is het gevoel dat heel wat automobilisten hebben. Het is dan misschien toch niet aangewezen om die variant ook mee te nemen in het onderzoek.

Uiteraard ken ik de ring rond Antwerpen en de ring rond Gent. In Gent gaat het natuurlijk – met alle respect – maar over een heel beperkte afstand waar men vasthoudt aan 90 kilometer per uur. De ring rond Antwerpen is op dat vlak een massiever voorbeeld. Daar werkt men al met dynamische borden in de aanloop naar de stad.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Zou het toch geen optie zijn om in dat bestaande onderzoek ook de lineaire maatregel, en de effecten daarvan, te onderzoeken? Want het ging in mijn vraag natuurlijk niet enkel om de luchtkwaliteit, maar ook wel degelijk om de impact op verkeersveiligheid en doorstroming.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik ben alvast tevreden dat de minister heeft aangehaald dat men die maatregel in Nederland vooral heeft ingevoerd om de uitstoot van stikstof te laten dalen. Het had dus niet in de eerste plaats met veiligheid te maken.

Ik wil in dat opzicht toch ook even verwijzen naar Oostenrijk, waar men de snelheid zelfs heeft opgetrokken tot 140 kilometer per uur. Dat levert daar, volgens de beheerder van de Oostenrijkse wegen, toch verrassende uitkomsten op. Zo zijn er bijvoorbeeld geen hogere vervuilingen gemeten, en is het aantal ongelukken op de stukken waar men dat in Oostenrijk heeft ingevoerd, bijna gehalveerd.

Als we bovendien kijken naar de maximumsnelheid in Europese landen, dan blijkt het merendeel van onze buren een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur te hebben. Wij zitten ergens in het midden van het peloton. Als je dan kijkt naar de landen waar men een nog lagere maximumsnelheid heeft, dan gaat het vooral over landen waar het wegennet zich er niet echt toe leent om harder te rijden.

In België heeft federaal minister François Bellot vorig jaar nog voorgesteld om de snelheid op te trekken tot 130 kilometer per uur. De Vlaamse Regering heeft dat voorstel toen afgeschoten. Ik ga er niet meteen voor ijveren, maar het is misschien toch een idee om de snelheid tijdens de nachtelijke uren op te trekken.

Als het gaat over de daguren, dan is het idee dat we nu kennen, eigenlijk nog niet zo slecht, denk ik. En er moet uiteraard controle zijn. We moeten er uiteraard voor zorgen dat onze automobilisten zich aan de regels houden. Maar het systeem zoals we dat nu kennen, met onder meer de dynamische snelheidsborden, lijkt mij goed. Zo kan men de snelheid inderdaad aanpassen aan de staat van de weg, de drukte op de weg en de weersomstandigheden. Ik denk dat systeem toch ook op steun kan rekenen bij de mensen. Maar dan moet die snelheid inderdaad kunnen worden gecontroleerd, zodat de mensen zich daaraan houden. Op dat vlak ben ik het eens met de heer Rzoska.

Een daling naar 100 kilometer per uur zal naar mijn aanvoelen niet op veel steun kunnen rekenen bij de bevolking. Ik denk dat dat eerder overkomt als een nieuw rondje automobilisten pesten. Ik ben dan ook tevreden dat de minister bij het huidige systeem blijft.

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik sta uiteraard open voor alle mogelijke onderzoeken. Zoals ik daarstraks al zei, loopt er nu een onderzoek in het kader van het luchtbeleidsplan. Dat onderzoek focust niet op een lineaire snelheidsbeperking, maar het focust opnieuw op stikstofuitstoot. U weet ook dat het luchtbeleidsplan de bevoegdheid is van mijn collega.

Desalniettemin sta ik open voor alle mogelijke onderzoeken. En er wordt hier geschermd met een aantal experten of specialisten, maar we horen toch twee versies van het verhaal. De een houdt daadwerkelijk een betoog voor een lineaire verlaging, daar waar anderen pleiten voor een variabele limiet.

Op dit ogenblik hebben wij niet onmiddellijk de intentie om een wijziging door te voeren in de snelheidsregimes. Maar ik sta open voor alles. Mocht straks blijken dat de ene of de andere aanpak een enorm voordeel zou kunnen geven – hetzij variabel of flexibel –, dan gaan we dat zeker onderzoeken. Maar ik denk we nu beter het onderzoek in het kader van het luchtbeleidsplan kunnen afwachten.

