



Vlaams
Parlement

vergadering **C240**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 juni 2020

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Koen Daniëls aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opschorting van de studie met betrekking tot de toekomst van Doel – 2712 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen – 2647 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oorzaken van fietsongevallen en de maatregelen om ze te voorkomen – 2654 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken is – 2659 (2019-2020)	7
VRAAG OM UITLEG van Klaas Sloomans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de ring rond Brussel – 2652 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een volwassen assetmanagement bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken – 2727 (2019-2020)	23
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een informatie-campagne rond de reddingsrijsstrook voor hulpdiensten – 2736 (2019-2020)	25
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van Fietsberaad Vlaanderen over eenduidige voorrangsregels voor fietsers – 2762 (2019-2020)	28
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanmoedigen van het dragen van een fietshelm – 2739 (2019-2020)	30

**VRAAG OM UITLEG van Koen Daniëls aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opschorting van de studie met betrekking tot de toekomst van Doel
– 2712 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Collega's, ik heb een vraag ingediend in verband met de opschorting van de studie met betrekking tot de toekomst van Doel en de havenuitbreiding. Begin dit jaar gaf de Vlaamse Regering haar definitieve goedkeuring aan het voorkeursbesluit voor de uitbreiding van de Port of Antwerp, de Antwerpse haven, en meer bepaald de Waaslandhaven, ten zuiden van Doel. De regering bevestigde de eerdere keuze voor de realisatie van een beperkt nieuw dok en nieuwe containercapaciteit door inbreiding van bestaande dokken. Dat nieuwe dok is het zogenaamde Boemerangdok, dat langs één zijde wordt ontwikkeld. In de plannen kan Doel als gebied blijven. Er komt dus geen dok over de voormalige gemeente Doel. Dat is in elk geval wat in de plannen staat.

Studiebureaus dienden een toekomstperspectief voor Doel te ontwikkelen, in overleg met de diverse stakeholders, zoals de gemeente Beveren, de havengemeenschap en de burgerbeweging. Er werden, na de bepaling van het definitieve voorkeursbesluit, drie verzoeken tot nietigverklaring van het voorkeursbesluit ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen) ingediend bij de Raad van State: door Polder Land van Waas, door de Erfgoedgemeenschap Doel & Polder en een gezamenlijk verzoek door de onafhankelijke Landbouwgemeenschap Wase Polders en de kerkfabriek van Doel. In een reactie daarop heeft de minister de studie rond de toekomst van Doel en het gebied errond tijdelijk opgeschort.

Ik heb daar een aantal vragen bij, minister. Weet u wanneer we in deze zaak een uitspraak van de Raad van State mogen verwachten, gezien alle verzoeken die daar zijn ingediend? Houdt u rekening met een nietigverklaring van het voorkeursbesluit ECA? En kan daar nog op geanticipeerd worden, zodat we niet in die situatie verzeilen? Aan welke randvoorwaarden moet volgens u voldaan zijn vooraleer de studie rond de toekomst van Doel en de situatie errond succesvol weer kan worden opgestart?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mijnheer Daniëls. U hebt zelf de hele historiek al geschetst. Dat hoef ik dus niet te herhalen: het verhaal van ECA Antwerpen, een procedure complexe projecten, waarbij men inderdaad namens een drietal instanties naar de Raad van State is getrokken om een vernietiging te vragen van het voorkeursbesluit.

Wat betreft de uitspraak van de Raad van State en een mogelijke nietigverklaring van het voorkeursbesluit, zult u begrijpen dat ik geen glazen bol heb en dat ik daar niet op kan antwoorden. Ik heb er geen zicht op wanneer de Raad van State uitspraak zal doen en nog minder zicht op wat de Raad van State als arrest zal vellen. We weten dat het meestal om en bij de twee jaar duurt voordat er definitief een uitspraak volgt. Maar dat weten we op dit ogenblik niet, dus daarop moet ik u het antwoord helaas schuldig blijven.

Mijnheer Daniëls, uw derde vraag was aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan om de studie met betrekking tot de toekomst van Doel voort te zetten. Omdat die studie eigenlijk onlosmakelijk is verbonden met de vraag welk voorkeursalternatief wordt weerhouden, heeft de Vlaamse Regering beslist de studie rond Doel op te schorten. U weet dat voorkeursalternatief negen is weerhouden.

Dat betekent dat Doel kan blijven en toekomstperspectieven heeft. De keuze voor alternatief negen en de procedure bij de Raad van State hangen samen met het verhaal over de studie met betrekking tot de toekomst van Doel. Om een en ander verder te kunnen bekijken, heeft de Vlaamse Regering beslist de studie op te schorten. Er zijn geen randvoorwaarden aan gekoppeld om de studie te kunnen hervatten. Dat hebben we niet gedaan. U zult wel begrijpen dat het moeilijk is met partners aan de tafel te zitten die tegelijkertijd een procedure aanspannen. Dat maakt het moeilijker. We zullen een en ander bekijken en we zullen hier later meer over weten.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, ik wil aansluiten bij een aantal zaken die u hebt aangehaald. Ik betreur inderdaad dat een aantal organisaties tegelijkertijd met u en uw diensten rond de tafel zitten om tot een oplossing te komen en juridische stappen ondernemen. Een aantal organisaties en personen dragen de ene keer het petje van een bewoner van het gebied, de andere keer het petje van een actiegroep en vervolgens het petje van een lokale politieke partij. Dat maakt het allemaal niet makkelijker. Ik betreur, samen met u, dat die stap is gezet. We probeerden allemaal samen een oplossing te vinden. Dat betreur ik.

Als ik u over twee jaar hoor spreken, heb ik dan goed begrepen dat we niet op een uitspraak van de Raad van State zullen wachten – want dan ligt het twee jaar stil – maar dat u vroeger stappen kunt zetten? We weten nu wat de inhoud van de verzoeken is. Om te anticiperen, kunnen we hier desgevallend een aantal zaken uit opnemen. Ik denk dat het niet onbelangrijk is.

U hebt het net over toekomstperspectieven voor Doel, in welke mate dan ook, gehad. Ik denk dat we goed moeten nakijken waar dit ligt, wat het gebied is en wat we rond dat gebied met de haven willen doen. Ik woon zelf vlakbij. Het is altijd het zoeken naar een evenwicht, maar ik wil u oproepen om de iets ruimere regio hier mee in op te nemen.

Indien de concrete situatie van de Prosperpolder u nog niet bekend is, wil ik gerust met u een fietstochtje maken en daar langsgaan. Hoe moeten we naar de dorpen Kiildrecht en Verrebroek, die boven de E34 liggen, kijken? Hoe zit het met de mobiliteit in de hele regio? Dat hangt ermee samen. Er is uiteraard niemand vragende partij voor een havenuitbreiding waar de werknemers en het vervoer, hetzij met de trein, hetzij met de vrachtwagen, niet geraken of wegraken, met als enige alternatief dat ze los door de dorpen rijden. Mijn vraag is dan ook of die zaken, misschien in afwachting van de heropstart, hierin kunnen worden opgenomen. We kunnen dan even onze tijd in die andere zaken steken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Voorzitter, ik wil me graag aansluiten bij de vragen en de bezorgdheden die hier zijn geuit. Ik weet dat het een dossier met een heel lange geschiedenis is. We hoopten allemaal dat het tot een doorbraak zou leiden die enerzijds de uitbreiding mogelijk zou maken en anderzijds het dorp Doel zou behouden. Het is heel jammer dat het nu zo is gelopen.

Minister, ik begrijp de beslissing van de Vlaamse Regering, maar ik heb nog een vraag. Een paar stakeholders zijn naar de Raad van State gestapt, maar een paar andere stakeholders hebben dat niet gedaan. Ik vind dat zij hier verder nauw bij moeten worden betrokken. Bent u bereid om diegenen die wel rond de tafel hebben gezeten en die hun verantwoordelijkheid wel nemen hier verder bij te blijven betrekken? Ik denk dan, bijvoorbeeld, aan de gemeente Beveren, maar ook aan de andere stakeholders die niet naar de Raad van State zijn gestapt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het opschorten van de werking van de werkgroep die moet nadenken over de toekomst van Doel, wordt door die mensen aanvoeld als een strafmaatregel. Volgens hen schijnt u niet te begrijpen wat er juist speelt in de streek. Het is ook een stukje verantwoordelijkheid in verband met het afgesloten akkoord van juni 2018. Zij geven aan dat de Vlaamse Regering dat akkoord niet volledig nakomt. Zo zijn er een aantal afspraken die volgens hen niet gevolgd zijn. Het definitieve havenuitbreidingsplan van Prosperpolder-Zuid wordt daar aangeduid als natuurcompensatiegebied. Dat was blijkbaar niet de bedoeling. De buffers ter hoogte van Kieldrecht en Verrebroek worden amper verhoogd. Het voorkooprecht werd blijkbaar recent weer uitgeoefend buiten het eigenlijke projectgebied. Bouwkundig erfgoed staat verder weg te zakken en zo zijn er nog een aantal zaken. Ondertussen wordt er blijkbaar ook in de communicatie van de kant van Alfaport Voka (Vlaams netwerk van ondernemingen) en het havenbedrijf telkens weer aangegeven dat wonen in Doel voor hen niet kan, terwijl dat blijkbaar de essentie uitmaakt van die overeenkomst. Men verwijst daarbij naar een soort van Grobbendonkscenario terwijl de leefbaarheidsbuffer in Doel juist bewijst hoe eventueel het probleem kan worden opgelost. Bovendien is Doel momenteel nog altijd ingekleurd als woongebied.