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

**Björn Rzoska (Groen):** Ik denk dat het inderdaad belangrijk is om dat met open vizier te bekijken. Collega Verheyden, misschien voor alle duidelijkheid: het is absoluut niet mijn bedoeling om automobilisten te pesten. Het is natuurlijk wel zo dat mensen die de ervaring hebben om overdag te rijden, op de piekmomenten, dus de momenten dat er files staan, die gemiddelde snelheid vaak niet halen. Het is ook een maatregel die men in Nederland doorvoert los van het milieugegeven, als maatregel voor capaciteit en een vlotte doorstroming. Ik denk dus dat de realiteit ons ter zake noopt tot andere oplossingen. Het idee van het tijdsvenster in Nederland vond ik wel boeiend: op het moment dat er te weinig capaciteit is, kan er wel degelijk naar het doorvoeren van zo'n lineaire maatregel worden gekeken. Snelheidsregimes tot 140 kilometer per uur, zeker overdag, ik weet niet waar dat in Vlaanderen nog kan worden gehaald – volgens mij nergens. Dat lijkt me ook niet raadzaam, aangezien snelheid altijd een factor is, zo wijst elk onderzoek uit, bij ongevallen, zeker op ons wegennet.

**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 het beperken van hinder tijdens wegwerkzaamheden – 510 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, ik was gisteren blij dat het 4 december was, niet omdat het dan twee dagen voor Sinterklaas was, maar wel omdat eindelijk die verkeerssituatie in Wilsele werd opgeheven. Begrijp me niet verkeerd, ik denk dat het een goede zaak is dat daar wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid voor de omwonenden, dat daar geluidsschermen worden geplaatst, maar ik moet toch zeggen dat die geluidsschermen daar sinds 14 november staan. We zitten op dit moment al in de situatie dat we in 2019, als ik het goed heb, 755 kilometeruren file per werkdag hadden. Dat wil zeggen dat er in de twaalf voorafgaande maanden elke werkdag gemiddeld 755 kilometer file was gedurende één uur.

We hebben het al zo dikwijls gehad over files. Wat betekent dat qua economische schade, maar ook qua gemis aan levenskwaliteit? Welke leukere dingen hadden



we kunnen doen in al die uren waarin we stonden aan te schuiven? Dat tikt toch wel aardig aan, en dat eigenlijk op een moment dat we hier in Vlaanderen zeggen dat we moeten inzetten op het aanpakken van die files, dat we ervoor moeten zorgen dat we investeren in onze weginfrastructuur, maar ook in onze modal shift. Als ik dan in het midden van de dag die twee versmalde rijvakken zie, dan denk ik: dat moet toch beter kunnen. Ik denk dat alle Limburgers die naar Brussel zijn gereden, daar extra in de file hebben gestaan, terwijl er toch al wel wat fileleed te verduren is als je onderweg bent naar Brussel.

Minister, ik ben ervan overtuigd dat die geluidsschermen laten plaatsen op andere uren dan de gewone daguren uiteraard hogere kosten met zich meebrengt, maar dat we dat ook eens moeten durven af te wegen tegenover de economische schade. Dat 'verlies aan levenskwaliteit' is misschien wat fors uitgedrukt, maar, zoals gezegd, met die uren waarin we daar aan staan te schuiven, zouden we alleszins toch wel andere dingen kunnen doen.

Minister, voor alle duidelijkheid, u bent net minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en dit zal wel een bestek uit het verleden zijn. Het regeerakkoord is echter heel duidelijk hierover: "De hinder verbonden aan openbare werken wordt maximaal vermeden door een geïntegreerde en afgestemde planning met de verschillende betrokken spelers. Hiertoe zullen 'best practices' en knelpunten in het proces goed gedocumenteerd worden en intern gedeeld."

Minister, ik heb vier vragen voor u. Ten eerste, hoe en door wie wordt er bepaald wanneer wegenwerken precies worden uitgevoerd, en welke factoren spelen daarin een rol? Twee, worden de lokale besturen in de planning van de werken betrokken? Hoe ziet u concreet het opstellen van best practices, en binnen welke termijn zouden die onder alle betrokken spelers kunnen worden gedeeld, zodat de werken in de toekomst beter kunnen worden gepland, met minimale hinder? Drie, zult u ervoor zorgen dat dergelijke werken in de toekomst buiten de spits of tijdens het weekend worden uitgevoerd, zodat de hinder maximaal wordt beperkt, zeker als we weten dat daar in 2021 nog wordt voortgewerkt? Mijn vierde vraag is hoe het algemeen plan van aanpak van een werf wordt afgewogen tegen de last voor de weggebruikers.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Ceyssens, u bent niet de enige die daar in de file heeft gestaan. We hebben heel wat mails en klachten hierover gekregen. Er wordt veel onbegrip getoond voor de versmalling van de rijstroken, waardoor er meer files zijn op de E314. Sinds 4 december 2019 is de baan daar weer vrij, maar u weet ook dat er tussen 2019 en 2023 nog heel wat werken aan de E314 worden uitgevoerd en we weten allemaal dat er daar een hoge congestie is.

Wat uw eerste vraag betreft, kan ik meedelen dat de planning van werken op snelwegen wordt bepaald door de coördinator Minder Hinder van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Voor gewestwegen is dat de regiomanager. Die planning wordt steeds bepaald in overleg met de verantwoordelijken van de verschillende werven en met het Vlaams Verkeerscentrum.

Bij wegenwerken op snelwegen worden zo veel mogelijk werken tijdens de verkeersluwe periodes gepland en worden de verschillende werkzaamheden gecoördineerd. Er wordt verhinderd dat de weggebruiker van de ene naar de andere werf wordt gestuurd. De werken op eenzelfde wegvak worden zo veel mogelijk gelijktijdig uitgevoerd.

Wat de E314 betreft, kan ik u meedelen wat de administratie me heeft geantwoord. De ingenieurs van AWV hebben de planning van deze werken nauwkeurig uitgewerkt. De planning van de werken op de snelweg, de uitvoeringswijze en dergelijke

zijn allemaal voorgelegd aan de protocolpartners in de Minder Hinderwerkgroep. Daar zitten heel wat partners in. Naast AWW zitten daar ook afgevaardigden in van het Vlaams Verkeerscentrum, van de wegpolitie, van Voka, van Touring, van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en van de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra). Dat zijn de partners die samen het Minder Hinderprotocol hebben afgesloten.

Het doel van het Minder Hinderprotocol moet alleszins zijn dat er effectief minder hinder is. Dat is niet het geval, en het antwoord dat me is bezorgd, zint me niet helemaal. Het doel is zorgen voor minder hinder, maar we stellen vast dat voor de plaatsing van geluidsschermen toch overdag moet worden gewerkt en dat er overdag versmalde rijstroken moeten zijn. We houden ons hart vast, want dit zal misschien tot en met 2023 zo blijven. Ik denk dat we allemaal aan de alarmbel moeten trekken en ervoor moeten zorgen dat er voor de weggebruikers effectief minder hinder zal zijn.

Wat dat betreft, is terecht opgemerkt dat we niet enkel moeten kijken naar de mogelijke meerkost voor de Vlaamse overheid indien 's nachts of in het weekend wordt gewerkt. Indien iedereen stilstaat in de file, is de economische meerkost zeker belangrijk. De Minder Hinderwerkgroep moet die kost mee in rekening brengen. Ik zal zeker vragen daar in de toekomst volop rekening mee te houden.

Mijnheer Ceyssens, ik heb specifiek gevraagd waarom niet 's nachts, in de daluren en in het weekend op de E314 wordt gewerkt en waarom er in de piekuren versmalde rijstroken zijn. Het antwoord is dat het veiliger was die werken op klaarlichte dag uit te voeren. Ik kan begrijpen dat het misschien wel veiliger is die werken in verlichte omstandigheden uit te voeren, maar met wat slimme technologie of extra verlichting kan dat ook perfect in de daluren of 's nachts. Het antwoord dat ik heb gekregen, heeft me uiteindelijk niet gelukkig gestemd. Ik ben, samen met u, van oordeel dat dit een pak beter kan en ik zie aan uw gezicht dat u het met me eens bent. Ik vind dat we alles op alles moeten zetten. Als we over minder hinder spreken, moeten we het ook menen en moeten we daar effectief werk van maken.