Ik denk dat we kunnen concluderen dat de slechte staat waarin het dorp nu verkeert, een rechtstreeks gevolg is van twintig jaar mismanagement door de Vlaamse Regering. Ik denk dan ook dat de Vlaamse Regering daar een stuk verantwoordelijkheid in draagt. Mijn vraag is of u aan de grieven die de boeren, Polder Land van Waas, de kerkfabriek en alle stakeholders aanhalen volgens dat akkoord van 2018, tegemoet zult komen zodat er inderdaad kan worden verder gewerkt aan de toekomst van Doel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen.

Mijnheer Daniëls, ik kan het alleen maar beamen: men kan als partij moeilijk aan de ene kant participeren in een proces en aan de andere kant gaan procederen, zeker als het gaat om een tweetal processen die eigenlijk zo goed als samenvallen.

We kennen allemaal de hele historiek van Doel die al teruggaat tot de jaren zestig, waarbij men afwisselend heeft gezegd dat woongebied wel mogelijk is en dan weer niet. Ik ga dat niet herhalen. Ik kan u alleszins meegeven dat op 17 mei 2019 de opdracht was gegeven om een duurzaam toekomstperspectief uit te tekenen voor Doel, alsook voor de mobiliteitsproblemen in heel het gebied in het Waasland. Met die studie zijn we verder gegaan. Maar het verhaal van het toekomstperspectief voor Doel hangt samen met het verhaal van ECA. Ik heb daarstraks al gezegd dat alternatief 9 deze vorm van uitbreiding voor de Antwerpse haven is, ten zuiden van het dorp van Doel. Als men die beslissing gaat aanvechten, gaat vernietigen en men weer gaat zoeken naar alternatieven, dan kan men moeilijk gelijktijdig een andere studie die daarmee samenhangt gewoon wel verder laten lopen.

Ik zie dat helemaal niet als een sanctie, zoals de heer Verheyden zegt. Opnieuw, ik blijf bij het standpunt dat men niet kan participeren in het ene proces en gelijktijdig gaat procederen. Dat vind ik een heel moeilijke kwestie. Dat is één.

Ten tweede zeg ik dat ik met iedereen aan tafel wil gaan zitten, of dat nu buurtbewoners, belangengroepen of gemeenten zijn. Mevrouw Schauvliege, met de burgemeester van Beveren heb ik onder meer al aan tafel gezeten. Van de instanties die op dit ogenblik beroep hebben aangetekend tegen het voorkeursbesluit ECA heb ik nog geen enkele vraag tot overleg gekregen. Ik heb alleen maar gelezen wat ik daaromtrent kon lezen in de pers. Zij hebben helemaal niet gevraagd om

eens aan tafel te gaan zitten. Los daarvan, neem ik aan dat het aangewezen is dat we aan tafel gaan zitten met alle betrokken partners om te kijken hoe het nu verder moet. Maar opnieuw, procederen en gelijktijdig participeren lijkt mij een heel moeilijk verhaal.

Het zoeken naar een evenwicht, ruimer dan alleen het dorp Doel, behoort sowieso ook tot de opdracht van het toekomstperspectief voor Doel en omgeving. Daarin moeten we verder bekijken hoe het moet met de ontsluiting van die gebieden, alsook van de omliggende gemeenten. Daar moeten we zeker alle aandacht voor hebben. Tegelijkertijd weet u ook dat als het voorkeursbesluit ECA verder wordt uitgerold – en men blijft wat dat betreft ook wel verder werken, er is geen opschorting van de procedure aangevraagd bij de Raad van State, men vraagt alleen een vernietiging van het voorkeursbesluit – al die aspecten uiteraard allemaal worden meegenomen door het studiebureau. Dat zal in het kader van een verder onderzoek in het kader van de procedure complexe projecten heel grondig geanalyseerd en meegenomen worden. Uiteraard worden alle betrokken stakeholders en participanten daar ten volle bij betrokken.

Ik hoop dat we zo snel mogelijk vooruit kunnen, zowel wat betreft de studie inzake het toekomstperspectief van Doel, als zeker ook inzake het verhaal van ECA, omdat we nu eenmaal die uitbreiding in de haven van Antwerpen nodig hebben. Ik denk nog altijd dat beide wel zouden kunnen, maar gelijktijdig twee petten op hebben, is natuurlijk een moeilijk verhaal.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Bedankt, minister. Het gaat inderdaad over evenwichten. Afhankelijk van welke actiegroep ik hoor, heb ik direct ook andere mensen bij mij aan de deur staan, en dan niet het minst in het licht van tewerkstelling: rechtstreekse tewerkstelling, maar ook onrechtstreekse. In onze regio, in het Waasland, zijn er zo gigantisch veel. Dat gaat van broodjesleveranciers tot schilders, elektriciens, mensen die omheiningen zetten en noem maar op. Dat wou ik toch nog even toevoegen.

We hebben een perspectief, en we gaan daaraan werken. Ik vind dat een goede zaak. Ik betreur hier te moeten horen dat organisaties die naar de Raad van State zijn gestapt niet eens de moeite hebben genomen om nog verder contact te zoeken. Ik kan dat alleen maar betreuren. Je kunt moeilijk aan tafel zitten en daar open zaken bespreken, om dan vervolgens met de zaken die je daar verneemt, een juridisch dossier te stofferen. Dat gaat niet. Ik denk dat iedereen in deze commissie dat beseft. Maar dat heeft natuurlijk wel als gevolg dat de boel stil ligt.

Ik ben blij dat u zegt dat u de ruimere regio en de mobiliteit meeneemt, minister. Ik wil de oproep doen om, als er bepaalde processen stilliggen, alstublieft niet alles stil te leggen. U hebt dat ook niet gezegd. Daar ben ik blij om. Blijf in gesprek met de participanten daar. En als er daar wat ambtenarencapaciteit vrijkomt doordat dit even vertraging heeft, steek die dan bij de ontsluiting van de mobiliteit van het Waasland. Wij zouden u daar allemaal zeer dankbaar voor zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen – 2647 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oorzaken van fietsongevallen en de maatregelen om ze te voorkomen – 2654 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen waarbij geen tegenpartij betrokken is – 2659 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, enkele weken geleden was er in de media aandacht voor een onderzoek over fietsongevallen. Voor één keer werd er niet naar de ongevallendata van de politie gekeken, maar naar de gegevens van de ziekenhuisopnames. Uit die gegevens bleek dat vier op de vijf ongevallen zonder gemotoriseerd voertuig gebeuren. Veel van die ongevallen zijn zwaar, maar ze worden ondergerapporteerd. Soms botsen fietsers met een andere fietser of met een voetganger. Maar bij bijna zeven op de tien ongevallen waarbij iemand in het ziekenhuis moet worden opgenomen, gaat het om een valpartij zonder andere betrokkenen of om een botsing met een obstakel.

We begrijpen uit het onderzoek dat paaltjes en putten een belangrijke oorzaak zijn. Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Welke beleidsaanpassingen zult u nemen na het gepubliceerde onderzoek? Overweegt u de paaltjes langs de fietspaden systematisch te vervangen door vergevingsgezinde of flexibele paaltjes? Overweegt u een apart team op te stellen voor de snellere herstelling van putten in de weg?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Voorzitter, ik wil op deze zonnige dag toch een vraag om uitleg over fietsongevallen stellen. Bij 70 procent van de ongevallen zijn geen andere weggebruikers betrokken. Dat zijn de zogenaamde eenzijdige ongevallen. Dit blijkt uit een analyse van de ongevallendata door de VUB en Universiteit Gent, in samenwerking met de Universiteit Utrecht en de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Volgens de onderzoekers schatten de meeste fietsers het risico op ongevallen verkeerd in. Ze denken ten onrechte dat een verkeerssituatie veilig is als er geen gemotoriseerd verkeer aanwezig is. In de studie staat te lezen dat oneffenheden op de weg, obstakels, paaltjes en gladheid door ijs als oorzaken van ongevallen worden onderschat. Hierdoor passen fietsers zich onvoldoende aan. Uit het laatste fietsrapport van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) blijkt dat het merendeel van de fietspaden langs de gewestwegen eigenlijk niet aan de normen voldoet.

Deze onderschatting zou deels door de officiële ongevallenstatistieken worden veroorzaakt. Die statistieken baseren zich immers op de gegevens van de politiediensten en bij eenzijdige fietsongevallen komt de politie zeer zelden ter plaatse. Zoals al is vermeld, onderschatten de ongevallenstatistieken de realiteit. Veel fietsers schatten het risico van gemotoriseerd verkeer ten onrechte veel hoger in en onderschatten het risico op eenzijdige fietsongevallen.

In een interview op Radio 1 heeft een van de onderzoekers, de heer de Geus, gesteld dat het risico op zware eenzijdige fietsongevallen veel groter is met elektrische fietsen en speedpedelecs. Wie mensen kent die op een spoedafdeling werken, hoort dat ook dikwijls. Hij pleit voor een verplichte opleiding voor de gebruikers van speedpedelecs.

Minister, welke conclusies trekt u uit de analyse van de fietsongevallen door de VUB en Universiteit Gent? Welke initiatieven zullen worden genomen om de ongevallenstatistiek inzake fietsongevallen te verbeteren, zodat het echt risico op fietsongevallen dichterbij wordt benaderd?

Hoe staat u tegenover de idee om te voorzien in een verplichte opleiding voor de gebruikers van elektrische fietsen en speedpedelecs, omdat het risico op eenzijdige fietsongevallen voor deze categorie weggebruikers zeer hoog zou zijn?

Zullen op basis van dit onderzoek infrastructurele maatregelen worden genomen om het aantal eenzijdige fietsongevallen te verminderen? Zo ja, om welke maatregelen gaat het? Ik denk onder meer aan een betere wegdekqualiteit en aan het vermijden van het gebruik van paaltjes langs de fietsinfrastructuur. De Fietsersbond stelt die vraag ook heel vaak. Hoe zullen onze wegbeheerders hierbij worden betrokken?