U vraagt ook of de lokale besturen betrokken zijn in de planning. Specifiek voor de werken op E 314 werd de Werkgroep Leuven Bereikbaar opgestart. Daar wordt voornamelijk de uitvoeringswijze en de impact van de werken op de gewestwegen besproken. In deze werkgroep zijn de stad Leuven, de gemeente Herent, de lokale politiezones, de lokale afdelingen van de Fietzersbond, het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka), de lokale middenstandsvereniging en vertegenwoordigers van de lokale buurtcomités vertegenwoordigd. Ik denk dat het belangrijk is om ook te focussen op de weggebruikers die uit het oosten van het land komen of die de E314 moeten gebruiken en niet onmiddellijk in die Werkgroep Leuven Bereikbaar participeren.

Ik denk dat ik uw vragen grotendeels beantwoord heb. We moeten allemaal heel alert zijn en we moeten er in de toekomst op focussen om congestie zoveel mogelijk proberen te vermijden. Uiteraard moeten we rekening houden met de veiligheid van de arbeiders, de weggebruikers en werfzones, maar we moeten proberen om de hinder alleszins tot een minimum te herleiden. Misschien kost dat iets meer, maar de maatschappelijke kost van heel veel extra files is het afwegen ook zeker waard. Wat dat betreft, zal ik aan de administratie vragen om daar in de toekomst zeker rekening mee te houden en alleszins tot een maximale beperking van de hinder voor alle weggebruikers te komen.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Ik ben al blij dat u zegt dat dit het antwoord van uw administratie is en dat u er zelf ook niet blij mee bent. Eerlijk gezegd ben ik blij dat ik op mijn stoel zit, want van zo'n antwoord word ik echt niet warm. Een Minder

Hinderwerkgroep die zonder meer zegt dat dit op die manier kan doorgaan? Mocht het advies nog geweest zijn dat dit een meerkost met zich zou meebrengen en dat u als beleidsmaker maar moet aftoetsen of afkloppen of u daarvoor die prijs wilt betalen, dan wil ik daar nog in meegaan. Maar ik vraag me af of zo'n Minder Hinderwerkgroep misschien minder hinder kan veroorzaken door niet samen te komen. Dan hebben we die mobiliteitsbewegingen toch al uitgespaard. Dan vraag ik me echt af dat als hier een Minder Hinderwerkgroep een positief advies over geeft, waartoe die Minder Hinderwerkgroep nog dient.

Met de bemerking dat dit veiliger zou verlopen, moet ik een keer lachen, want zo'n kleine werf voor het oprichten van een paar geluidsschermen kun je net zo verlichten als op klaarlichte dag. Dat dat allemaal wat meer kost, wil ik geloven, maar dat moet dan toch minstens een beleidskeuze zijn omdat men die meerkost er niet aan wil geven.

Is het niet eens hoog tijd om die Minder Hinderwerkgroep degelijk te evalueren? Als dit de uitkomst is van een Minder Hinderwerkgroep, dan heeft die wat mij betreft geen enkele zin.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** 'I declare an interest.' Ik ben ook lijdend voorwerp, samen met heel Limburg dat naar Brussel pendelt. Brussel is naast Antwerpen een van onze economische slagaders. We zitten met de luchthaven.

Het punt is eigenlijk heel goed geschetst, minister. U vat dat heel duidelijk in zijn intensiteit. In feite is dit een heel simpel werk: men moet platen in elkaar schuiven die moeten functioneren als geluidsscherm. Uiteraard zijn we supporters, want wat je jezelf gunt, moet je een ander ook gunnen. Voor de mensen die daar wonen, zal dit hun levenskwaliteit drastisch verbeteren. Met zulke eenvoudige maatregelen is dat des te beter. Mensen storen zich vandaag het meest aan geluid, het is die mensen van harte gegund, maar dat men voor zo'n werf dergelijke impact onder de noemer Minder Hinder veroorzaakt, dat moet je ironisch oppakken. Eigenlijk is dit cynisme ten top. Het is een simpel werk. De vraag is of je niet met meer beschikbare mankracht die werken kunt laten uitvoeren.

Ik zie daar dan inderdaad op twee vrachtwagens wat schuifbewegingen en sommige dagen gebeurt dat niet. Dat is een ander probleem dat bij de openbare werken speelt, namelijk de termijnen waarbinnen men uiteindelijk werken moet afwerken of opleveren.

Het verhaal is eigenlijk heel simpel. In Duitsland is dit type van werk standaard nachtwerk. Met alles wat we vandaag aan technologie hebben, behoren onze wegen tot de best verlichte van de hele wereld. Op een bepaald uur doven we die lichten, maar ze zouden kunnen blijven branden. Men beweerde altijd dat wie als piloot de kost verdiende, België kon situeren op basis van één grote lichtwolk omdat dit hele gezegende koninkrijk altijd, nacht en dag, hel verlicht was door onze lichtarmaturen op onze autostrades.

Hier is men tekortgeschoten. Veiligheid is een heel moeilijk issue. Diegene die dat minimaliseert, is met de levens van die wegwerkers aan het spelen. Maar daarover gaat het niet. Wat je nu ziet, is ontwijkgedrag. Neem het tankstation in Rotselaar, waar heel wat wagens, vrachtwagens en bestelauto's oprijden om op die manier een stuk weg af te snijden. Je ziet daar mensen van links naar rechts schuiven omdat men vanuit nervositeit, zenuwachtigheid en opgejaagdheid allereerste manoeuvres uithaalt om toch maar te proberen een fractie van een seconde te winnen. Je kunt dan zeggen dat ze maar geduld moeten hebben. Maar je voelt heel duidelijk dat mensen hier het gevoel hebben dat de ernst van de werken niet in verhouding staat tot de impact en de overlast die zij veroorzaken.

Het is een ziekte van deze tijd. Iedereen kan het werk van een ander altijd beter aan, maar hier voel je dat men als methodiek het beeld heeft gekozen van het beeld van de mug en de olifant. Hier heeft men onder de noemer 'veiligheid van de werf' gekozen voor overlast die buiten alle verhouding staat.

Minister, u moet zich hier laten gelden – en dat doet u terecht. Het is zoals collega Ceyssens zegt: hier hadden we inderdaad overlast vermeden indien die werkgroep niet zou zijn samengekomen. Het ideaal is altijd de vijand van het goede. Dat is hier gebeurd. Als je dan ook nog eens de economische schade in rekening brengt, denk ik dat wat je hier met de maatregel die ze hebben genomen zou kunnen besparen, een totaal deficit betekent. Hier verdienen diegenen die deze maatregel hebben genomen letterlijk en figuurlijk een rode kaart!

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik kan alleen maar beamen dat ik het met jullie eens ben. De Minder Hinderwerkgroep zal zeker voor een aantal factoren wel zijn nut hebben. Maar in dit specifieke verhaal van de E314 lijkt het plaatsen van geluidsschermen naast de autostrade inderdaad een simpel werk. Het antwoord is dat dat bij daglicht moet gebeuren vanwege veiligheidsmaatregelen. Dat moet met een vaste signalisatie. Dat kan niet met een mobiele signalisatie. Daarom zeg ik dat ik het zelf niet goed begrijp dat dat het antwoord is daarop. Ik wil de Minder Hinderwerkgroep zeker evalueren. Ze zal zeker ook een aantal positieve elementen hebben, maar hier heeft ze niet goed gewerkt. Daar moeten we in de toekomst zeker op letten, gelet op het feit dat er nog heel wat werken gepland zijn op die E314. Ik neem het alleszins mee.

We gaan die Minder Hinderwerkgroep zeker evalueren en we zullen bekijken hoe we er in de toekomst voor kunnen zorgen dat als er werken zijn, niet alleen op de E314 maar overal, ze een absoluut minimum aan hinder veroorzaken.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, ik heb persoonlijk een bloedhekel aan vergaderingen om de vergaderingen. Ik heb het gevoel dat er hier zo eentje gepasseerd is. Ik wil met veel genoeg kennismaken van het feit dat u die Minder Hinderwerkgroep wilt evalueren, want op deze manier heeft ze geen enkele zin.