Zult u voorzien in informatiecampagnes om fietsers, in het bijzonder de gebruikers van elektrische fietsen, beter bewust te maken van het reële ongevalsrisico en, meer specifiek, van het risico op eenzijdige fietsongevallen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, driemaal is scheepsrecht. Ik ben een ervaringsdeskundige in het tegen de vlakte gaan. Ik heb even voor mezelf bekeken hoe vaak ik met de racefiets tegen de vlakte ben gegaan en het klopt: eenmaal was het door een aanrijding, en met betrekking tot al de andere keren laat ik in het midden of het aan de weg, obstakels, het wegdek of mijn eigen stuurvaardigheid lag. Het zal wel een combinatie van diverse factoren zijn geweest.

De VUB en Universiteit Gent hebben, samen met de Universiteit Utrecht en de SWOV, vastgesteld dat fietsers de veiligheidsrisico's soms verkeerd inschatten.

De praktijk zegt, zoals al aangehaald, dat er bij meer dan 80 procent van de fietsongevallen geen tegenpartij, zijnde een ander gemotoriseerd voertuig, betrokken is.

Als je in de buurt van wagens komt – dat is zeer logisch – kijk je zeer goed waar de wagens vandaan komen. Dat wordt ook zo aangeleerd, net zoals oogcontact hebben met de andere bestuurders. Maar dan kijk je misschien wat minder op de baan, waar obstakels zijn zoals paaltjes, borduren, verhogingen en dergelijke.

Veilige fietspaden zijn natuurlijk de grootste zekerheid om ongevallen te vermijden, maar dat mag ons niet ontslaan van het sensibiliseren van fietsers om veilig fietsgedrag te vertonen om ongevallen te vermijden. Zelfs op de meest veilige fietssnelweg in Vlaanderen is het hebben van een ongeval een realistische kans als je als fietser een zeker risicogedrag vertoont. De voorbeelden die de onderzoekers aanhalen zijn bijvoorbeeld paaltjes, luisteren naar muziek, zoals mijn kinderen vaak doen op de fiets, te snel fietsen of zo weinig mogelijk remmen.

Dan zijn er ook nog eens de minder ideale omstandigheden. Bijvoorbeeld wanneer het lang droog is geweest en het heeft geregend, krijg je vaak een vochtige film op het wegdek die glibberig is. Dat zal nu ook weer gebeuren wanneer we na de droogte weer regen gaan krijgen.

Minister, zijn de bevindingen van deze studie in lijn met die van eerdere studies waar u weet van hebt? Bent u van oordeel dat de beleidsnota, het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) en de begroting 2020 voldoende hefboomen bevatten om het risico op dergelijke ongevallen, waarbij enkel de fietser of fietsers betrokken zijn, verder terug te dringen? Gaat u inzetten op extra sensibilisering om de fietser meer bewust te maken van die gevaren op de weg? Is er nood aan meer aandacht voor fietsopleidingen, zeker voor de speedpedelecs? Bent u van oordeel dat er voldoende aandacht is bij AWV en De Vlaamse Waterweg (DVW) voor screening van fietspaden, en de opvolging ervan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen over de enkelvoudige fietsongevallen waaromtrent een en ander in de pers verschenen is. Ik wil eerst even kaderen dat we voor de interpretatie van de resultaten van het onderzoek best naar het onderzoek zelf kijken en niet naar de berichtgeving ervan in de pers, want daar is toch wel wat discrepantie in. We hadden gisteren op ons kabinet nog een aangenaam onderhoud met een van de onderzoekers van het geciteerde onderzoek. Dat was heel boeiend en leerrijk. Het is dan ook belangrijk erop te wijzen dat het recente onderzoek vooral gaat over de perceptie van enkelvoudige fietsongevallen en dat het onderzoek gebeurde zowel in Nederland als in België, waarbij er ongeveer 2400 respondenten waren, waarvan ongeveer 840 in Nederland, ruim 1200 in Vlaanderen, 600 in Brussel en 174 in Wallonië. In het onderzoek in Vlaanderen werden enkel 40-plussers ondervraagd.

De onderzoeksvraag zelf is ook heel belangrijk. Ze luidde: door welk van de volgende drie soorten fietsongevallen belanden volgens u de meeste fietsers in het ziekenhuis? Dan waren er drie mogelijke antwoorden: een aanrijding met een auto, vrachtauto, brommer of een ander zwaar motorvoertuig; een botsing met een andere fietser of voetganger; een botsing met een obstakel zoals een paaltje of een val van de fiets. Dan was er een tweede vraag die luidde: door welk van de volgende drie soorten fietsongevallen belanden volgens u de minste fietsers in het ziekenhuis?

Uit het onderzoek blijkt dat in 80 procent van de gevallen waarbij mensen uit de bevraagde groep in het ziekenhuis belanden, dit te wijten was aan een enkelvoudig fietsongeval, dus waar geen ander voertuig bij betrokken was. Daarentegen is in 83 procent van de dodelijke ongevallen wel een motorvoertuig betrokken.

In 50 procent van die 80 procent enkelvoudige fietsongevallen, ligt de infrastructuur aan de oorzaak. Dat kan de infrastructuur zelf zijn, een put in de weg of iets dergelijks, maar het kan ook liggen aan het onderhoud of de staat, naargelang de weersomstandigheden: gladheid, bladval, sneeuw, ijzel en dergelijke meer.

Dit is allemaal belangrijk om het duidelijk te kaderen, gelet op de vragen die hieromtrent worden gesteld.

Ik ga dieper in op uw vragen, een 13-tal, maar sommige zijn overlappend.

De eerste vraag betreft de analyse die we kunnen trekken uit de studie. Uit de resultaten van deze studie kunnen we vooral onthouden dat bij de meeste fietsongevallen geen gemotoriseerd voertuig betrokken is, maar ook dat er bij de meeste dodelijke ongevallen wél een motorvoertuig betrokken is. Ik onthoud ook het belang van menselijk gedrag – ik weet niet, mijnheer Meremans, of dat specifiek op u slaat –, het gevaar van risicogedrag bij alle weggebruikers en ten slotte het belang van kwalitatieve en voldoende onderhouden fietsinfrastructuur, die liefst zo vergevingsgezind mogelijk ingericht is.

Recent werden de aanbevelingen omtrent vergevingsgezinde fietsinfrastructuur nog geactualiseerd. Dat hebben we in de commissie al meegegeven. Dat zijn,

toekomstgericht, een aantal elementen die we zoveel mogelijk in het beleid willen opnemen om op vlak van fietsveiligheid de nodige stappen te kunnen ondernemen.

De tweede vraag was of de bevindingen van deze studie in de lijn liggen met eerdere studies waar we weet van hebben. De vaststelling dat bij de meeste fietsongevallen geen motorvoertuig betrokken is, is uiteraard niet nieuw. Dat bleek reeds uit eerdere studies, waarbij telkens ook een vergelijking is gemaakt tussen de politie- en ziekenhuisregistratie. Het onderzoek naar eenzijdige ongevallen betreft voornamelijk Nederlands onderzoek uit de periode 2008-2011. In het tijdschrift *Transportation Research* verschenen recent de resultaten van het onderzoek naar de perceptie over fietsongevallen. Dat was nog niet eerder onderzocht. Daaruit blijkt dat de meerderheid van de fietsers vooral ongevallen met een gemotoriseerd voertuig vrezen. De eerdere betrokkenheid van de ondervraagden bij ongevallen met of zonder een motorvoertuig had duidelijk een impact op die perceptie, wat voor zich spreekt.

Ik denk dat we niet onmiddellijk heel snel beleidsaanpassingen moeten doorvoeren. We kunnen in eerste instantie al verwijzen naar de beleidsnota. Daarin staat de duidelijk omschreven doelstelling: "Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk". Als we daar allemaal ten volle op inzetten, komen we al voor een stuk tegemoet aan een aantal gemelde problemen en oorzaken van ongevallen, zeker wanneer het gaat over de infrastructuur. We moeten alles op alles zetten zodat als mensen zich van punt A naar punt B willen verplaatsen, dat op de meest veilige en conflictvrije manier kan.

Dat is uiteraard altijd een kwestie van beschikbare middelen die zo slim en efficiënt mogelijk moeten worden ingezet.

Daarnaast blijft educatie en sensibilisering een belangrijk aspect, want het menselijk gedrag is en blijft een zeer belangrijke factor in verkeersongevallen. We willen dan ook blijven inzetten op de vereiste kennis en vaardigheden. Een positieve sensibiliseringscampagne moet ons naar een verkeersveiligere attitude leiden.

De resultaten van het fietsonderzoek zullen uiteraard worden opgenomen in het lopende proces met betrekking tot de actualisering van het verkeersveiligheidsplan. Met dat vernieuwde plan willen we met nieuwe accenten en nieuwe aandachtspunten verdere stappen zetten om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen.

Verder heeft AWW recent het volledig nieuwe deel voor kwetsbare weggebruikers van het Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVG) uitgegeven. Dat deel is tot stand gekomen met de inbreng van een uitgebreide werkgroep met vertegenwoordigers van onder meer Fietsberaad Vlaanderen, de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en het Vias Institute. Die participanten hebben hun inbreng gehad in dit deel van het vademecum, dat specifiek kwetsbare gebruikers betreft.

Ik zal hier niet heel dat vademecum uit de doeken doen. Iedereen kan dat rustig consulteren op de website, maar ik kan meedelen dat de problematiek van de paaltjes op fietspaden uitgebreid aan bod komt. Er wordt alleszins gesuggereerd hoe, met vaak eenvoudige maatregelen, veel meer in de vergevingsgezindheid van fietspaden kan worden geïnvesteerd.