**Marino Keulen (Open Vld):** Dit is typisch een van die overgesatureerde wegen. Hier moet je dubbel zo voorzichtig zijn als je begint met ideaaloplossingen voor eigenlijk toch bescheiden werken.

**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 het voorkomen van dodehoekongevallen – 492 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's en geacht publiek, ik wil het nog even hebben over dodehoekongevallen. Die zorgen jaarlijks nog altijd voor heel wat onnodig leed, ook in Vlaanderen. Ongeveer vijftig dodehoekongevallen per jaar hebben we nog. Een vijfde van die dodehoekongevallen leidt tot een dodelijke afloop. En dat zijn dan dikwijls jonge mensen of senioren die zich met de fiets verplaatsen op het moment van het ongeval.

We kunnen zeker en vast niet zeggen dat we nog niets gedaan hebben aan die dodehoekongevallen. Vrachtwagens zijn vandaag uitgerust met heel wat technologische hulpmiddelen, zoals dodehoekspiegels en camera's. In de rijopleiding tot vrachtwagenchauffeur is dat ook een heel belangrijk verhaal. Op het vlak van infrastructuur wordt er gedacht aan fietsopstelvakken, verkeerslichtenfasering, scholen die aan sensibilisering doen rond dodehoekongevallen, om kinderen er bewust van te maken dat ze zich in een dode hoek kunnen bevinden. En er bestaan in Vlaanderen 22 spiegelfastelplaatsen, waar vrachtwagens hun spiegels juist kunnen afstellen.

Kortom, het is een bekend probleem, waar al heel veel op ingezet is en waarvoor zeker ook al stappen in de goede richting gezet zijn, maar toch worden we jaarlijks nog met vijftig ongevallen te veel geconfronteerd.

Het systeem waar de Universiteit Gent onlangs mee voor de dag kwam, lijkt me wel het onderzoeken waard, in die zin dat het het probleem vanuit de andere kant benadrukt. We hebben altijd gezegd dat we ervoor moeten zorgen dat de vrachtwagenchauffeur voldoende uitgerust is en over voldoende middelen beschikt om die fietser te kunnen zien. Nu hebben we het omgekeerde, waarbij we zeggen dat we ervoor moeten zorgen dat we de fietser op die manier uitrusten dat hij zich kenbaar maakt aan de vrachtwagenchauffeur. Het systeem van de Universiteit Gent werkt met een polsbandje, dat een signaal geeft wanneer men zich in de dode hoek van een vrachtwagen bevindt. En ook de vrachtwagenchauffeur krijgt op dat moment een waarschuwingssignaal.

We mogen nogmaals beklemtonen, minister, dat een dodehoekongeval twee slachtoffers heeft. Er is het slachtoffer dat onder een vrachtwagen terechtkomt, maar ook de vrachtwagenchauffeur, die nietsvermoedend dat ongeval veroorzaakt, is daarmee getraumatiseerd voor het leven.

Ik denk dat het een nieuwe invalshoek is om dit probleem te bekijken. Ik heb dan ook een aantal vragen voor u, minister. Hoeveel dodehoekongevallen zijn er dit jaar al gebeurd en hoeveel ervan hadden een fatale afloop? Welke maatregelen zult u in deze legislatuur nemen om dodehoekongevallen zo veel mogelijk te vermijden? Bent u bereid om dit innovatieve product of andere producten die zowel fietser als vrachtwagenchauffeur alarmeren, mee te promoten en/of te ondersteunen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vraag, mijnheer Ceyssens. Ik kan u meegeven dat er in 2018 een veertigtal dodehoekongevallen met fietsers gebeurd zijn, waarbij helaas zes fietsdoden te betreuren vielen. De zeer voorlopige gegevens voor de eerste negen maanden van 2019 komen uit op een twaalfstal dodehoekongevallen met fietsers, op dit ogenblik resulterend in één fietsdode. Ik weet niet zeker of het meest recente daarin al is meegenomen, maar dat zijn alleszins de voorlopige gegevens op dit moment.