Het Vademecum vergevingsgezinde wegen zal in elk geval in het fietsvademecum worden geïntegreerd. Het aanpassingsproces voor het fietsvademecum is lopende. We hopen dat dit in het voorjaar van 2021 klaar zal zijn en dat we hiermee nog een heel duidelijk beleidsitem kunnen maken van alles wat met vergevingsgezindheid te maken heeft, onder andere met betrekking tot obstakels op fietspaden, en op die manier zo veel mogelijk eenzijdige ongevallen kunnen voorkomen.

De volgende vraag is welke initiatieven ik neem om de ongevallenstatistieken inzake fietsongevallen te verbeteren. Uit de politiestatistieken blijkt alleszins duidelijk dat de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers de komende jaren een belangrijk aandachtspunt is. Het zal een uitdaging zijn om positieve stappen te zetten in de richting van onze langetermijndoelstelling, genaamd 'vision zero'.

Het aandeel van de kwetsbare weggebruikers neemt toe in de verkeersongevallenstatistieken van de politie. Het aandeel van de eenzijdige fietsongevallen neemt in deze registratiebron geleidelijk aan toe. Dit bewijst dat hier alle aandacht aan wordt gegeven en dat dit ten volle in de politiestatistieken wordt opgenomen.

Tegelijkertijd heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid de onderregistratie onderzocht. Voorheen heeft het vroegere Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in 2013 met een studie aangetoond dat er een onderregistratie van het aantal fietsongevallen was en dat hier ten volle op moest worden ingezet. We blijven dit onderzoeken, met als doel alle ongevallen tussen fietsers en motorvoertuigen, ongevallen tussen fietsers onderling en enkelvoudige fietsongevallen ten volle op te nemen. Wat de registratie van ongevallen betreft, is het een en-enverhaal.

Samenvattend kan ik stellen dat er regelmatig onderzoeken worden uitgevoerd om zicht te krijgen op de mogelijke onderregistratie van verkeersongevallen. Het belangrijkste is dat we hier rekening mee houden in onze beleidsmaatregelen. We moeten maatregelen nemen om deze soms minder zichtbare groep in voldoende mate aan te pakken.

Ik kan verwijzen naar wat we eind 2019 tijdens de opmaak van de dynamische lijst van zwarte punten hebben beslist om de onderregistratie al deels aan te pakken. Daar is een extra weging voor voetgangers, fietsers en bromfietzers in opgenomen. Een lichtgewonde voetganger, fietser of bromfietser krijgt een gewicht van 1,7, wat vroeger 1 was. Zo komen de ongevallen met die kwetsbare weggebruikers op de zwarte punten veel meer naar boven.

Waarom hebben we dat gedaan? Specifiek om zodoende gerichter de locaties aan te pakken, ook die locaties waar alleen kwetsbare weggebruikers in aanmerking kwamen voor een ongeval en om zodoende tegemoet te komen aan het verhaal van de onderregistratie.

Dan kom ik bij de vragen over de paaltjes langs de fietspaden en of we die systematisch gaan vervangen door flexibele paaltjes, alsook de vragen rond andere infrastructuurle maatregelen. De administratie staat in voor de aanleg van veilige, comfortabele en duurzame infrastructuur. We zetten de stijgende trend inzake investeringen in fietsinfrastructuur verder. U weet dat in het GIP 2020 (Geïntegreerd Investeringsprogramma) een bedrag van 180 miljoen euro – al 35 miljoen euro meer dan in 2019 – is uitgetrokken specifiek voor fietsinvesteringen. Op het einde van de legislatuur zal dit een bedrag zijn van 300 miljoen euro. Deze stijgende fietsinvesteringen moeten ertoe leiden dat we komen tot betere, comfortabelere en meer veilige fietsinfrastructuur die in lijn ligt met het verhaal van het fietsvademecum en het vademecum van vergevingsgezinde wegen.

Het is hier al een paar keer gezegd: mensen die gaan fietsen, denken er niet aan of een bepaald fietspad in beheer is van een lokaal bestuur of in het beheer van het gewest. Ook hier is het een verhaal van samenwerken. Daar waar het een gewestweg is, mijdt AWV zoveel mogelijk obstakels, zoals paaltjes op fietspaden en dergelijke. AWV heeft in zijn eigen dienstorder van 2015 opgenomen dat paaltjes op fietspaden niet gewenst zijn. Ook andere obstakels worden in principe niet toegestaan op fietspaden. We weten uiteraard dat niet alle fietspaden op dit ogenblik in perfecte toestand zijn. Wat dat betreft, is er nog wel wat werk aan de winkel. Maar bij nieuwe fietspaden of heraanleg van fietspaden worden er geen

paaltjes of andere obstakels meer geplaatst omdat we weten dat dat vaak tot gevaarlijke situaties leidt. Uiteraard kunnen de lokale besturen bij de aanleg of herinrichting ook een beroep doen op die dienstorder of op het fietsvademecum en het vademecum vergevingsgezinde wegen.

Mevrouw Fournier vraagt of wij overwegen om een apart team op te stellen voor de snelle herstellingen van putten in de weg. Wat dat betreft kan ik vooral verwijzen naar het Meldpunt Wegen maar ook naar de wegentoezichters van AWV zelf. We krijgen uiteraard heel wat meldingen van kleinere gebreken. Meermaals zeggen we dat die meldingen ter harte moeten worden genomen, want het is heel belangrijk dat onze infrastructuur wel in perfecte toestand is. Als er meldingen zijn, moeten die onmiddellijk ter harte worden genomen en moet er onmiddellijk de nodige interventie op het terrein aan worden gekoppeld. Als het fundamentele gebreken zijn, dan moet dat opgenomen worden in het structurele onderhoud en dat zit mee in het investeringsprogramma.

Ik kan u wel meegeven, zoals gisteren al in de plenaire vergadering is gezegd, dat we al aan AWV hebben gevraagd om het proces van de aanpak van de meldingen eens duidelijk onder de loep te nemen, te beschrijven en te duiden, want we horen regelmatig dat sommige burgers en lokale besturen hun meldingen vaak moeten herhalen vooraleer daar een gevolg aan wordt gegeven. We zijn aan het kijken hoe we hier wat sneller en accurater op kunnen inspelen. Daaromtrent hebben we binnenkort een overleg met AWV gepland om daar kort op de bal te spelen.

Bijkomend kan ik zeggen dat op dit ogenblik nog altijd de structurele staat van de fietspaden wordt opgevolgd. Wat dat betreft, hebben we een tweejaarlijkse rapportage door de fietspadprofilometer. U kent dat waarschijnlijk. Om de twee jaar komt dat verslag naar boven, met daarin een volledige staat van onze fietspaden.

Ik ben geen voorstander van het invoeren van een verplichte opleiding, noch voor de elektrische fiets, noch voor de speedpedelecs. Veeleer dan verplichtingen op te leggen, denk ik dat het belangrijker is om te blijven inzetten op tal van educatieve en sensibiliserende projecten. Ik geloof veel meer in inzicht in de mogelijke gevaren en een bewustwording over de eigen verantwoordelijkheid om tot een duurzaam en veilig verkeersgedrag te komen.

We doen al heel wat qua sensibilisering en campagnes. We geven ook heel wat aandacht aan opleidingen die mensen vrijwillig kunnen volgen. Ik denk onder andere aan het project van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 'Safe2work', waarbij vooral aandacht wordt gegeven aan veilig woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen. We hebben ook de praktijkopleiding 'Slim op de speedpedelec'. Er loopt op dit ogenblik een opleidingsaanbod op maat voor onder andere dienstenchequemedewerkers. Er zijn praktijkopleidingen voor werknemers die hun woon-werktraject afleggen met een elektrische fiets, 'Slim op de e-bike'. Ook daar kan ten volle een beroep op worden gedaan.

Kortom, er zijn heel wat projecten en opleidingen lopende waarop men een beroep kan doen. Ook werkgevers kunnen daar een beroep op doen, om zodoende hun werknemers zich op de meest veilige manier te laten verplaatsen.

Ik denk dat het moeilijk is om echt te gaan zeggen dat men verplicht een opleiding moet volgen. Het ervaringsniveau verschilt natuurlijk van fietser tot fietser. Als we sommige fietsers gaan verplichten om een opleiding te volgen, terwijl ze misschien beter of behendiger met de elektrische fiets of de speedpedelec omgaan dan menig andere, zou dat niet in goede aarde vallen. Tegelijk hebben we ook hier weer het verhaal van de handhaving. Als we het effectief gaan verplichten, moeten we straks ook nog overal gaan controleren of men het ook effectief gedaan heeft. Ik geloof alleszins veel meer in sensibiliserende projecten en in opleidingsprojecten.

Voorzien we nog extra informatiecampagnes om de fietser beter bewust te maken van eenzijdige fietsongevallen? Ik heb de planning inzake campagnes rond fietsveiligheid opgevraagd bij de administratie. Er was er alleszins een gepland voor begin 2021. Veel meer kan ik daar vandaag nog niet over zeggen. We gaan kijken hoe dit verder moet worden uitgewerkt en waar specifiek de focus moet worden gelegd inzake de fietsveiligheid.

Mijnheer Meremans, u vroeg of in het GIP en de begroting 2020 voldoende hefboomen zitten om het risico op ongevallen terug te dringen. Ik heb al gezegd dat we heel wat extra investeringsmiddelen hebben uitgetrokken, specifiek voor de fietsinfrastructuur. Zal dat voldoende zijn? Ik denk dat we altijd meer middelen zouden willen en kunnen gebruiken, om zodoende nog meer tegemoet te kunnen komen aan de talrijke vragen die er zijn, maar u weet ook dat er soms andere obstakels zijn. Ik denk maar aan het verhaal van onteigeningen, bijkomende onderzoeken die moeten gebeuren en dergelijke. Dat kan wel al eens vertraging opleveren. Alleszins willen we zoveel mogelijk inzetten op die extra fietsinfrastructuur, om zoveel mogelijk te komen tot veiligheid voor onze fietsers.

De laatste vraag ging over de screening van fietspaden. Bij het Agentschap Wegen en Verkeer worden alle fietspaden regelmatig gescreend. Straks volgt weer een van de tweejaarlijkse rapporten 'Staat van de fietspaden'. En wat betreft de jaagpaden, die hier al een paar keer aan bod zijn gekomen in de commissie, is het zo dat die een specifieke rol hebben inzake de beheer- en economische functie van waterwegen. Maar er is natuurlijk ook op heel wat plaatsen recreatief medegebruik. Wat dat betreft, zal De Vlaamse Waterweg sowieso blijven inzetten op de screening en opvolging van de staat van het jaagpad, zodat dat alleszins gebruiksvriendelijk is. De Vlaamse Waterweg trekt ongeveer 11 miljoen euro per jaar uit, specifiek voor de jaagpaden die ook in recreatief medegebruik zijn. We houden daar opnieuw zoveel mogelijk rekening met alle aspecten die opgenomen zijn in het Vademecum Fietsvoorzieningen, waarin ook een luik rond fietsen op jaagpaden is opgenomen.

Ik denk dat ik daarmee de hele waslijst aan vragen beantwoord heb. Als er nog bijkomende vragen zijn, hoor ik het graag.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw heel uitgebreide antwoord. U weet dat in deze commissie geen week voorbijgaat zonder dat de fiets aan bod komt. Dat komt niet van de oppositie of de meerderheid, want we blijven over alle fracties heen slechts een zaak herhalen, namelijk goede en veilige fietspaden. Het gaat niet enkel om de aanleg van meer fietspaden, wat ook belangrijk is, maar zeker ook om het onderhoud van de bestaande fietspaden.

We hebben de middelen. Zoals gezegd, gaat het tegen het einde van de legislatuur om 300 miljoen euro. We verwachten van u en uw administratie de nodige daadkracht. Aan uw antwoord te horen, bent u hier ten volle mee bezig. We hopen dan ook dat het binnen een klein aantal jaren allemaal efficiënter zal verlopen.

Ik heb naar aanleiding van uw antwoord nog een opmerking. U hebt gisteren, tijdens de plenaire vergadering, naar het meldpunt verwezen. Het is goed dat er een meldpunt is, maar de mensen verwachten ook een heel efficiënte opvolging. Het is terecht dat u dit wilt onderzoeken. Misschien kunt u met betrekking tot dat meldpunt dan eens in de commissie toelichten hoe het in de praktijk verloopt.

Voorzitter, ondertussen worden heel wat acties opgezet. U hebt er al naar verwezen. Vandaag is er de actie #ikfietsnaarhetwerk. Die actie kent veel succes. Meer dan 6000 bedrijven en 13.000 werknemers doen mee. In totaal gaat het om bijna 300.000 kilometer. Dit is echter een commerciële actie die door het bedrijf Cyclis is gestart, met sponsoring of steun van Sport Vlaanderen.

Minister, ik vind dat een beetje raar. Er zijn verschillende acties die soms door uw administratie en soms vanuit het beleidsdomein Sport worden gesubsidieerd of ondersteund. De specifieke actie #ikfietsnaarhetwerk lijkt me meer bij mobiliteit dan bij sport te horen. Maken het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media (CJSM) hierover bepaalde afspraken? Het beleidsdomein Toerisme past in feite ook in dat fietsgebeuren. Wie ondersteunt wat en welke acties gaan uit van de verschillende bevoegdheidsdomeinen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, zoals altijd hebt u heel uitvoerig geantwoord. Ik denk dat het een goede zaak zou zijn indien u op sensibilisering zou inzetten. Zoals ik van dokters heb gehoord, gaat het vooral om oudere mensen die van een gewone fiets op een elektrische fiets overschakelen. Die fietsen gaan soms snel en die mensen zijn wat onzeker. Wat sensibiliseringscampagnes ten aanzien van ouderen met een elektrische fiets betreft, kunt u misschien een klein tandje bijsteken of een nieuwe campagne in gang zetten.

U hebt het over het onderhoud van de Vlaamse wegen gehad. Ik ben zelf schepen van Openbare Werken in Brugge. Als er ergens een putje is, krijgen we veel meldingen. Het is moeilijk alle meldingen op te volgen. In onze stad krijgen we er meer dan 5000 per jaar. Ik kan me voorstellen dat het er bij de Vlaamse overheid nog veel meer zijn. Soms krijgen we meldingen over fietspaden die niet tot onze bevoegdheid behoren. Soms duurt het een beetje te lang en dan blijven de mensen herinneringen sturen. Het heel mooie fietspad van Brugge naar Knokke is een mooi voorbeeld. Dat fietspad is in zeer slechte staat, en zo zijn er nog fietspaden in Vlaanderen. Het is belangrijk dat het onderhoud en de meldingen goed worden opgevolgd. Dat is zeer belangrijk voor de bevolking. Het is een goede zaak dat u dat proces wilt verbeteren.

U kunt dat met bepaalde opvolgingssystemen doen. Wij doen dat ook.

Wij hebben een heel opvolgingssysteem bekeken waarbij de melding binnen de dertig dagen moet worden afgehandeld.

Blijven fietsen is inderdaad heel belangrijk en fietsen naar het werk ook. Ik vond ook de suggestie van de '7 km-club', dat je alles wat binnen de 7 kilometer ligt met een gewone fiets kan doen, een leuke campagne. Ik denk dat we ook daar nog eens op kunnen inzetten. De coronatijd heeft heel veel mensen op de fiets gebracht omdat dat een manier was om eens buiten te zijn. Het mocht ook. Je moest ook afstand bewaren. Op die manier hebben heel veel mensen de fiets ontdekt. We hopen dan ook dat dat zo blijft.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Alles is al gezegd. Minister, dank u voor het omstandige antwoord. Ik begrijp ook wel dat van vandaag op morgen niet alles kan. Ik heb toch nog een bedenking. Door corona zijn mensen meer de fiets gaan gebruiken en zijn meer knelpunten en onveilige situaties gemeld, wat ook logisch is. Ik ben zelf schepen van Mobiliteit in Dendermonde. Wij merken nu dat mensen ons komen melden waar er onveilige situaties zijn. Dat is naar boven gekomen, omdat meer mensen fietspaden gaan gebruiken, niet alleen voor het recreatief fietsen maar ook veel meer tijdens de week. Daarom is mijn vraag dat er voldoende ploegen beschikbaar zouden blijven deze zomer bij AWV om eventueel snel te kunnen reageren op vragen vanuit gemeenten en steden. Ik snap wel dat door de verlofperiode in de zomer een aantal dingen zullen blijven liggen of pas in september gebeuren, maar het is net in de zomerperiode dat veel mensen de fiets gebruiken. Ik hoop dat u uw diensten blijft aanvuren om voldoende mensen op het

terrein te behouden om die ongemakken, en soms gaat het ook over signalisatie, aan te pakken.

We zullen geregeld in deze commissie over de fiets beginnen. Het is ook heel goed dat we bijna wekelijks daarover bezig zijn. Dat is positief. Het ontbreekt deze regering ook niet aan goede wil om met het bedrag dat voorzien is iets te doen. Wij hopen dat er daadwerkelijk iets verandert. Nogmaals, het aantal kilometer fietspaden is voor mij belangrijk, maar nog veel belangrijker is dat we het onderhoud kunnen doen en dat we de gevaarlijke punten kunnen wegwerken. Waarvoor dank.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, ik had een vraag ingediend voor volgende week over wat maandag uitgekomen is in een veiligheidsrapport van Vias. De vragen hier gaan over studies die u een beetje countert, nuanceert, maar de rapporten blijven komen, we kunnen daar niet naast kijken. Vias heeft vastgesteld dat fietsers allesbehalve veilig zijn. Als je fietst, heb je veel meer kans op een dodelijk ongeval. 'Veel meer' wil zeggen dat een kilometer fietsen drieënhalve keer dodelijker is dan een kilometer in de auto zitten. Fietsers zijn dus extra kwetsbaar. Dat blijft maar terugkomen. Vijf minuten fietsen is veel gevaarlijker dan vijf minuten in de auto zitten. Zolang dat zo is, kunnen wij niet blijven zeggen dat het oké is of dat het wel in orde zal komen doordat er geld is. Minister, het is goed dat u in geld voorziet, we vinden dat fijn, maar het zou nog beter zijn als u heel veel druk zet op uw administratie om echt te starten met die werken om te komen tot veilige, brede fietspaden, tot meer en betere infrastructuur, tot meer fietscomfort. Er gaan nog studies komen. Het is zeer goed dat meerderheid en oppositie blijven zeggen dat het niet goed zit met de fietsverkeersveiligheid. Het moet beter. Het geld is er nu al, maar nu moeten de daden nog komen.

Ik wil ook nog een kanttekening maken. Die vraag komt niet meer terug, daarom praat ik er even over: ook voor voetgangers is het veel gevaarlijker op de weg dan voor wie in de auto zit, acht keer gevaarlijker. Dat is echt te betreuren want heel wat mensen zullen blijven redeneren dat wanneer het veiliger is in de auto, ze niet de fiets zullen nemen en niet te voet zullen gaan. Het is voor u een grote uitdaging om daar iets aan te doen. Het is voor ons allemaal wachten tot de volgende studie die weer zal aantonen hoe onveilig fietsen wel is.