Preventie en educatie zijn uiteraard zeer belangrijk. In het verleden werd er al ingezet op verschillende projecten en initiatieven. Wij zullen dat zeker blijven voortzetten. Onder andere via educatieve projecten van Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is er al volop aandacht voor de problematiek. Het project van TLV bereikte in het schooljaar 2017-2018 8620 leerlingen. Zij bezoeken onder andere lagere scholen met hun vrachtwagen en ontwikkelden een dvd over de dodehoekproblematiek, die nu gebruikt wordt in de opleiding van vrachtwagenbestuurders. Ook voor 2019 en 2020 zijn er vele aanvragen om naar lagere scholen te gaan.

Ook de VSV heeft een ruim educatief aanbod. Aan de hand van de VR-brillen (virtual reality) van de VSV is de dode hoek een van de onderwerpen waarover de

scholieren leren tijdens de Verkeersweken. Daarnaast zijn de VSV-vrijwilligers met de VR-brillen rond dode hoek aanwezig op evenementen en tal van bedrijvenacties.

De VSV werkte tevens een lesfiche dode hoek uit voor het derde leerjaar, te downloaden via hun website. Met behulp van situatieprenten leren de leerlingen dat ze als fietser altijd achter een vrachtwagen moeten blijven. Ze begrijpen waarom de aandacht van een vrachtwagenbestuurder verdeeld is en houden hiermee rekening in het verkeer. Deze leerlijn, het vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven, zal verder worden gepromoot. Daarop moeten we blijven inzetten.

Daarnaast komt het thema dode hoek uiteraard aan bod in andere opleidingen, zowel naar scholen als naar bedrijven. Ook in de sensibiliseringscampagnes van de VSV blijft het thema dode hoek alle aandacht krijgen.

Uiteraard moeten deze preventieve en educatieve initiatieven gepaard gaan met een infrastructurele aanpak op het terrein. We moeten de dodehoekongevallen zoveel mogelijk vermijden, en dat kan vaak door een aantal infrastructurele maatregelen. We kunnen hierbij bijvoorbeeld denken aan initiatieven zoals de gevleugelde zebrapaden, die de potentie hebben om de kans op dodehoekongevallen op oversteekplaatsen te verminderen. Ook het conflictvrij maken van kruispunten door 'vierkant groen' uit te rollen, draagt bij tot de veiligheid van de fietser. Tevens wordt er ingezet op 'rechtsaf vrij voor fietsers'. De campagne daarvoor werd vandaag gestart. We willen daarop inzetten zodat het aantal conflicten met de zwakke weggebruiker en de vrachtwagens wordt verminderd. Ook het hanteren van de wegingsfactor 1,7 kan bijdragen aan het beperken van het aantal slachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers.

Als er bijkomend technologische oplossingen zijn – u verwees naar het initiatief van de Universiteit Gent – dan staan we daar zeker voor open. Wat dat betreft, kan ik u meegeven dat ik te allen tijde wil nagaan of er nog specifieke innovatieve producten zijn die via technologie bijdragen tot de verkeersveiligheid in het algemeen en tot het voorkomen van dodehoekongevallen in het bijzonder. Want die producten willen we zeker promoten en ondersteunen.

Het project waarnaar u specifiek verwijst, werd dit najaar afgerond. De resultaten van dit project en de bevraging bij het testpubliek waren alvast positief. Ik heb begrepen dat ze het prototype nog verder willen uitwerken en verbeteren, met het oog op een toekomstige commercialisering. Zo zou het geheugen het best worden uitgebreid en zou de plaatsing van de detectiesondes eenvoudiger en beter moeten kunnen gebeuren, evenals de integratie van het toestel in de vrachtwagens. Ik laat het aan de specialisten over om die technologische vernieuwingen verder uit te werken. Als het kan bijdragen tot het voorkomen van de dodehoekongevallen, zullen we daar zeker verder op inzetten.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Minister, u verwees er zelf al naar: de cijfers voor 2019 zijn voorlopige cijfers. Want ik weet dat er in Vlaams-Brabant al twee doden zijn gevallen door een dodehoekongeval. We zullen volgend jaar de definitieve cijfers van 2019 wel kennen.

Ik heb alleszins met genoeg vastgesteld dat dit belangrijke thema rond verkeersveiligheid u na aan het hart ligt. Alle maatregelen die u in dat verband zult nemen, kunnen op onze steun rekenen.

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