Ook al zijn er veel mooie en goede zaken gebeurd en is het verhaal niet helemaal negatief, er is nog zeer veel werk aan de winkel om tot meer fietsverkeersveiligheid te komen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, de veiligheid van de fietsers is in deze commissie inderdaad al herhaaldelijk aan bod gekomen, en dat zal niet de laatste keer zijn. Elke keer als ik die studies zie, ben ik niet echt verrast. Bijvoorbeeld, het aandeel van elektrische fietsen en speedpedelecs in de ongevallenstatistieken verwondert me niet, want er zijn ook steeds meer van die fietsen. Nu blijkt echter dat er, ondanks al die zwarte punten waar gemotoriseerde en zwakke weggebruikers elkaar ontmoeten, bij vier op de vijf zware fietsongevallen inderdaad geen auto is betrokken. In het verleden was het misschien al te gemakkelijk om altijd naar die automobilist te wijzen, die zagezegd niet veel verantwoordelijkheidszin heeft. Bij 83 procent van de ziekenhuisopnames van fietsers blijkt dus dat er geen gemotoriseerd voertuig betrokken was.

Ik wil zeker het aandeel van de ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerde bestuurders niet minimaliseren, verre van. We moeten inderdaad inzetten op het wegwerken van die zwarte punten, hoe sneller hoe beter. Ik denk echter dat het

toch ook wel belangrijk is dat men fietsers voor hun verantwoordelijkheid plaatst, want nu blijkt toch dat het niet altijd de auto's zijn, maar vaak putten in de weg, het fietspad, mensen die niet opletten en dergelijke meer.

De collega's stellen de vraag of het niet nodig is om meer opleidingen te geven voor rijden met elektrische fietsen of speedpedelecs. Ik ben blij dat ze zich daarmee eigenlijk achter het standpunt scharen dat ik hier in de commissie toch al een aantal keren heb geuit. Er zijn ondertussen al gemeenten die dat organiseren. Ik denk dat het belang van het vertrouwd raken met de elektrische fiets niet mag worden onderschat, zeker niet voor ouderen, die vaak verrast zijn door de snelheid en vaak moeilijker kunnen anticiperen op het overige verkeer. Minister, ik hoop dat u gehoor zult geven aan die vraag, die blijkbaar toch wars van partijgrenzen weerklinkt. Dat hoeft geen verplichting te zijn, maar ik denk toch wel dat u de gemeenten ertoe kunt aanzetten om een aanbod voor dergelijke opleidingen uit te werken.

Ook nog een belangrijk probleem dat niet mag worden onderschat, denk ik, is het dodehoekprobleem. Chauffeurs die in de stad moeten leveren, schatten soms ook de snelheid van die e-bikes of speedpedelecs slecht in. Ik denk dat ook de fietsers daarop moeten worden gewezen. Het is zeker niet altijd de fout van de chauffeur.

Uiteraard vinden wij het goed dat u 300 miljoen euro zult investeren in nieuwe fietsinfrastructuur. Ik ga er ook van uit dat er bij die nieuwe infrastructuur maximaal rekening zal worden gehouden met het beperken van hindernissen die tot ongevallen kunnen leiden, maar toch denk ik dat de meeste problemen op gemeentelijk niveau rijzen. Recent verscheen het Vlaams Fietsrapport 2020. Ofschoon amper 0,38 procent van de Vlamingen die enquête heeft ingevuld, kunnen we toch aan de hand van de uiteindelijke resultaten interessante bevindingen voor het lokale niveau maken. Inzake fietspadeninfrastructuur laat dat vaak toch nog steken vallen, zeker in de meer rurale gebieden. Ook de verlichting is vaak slecht, zodat fietsgebruikers te laat putten en dergelijke opmerken. De globale resultaten van die publieksbevraging zijn gematigd positief, maar er blijven vooral op het vlak van die fietsveiligheid nog heel wat verbeterpunten. Zowat zes op de tien respondenten verklaren dat het in de door hen beoordeelde stad of gemeente inderdaad aangenaam fietsen is, maar daartegenover staat dat slechts een op de drie het ook comfortabel fietsen vindt. Slechts een op de twee bevraagden, en dat is toch ook wel opmerkelijk, vindt dat, wanneer een straat opnieuw wordt aangelegd, ook de infrastructuur voor fietsers beter wordt.

Minister, in uw reactie op dat rapport zegt u dat de globale resultaten aangeven dat er in de gemiddelde Vlaamse stad of gemeente toch wel heel wat werk aan de winkel is om het veiligheidsgevoel van de fietser te verhogen en het fietscomfort te verbeteren. Ik denk dat dat inderdaad een project is waar we allemaal de schouders onder moeten zetten. Ik hoop dan ook dat u de gemeenten ertoe zult aanzetten om het Fietsrapport te consulteren, zodat ze hun fietsinfrastructuur onder de loep nemen en aldus zouden beginnen met het uitvoeren van de nodige aanpassingen aan die infrastructuur.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dacht dat ik met de antwoorden op de dertien initiële vragen eigenlijk al alles had beantwoord, maar er zijn toch ook nog heel veel bijkomende vragen.

Fietsverkeersveiligheid is en blijft natuurlijk heel belangrijk. We hebben van bij aanvang gezegd, zoals het ook in mijn beleidsnota staat, dat we ten volle de kaart van verkeersveiligheid willen trekken. Het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook het aantal slachtoffers met een zwaar lichamelijk letsel, moet drastisch naar

beneden. Daar willen we ten volle op inzetten. En dat mag uiteraard geen holle slogan zijn.

Ik heb er geen enkel probleem mee om daar iedere week een debat over te voeren in deze commissie. Of het nu gaat over fietsverkeersveiligheid of verkeersveiligheid in het algemeen, we moeten daar met zijn allen ten volle op inzetten. Dat is vooral ook een gedeelde verantwoordelijkheid van eenieder. Ik denk enerzijds vooral aan de wegbeheerders als dusdanig. De heer Verheyden vraagt om lokale besturen daartoe aan te zetten. Ik denk dat lokale besturen zich ook al heel erg bewust zijn van de noodzaak om te zorgen voor veilige infrastructuur. Het zijn dus de wegbeheerders die verantwoordelijkheid moeten opnemen, en dat zijn niet alleen de lokale besturen, maar ook wij als Vlaamse overheid zelf. We moeten daar ten volle op inzetten. Anderzijds is het ook een gedeelde verantwoordelijkheid van elke weggebruiker, ongeacht de manier waarop men zich verplaatst.

Mevrouw Lambrecht, u verwijst naar de cijfers van Statistiek Vlaanderen die maandag bekend zijn gemaakt. Helaas betreur ik samen met u, en wellicht iedereen in deze commissie, dat die cijfers niet goed zijn. Het aantal zwaargewonden blijft hoog, maar ook het aantal dodelijke verkeersongevallen zit in een licht stijgende trend. Het is dus inderdaad alle hens aan dek om daar dringend iets aan te doen en daar dringend verandering in teweeg te brengen. Wij zijn daar ook al volop mee bezig. Ik heb al gezegd dat we met een aantal onderzoekers aan tafel gaan zitten, om te kijken hoe we daar een shift kunnen realiseren, zodat we toch weer naar betere cijfers kunnen evolueren.

U kent de doelstellingen tegen 2030 en 2050. Ik wil de lat altijd heel hoog leggen, maar zoals het op dit ogenblik gebeurt, vrees ik dat we die doelstellingen niet gaan halen. Natuurlijk, als men zich doelstellingen vooropstelt, moet het nog altijd vooral de betrachting zijn om die wel degelijk te kunnen halen. Dat wil niet zeggen dat ik de doelstellingen naar beneden wil schroeven, maar wel dat we dringend een heel aantal maatregelen moeten nemen om ten volle in te zetten op verkeersveiligheid.

Wat betreft het aantal fietsdoden was er in 2019 een lichte daling ten opzichte van 2018. Maar opnieuw: of het nu een fietsslachtoffer of een ander verkeersslachtoffer is, elk slachtoffer is er een te veel. Het brengt heel wat lijden bij families en mensen met zich mee. En dat moeten we dus voorkomen. Ook inzake het aantal fietsongevallen zien we dat er op lange termijn geen dalende trend is. We kunnen wel zeggen dat er steeds meer mensen zijn die fietsen, en dat laatste kunnen we uiteraard alleen maar toejuichen. We willen allemaal inzetten op de modal shift. Ik wil zeker niet de boodschap meegeven: fietsen is gevaarlijk, dus neem toch maar een ander vervoersmiddel. We moeten juist allemaal blijven oproepen om zich op duurzame wijze te verplaatsen, en dat op de meest veilige en comfortabele manier te doen. Fietsen blijft daar uiteraard een heel belangrijk aspect in. Dit is dus zeker geen oproep om niet te fietsen. Dat zegt u ook niet, mevrouw Lambrecht, maar ik wil dat toch heel duidelijk meegeven. We moeten er juist voor zorgen dat zoveel mogelijk mensen blijven fietsen, maar dat moet natuurlijk in veilige omstandigheden zijn, vandaar die extra middelen. Dat is sowieso een positief element.

Ik ben ook blij dat vandaag een heel aantal collega's zeggen dat bij de evaluatie van die extra middelen het niet over het aantal extra kilometers aan fietspaden gaat. De klemtoon moet vooral liggen op een groter aanbod veilige fietspaden en kruispunten.

Er moeten natuurlijk ook meer fietspaden komen. Daar ben ik van overtuigd. Ook dit is een en-en-verhaal. Er moeten meer, maar vooral ook bredere en veiligere fietspaden met conflictvrije kruispunten komen. Dat is heel belangrijk.

Mevrouw Fournier, u hebt me een vraag gesteld over de diverse acties om mensen ervan te overtuigen de fiets te nemen. Het kan om commerciële acties of door de

minister van Toerisme of de minister van Sport ondersteunde acties gaan, maar ik denk dat we elke actie om mensen aan het fietsen te krijgen alleen maar kunnen toejuichen. Daar is geen rechtstreeks overleg over geweest, maar het is heel belangrijk dat we mensen aan het fietsen krijgen.

Vanuit het mobiliteitsoogpunt moeten we vooral inzetten op het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. We moeten zo veel mogelijk mensen ertoe aanzetten de modal shift te maken en niet de wagen, maar een duurzaam vervoersmiddel te gebruiken. Ook de recreatieve verplaatsingen zien we liever met de fiets gebeuren.

Het kan een eigen fiets of een deelfiets zijn. We hebben gisteren nog campagne gevoerd met betrekking tot de blue bikes. Alle elementen zijn goed om zo veel mogelijk mensen aan het fietsen te krijgen. Het moet natuurlijk geen overkill zijn, maar daar zijn we op dit ogenblik nog niet aan toe.

Mijnheer Meremans, u hebt aangehaald dat meer mensen die fietsen, betekent dat ook meer knelpunten of problemen wordenesignaleerd. We hebben het hier al meerdere keren over het meldpunt gehad. Op dat vlak denk ik dat we een en ander kunnen bijsturen. Ik heb de administratie gevraagd in kaart te brengen hoe het bij het meldpunt op dit ogenblik precies verloopt. Binnen welke tijdsspanne wordt effectief tot actie overgegaan? Ik kan wel zeggen dat binnen dertig dagen een antwoord volgt, maar als dat antwoord luidt dat het probleem zal worden bekeken, heeft de indiener van de melding daar weinig boodschap aan. Het is heel belangrijk dat we zo snel mogelijk bekijken hoe heel dat meldingsproces verloopt en hoe we de diensten ertoe kunnen aanzetten om sneller gevolg te geven aan bepaalde elementen, zeker als het gaat om gebreken aan de weg die gevaarlijk kunnen zijn en aanleiding tot ongevallen kunnen geven.

Ik wil de studie waar ik naar verwezen heb zeker niet counteren, maar ik heb duidelijk geduid dat het om een studie van de perceptie bij een aantal specifieke doelgroepen gaat. De cijfers zijn niet goed, maar het grootste aantal dodelijke verkeersongevallen vinden we niet bij de enkelvoudige fietsongevallen, maar bij de ongevallen met gemotoriseerd verkeer. Bij 83 procent van de fietsongevallen waarbij doden vallen, is ook een motorvoertuig betrokken.

Ik wil dit niet nuanceren, want elk dodelijk ongeval blijft er eentje te veel, en daar moeten we op blijven inzetten. Het is opnieuw een en-en-verhaal. Om er zo veel mogelijk fietsers op te kunnen laten rijden, is de infrastructuur heel belangrijk. De infrastructuur moet aan een heel goede screening van de veiligheid en de toegankelijkheid worden onderworpen. Om zich op een veilige manier te kunnen verplaatsen, gaat het daarnaast ook om het gedrag en de gewaarwording van de mensen zelf.

We blijven ten volle op sensibiliserende acties en opleidingsacties inzetten. Ik zal niemand verplichten. Ik zal de lokale besturen niet verplichten om opleidingen of vormingen aan te bieden. Heel wat lokale besturen en middenveldorganisaties stellen al tal van opleidingen ter beschikking, soms ten aanzien van specifieke doelgroepen. Ook in scholen worden specifieke opleidingen gegeven. Ik denk dat het goed is dat ten volle op de educatie wordt ingezet, maar ik blijf het een brug te ver vinden om dat te verplichten.

We blijven het meldpunt, de infrastructuur en alle mogelijke campagnes alleszins opvolgen. We blijven hier zeker ten volle op inzetten. Als we over meer verkeersveiligheid spreken, mag dat geen holle slogan zijn. Er moet ook daadwerkelijk verandering komen. Er moet sowieso een trendbreuk komen. Als ik het aantal dodelijke slachtoffers en het groot aantal mensen met lichamelijke letsels zie, moet er wel degelijk iets gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u nogmaals voor uw uitgebreide antwoorden op al onze vragen. U hebt er al een paar keer naar verwezen, ook in vorige commissievergaderingen, dat er een fietsvademecum op komst is in 2021. Het is de bedoeling dat de fietspaden nog beter zullen worden. Maar dat maakt ook dat het aantal fietspaden dat zal voldoen aan het fietsvademecum, sterk zal terugvallen. Ik denk dat we in ons achterhoofd moeten houden dat die cijfers kort na het nieuwe fietsvademecum niet echt heel positief zullen zijn, maar dat mag ons er niet van weerhouden om echt wel fundamenteel te werken aan het nieuwe fietsvademecum, met één doel, namelijk veiligere fietspaden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Klaas Sloomans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelheidsverlaging op de ring rond Brussel – 2652 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Sloomans heeft het woord.

Klaas Sloomans (Vlaams Belang): Collega's, zoals jullie weten, besliste de Vlaamse Regering eind vorig jaar om op de Brusselse ring in het kader van het klimaatplan een snelheidsbeperking in te voeren van 120 naar 100 kilometer per uur. Als reden werd aangegeven dat men de CO₂-uitstoot wil beperken met 55 megaton. Nu blijkt echter dat die maatregel zo goed als geen invloed heeft op de CO₂-uitstoot. Verkeersexpert Hajo Beeckman – jullie kennen de man allemaal ongetwijfeld – stelde dat de snelheidsbeperking de komende 10 jaar goed zou zijn voor een daling van 0,13 megaton of amper 0,2 procent van de beoogde doelstelling van 55 megaton. Kortom, minister, collega's, alles toont aan dat het klimaatargument dat hierbij werd aangehaald, totaal geen hout snijdt waardoor het er dus op lijkt, en het eigenlijk ook zo is, dat dit gewoon een nieuw rondje autopesten is, om op die manier ook nog eens te gaan cashen via de flitspalen voor degenen die er bij nacht eventueel nog in zouden kunnen slagen om op de Brusselse ring sneller te rijden dan 100 kilometer per uur.

Minister, ik weet dat u van Limburg bent en misschien zit het daar in de genen dat jullie iets trager praten maar ook iets trager rijden, maar tot nader order is dat bij ons niet het geval. Wat mijn argumentatie betreft, heeft mijn olifantengeheugen ervoor gezorgd dat ik mij in goed gezelschap bevind, want het is uw oud-voorzitter en oud-Eurocommissaris Karel De Gucht, die in De Afspraak in december 2019 specifiek over deze maatregel stelde: "Met wat is men in godsnaam bezig in die Vlaamse Regering?". Hij doelde op het feit dat je nooit sneller kunt rijden op de Brusselse ring dan 100 kilometer per uur, waardoor die maatregel een lege doos is. Het is niet alleen Karel De Gucht die dat zegt, ook de woordvoerder van het Vlaams Verkeerscentrum, Peter Bruyninckx, als ik mij niet vergis, stelde daarover: "17 uur per dag zit de ring op of over zijn totale capaciteit. In de praktijk zal het verkeer tussen 10 uur 's avonds en 5 uur 's ochtends, dat vroeger wel 120 kon rijden, nu worden gedwongen om het trager aan te doen, en dat voor 2,9 procent van de snelwegen. Wat je daarmee wint, is me niet geheel duidelijk." Mocht het klimaatargument nu echt uw bekommernis zijn, minister, dan zou je het kunnen doen op die plaatsen waar je ook daadwerkelijk tijdens de normale uren 120 kilometer per uur kunt rijden. Ik ben daar voor de duidelijkheid geen voorstander van. Maar als het klimaatgegeven dan toch uw argumentatie is, dan zou dat uw geloofwaardigheid alleszins versterken.

Minister, welk bewijs, of welke studie, legt u voor die aantoont dat deze snelheidsverlaging een fundamentele, significante invloed heeft op de luchtkwaliteit in het

kader van de CO₂-uitstoot? Hebt u ter zake overleg gepleegd met uw Waalse collega Henry, van Ecolo nota bene, die dus weigert om die maatregel in te voeren omdat hij vindt dat de klimaatimpact gewoon verwaarloosbaar klein is? Indien u met de man hebt overlegd, wat waren daarvan dan de resultaten? Nu is het immers inderdaad kafka. Ik bevind me in het zuiden van Brussel, dus ik weet zeer goed waarover ik spreek. Ik heb ook wel wat Waalse vrienden. Als ik nu bijvoorbeeld doorrijd van Brussel naar La Hulpe in Waals-Brabant, dan word ik op één snelweg eigenlijk geconfronteerd met drie verschillende snelheidsbeperkingen, namelijk 90, 100 en 120 kilometer per uur.

Is er overleg geweest met Vias Institute of het Vlaams Verkeerscentrum? Zo ja, wat waren daarvan de resultaten?

Tot slot, en misschien het belangrijkste, bent u bereid om, op basis van de wetenschappelijke inzichten die naar voren zijn gekomen, de maatregel alsnog in te trekken en het gezond verstand te laten zegevieren?

De voorzitter: Collega Sloomans, dank u wel. Voor alle duidelijkheid, Limburgers spreken misschien trager, maar daardoor ook duidelijker, mooier en warmer.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Sloomans, dank u wel voor uw vragen. Ik heb een klein beetje de indruk dat u warm en koud blaast, want het is mij eigenlijk niet erg duidelijk wat u nu wenst inzake snelheidsregimes. U geeft alleszins aan dat er drie verschillende snelheden zijn op de ring rond Brussel. Ik kan u verzekeren dat er regelmatig nog meerdere andere regimes zullen zijn, want telkens als er wegenwerken zijn, dan zijn er nog andere snelheidsregimes. Kortom, dat varieert, en niet alleen op de ring rond Brussel, maar op heel wat van onze gewest- en autosnelwegen.

U vroeg me welk bewijs ik heb dat de snelheidsverlaging een fundamentele invloed heeft op de luchtkwaliteit. U verwijt me dat dit veeleer een vorm van 'autobashen' dan een klimaatmaatregel is. Wat dat betreft, moet ik misschien uw geheugen een klein beetje opfrissen. Deze Vlaamse Regering heeft op 25 oktober 2019 het Vlaams luchtbeleidplan 2030 goedgekeurd en heeft op 9 december 2019 een Vlaams Energie- en klimaatplan goedgekeurd. In beide plannen wordt wel degelijk verwezen naar een aantal elementen waarmee we inzake transport en vervoer een aantal maatregelen willen nemen om de doelstelling te halen om tegen 2030 de broeikasgasemissies te reduceren met 35 procent ten opzichte van 2005. Het is dus zeker niet zo dat dit gewoon een vorm van autobashen is, zoals u stelt. Dit is wel degelijk gefundeerd, op basis van beide plannen.

Meer nog, in ons Vlaams Energie- en Klimaatplan staat heel duidelijk dat er een pakket aan maatregelen zal worden uitgewerkt, onder meer met betrekking tot de ring rond Brussel. Er blijkt "dat het scenario met een snelheidsbeperking tot 100 km/u op de R0 een (...) positieve impact heeft op de CO₂ uitstoot, en waarbij de huidige doorstroming min of meer op peil gehouden blijft." Daar kunt u dus al letterlijk lezen dat wij dat doen. Ik lees verder: "In dit kader monitoren we de impact van technologische evoluties, o.a. de verdere elektrificatie van het wagenpark, waar we ten volle op inzetten. De komende jaren zullen eveneens ingrijpende en minder ingrijpende werken langsheen (...) de R0 worden uitgevoerd. Hierdoor zal het snelheidsregime moeten worden aangepast naar maximum 100 km/u. Dit is geen generieke maatregel voor het ganse snelwegennetwerk. We overleggen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om dit in te voeren." Dat lezen we allemaal expliciet in dat plan.

We houden natuurlijk vast aan wat is goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Daar zijn we consequent in, en dan gaan we ook over tot de uitrol daarvan. Dat hebben we ook effectief gedaan.

Bijkomend kan ik u zeggen dat een onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum heeft aangetoond dat een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur op de R0 wel degelijk een impact heeft op de luchtkwaliteit, terwijl de doorstroming op diezelfde R0 niet in het gedrang komt. Vandaar dus die maatregel.

Voor dit specifieke snelheidsregime dat we hier invoeren, heb ik geen contact opgenomen met mijn Waalse collega Henry. De ring rond Brussel behelst in totaal 75,4 kilometer, waarvan 51,1 kilometer beheerd wordt door Vlaanderen, 6,58 kilometer door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en 17,78 kilometer door het Waalse Gewest. Waarom zijn we wel in overleg geweest met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Sommige wegdelen zijn in eigendom van de ene, maar worden beheerd door de ander en vice versa, vandaar dat er in het Vlaamse Energie- en Klimaatbeleidsplan stond dat overleg nodig was en dat we ook effectief overlegd hebben. Gezamenlijk zijn we tot de conclusie gekomen dat we die 100 kilometer per uur kunnen invoeren tegen 1 september aanstaande.

U vroeg ook nog of er overleg is gepleegd met Vias institute. Dat is een wat vreemde vraag, want Vias houdt zich niet bezig met de luchtkwaliteit of de milieu-problematiek. Vias is ook geen geregionaliseerde instantie, terwijl luchtkwaliteit en dergelijke wel geregionaliseerd zijn. U vroeg bijkomend of er ook contact is geweest met het Vlaams Verkeerscentrum. Daar heb ik al op geantwoord: het Verkeerscentrum heeft inderdaad onderzocht of 100 kilometer per uur ook een impact had op enerzijds de luchtkwaliteit en anderzijds de doorstroming. Op grond daarvan konden we het dan ook invoeren.

De voorzitter: De heer Slootmans heeft het woord.

Klaas Slootmans (Vlaams Belang): Het zal u verbazen, minister, maar ik heb mij toch even ingelezen over dit onderwerp. Ik heb inderdaad gelezen dat er een studie is geweest, onder andere ook van het Vlaams Verkeerscentrum. En die zeggen inderdaad dat er een impact is. Die zeggen dat er een significante impact is, als je het overall doet. Dan zou het inderdaad een significante invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit. U zegt dat er een impact is als je dat alleen op de Brusselse ring doet. Dat klopt: een impact van 0,2 procent. Dat is wat we vaststellen. Dat is wat de realiteit is. Als u dat een impact noemt, verwijt ik u toch enigszins het slecht omspringen met goede argumenten.

Minister, er is niets mis met iemand die terugkomt op zijn beslissing, omdat studiewerk aantoont dat het toch niet zo'n goed idee is. Er is niets mis met voortschrijdend inzicht. Maar wat wel bezwaarlijk is en wat wel pijnlijk is, is een minister die een maatregel doordrijft, omdat ze weigert toe te geven dat ze fout zat, omdat ze zich eigenlijk een beetje liet meeslepen door een meute overspannen ecologen, die eigenlijk geen wetenschappelijke basis hebben. Dat is toch een beetje wat hier vandaag gebeurt.

Ik heb dan ook niet echt een bijkomende vraag, maar wel een oproep: bekijk de realiteit, geef uw fouten toe, luister naar het Vlaams Verkeerscentrum, naar de Hajo Beeckmans van deze wereld, en stop met het autopesten. Wat winnen we nu met een maatregel die nul effect heeft en die uiteindelijk maar één doel dient, namelijk de autobestuurder, die al platgeslagen wordt met taksen, die suf geslagen wordt met accijnzen en belastingen, nog verder te gaan uitmelken via flitspalen door een snelheidsbeperking in te voeren, die totaal geen invloed heeft op de doelstelling die u beoogt? Stop dus met het viseren van die Brusselse ring en cul-pabiliseer geen mensen die 109 of 110 kilometer per uur rijden – bij nacht dan, want dat is het enige moment dat je dat daar kunt rijden – en laat u niet opjagen door een minuscule minderheid uit Brussel zonder draagvlak in Vlaanderen.

Minister, u bent tot nader order de Vlaams minister van Mobiliteit en niet de lijfeigene van Brussels minister Van den Brandt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Sloomans, ik laat me door niemand opjagen, ook niet door u. Ik zie niet in dat ik hier een fout zou hebben begaan en ik zal dus op geen enkele beslissing terugkomen. Ik verwijs naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan, naar ons luchtbeleidsplan en naar de bevindingen van het Vlaams Verkeerscentrum. U zwaait nu met papieren, maar ik zal de cijfers citeren die ik heb gekregen.

Uit de bevindingen van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat de stikstofuitstoot met 10,2 procent afneemt, de fijnstofuitstoot met 5,5 procent afneemt en de impact op het klimaat door de CO₂-uitstoot met 4,5 procent afneemt. We zouden natuurlijk kunnen overwegen die percentages enorm te laten stijgen door geen enkele auto meer over de R0 te laten rijden. Dan zou alles drastisch dalen, maar ik denk niet dat dit een optie is. De R0 is nog steeds een weg die voor het transport en het vervoer van mensen is bestemd. Daar mogen auto's rijden en de doorstroming mag niet in het gedrang komen. We hebben de afweging tussen de impact op het klimaat en de doorstroming gemaakt.

Om die reden hebben we in samenspraak met en niet onder dwang van een andere instantie, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, de weloverwogen beslissing genomen om de maximumsnelheid van 100 kilometer per uur in te voeren. Misschien moet ik uw geheugen opfrissen. Op bepaalde weggedelen was de maximumsnelheid al 90 kilometer per uur in plaats van 120 kilometer per uur. Ik verwijs onder meer naar de site in Vilvoorde. U doet meteen teken dat het een klein gedeelte is, maar uit veiligheidsoverwegingen geldt op bepaalde wegvlakken nu al een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur.

Dit betekent niet dat ik overweeg om overal een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur en 70 kilometer per uur voor het zwaar vervoer in te voeren. We laten ons leiden door objectieve cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum, waaruit blijkt dat een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op basis van de afweging tussen de doorstroming en de impact op het klimaat een goede maatregel is. Aangezien dit gebeurt in uitvoering van twee door de Vlaamse Regering goedgekeurde beleidsplannen houden we hier aan vast.

De voorzitter: De heer Sloomans heeft het woord.

Klaas Sloomans (Vlaams Belang): Minister, ik vrees dat u de waarheid al dan niet moedwillig soms een beetje geweld aandoet. Ik heb ook over die daling met 10 procent gelezen. Indien de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur tot 100 kilometer per uur wordt verlaagd, daalt de CO₂-uitstoot met 10 procent. Het gaat dan om alle snelwegen in België. Ik heb het citaat hier letterlijk voor me.

U viseert alleen de Brusselse Ring, tot nader order een van de belangrijkste economische mobiliteitstrajecten van het land, waar mensen over rijden die sparen, ondernemen en zuurstof aan onze economie geven. Zij worden nu gestraft. Dat is de realiteit.

Minister, ik zie dat zelfs het voortschrijdend inzicht niet tot uw capaciteiten behoort. Ik betreur dat ten zeerste. Uit wanhoop zou ik u tot slot misschien vragen om het niet te doen voor mij, maar voor uw eigen gewezen partijvoorzitter Karel De Gucht.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een volwassen assetmanagement bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken – 2727 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Voorzitter, de Vlaamse overheid bezit tal van roerende en onroerende eigendommen, waaronder kunstwerken zoals bruggen, tunnels, keermuren, wegen, waterwegen, fietspaden, kaaien en sluizen. We kennen het allemaal. Het gaat evenzeer ook om rollend en varend materiaal.

De totale waarde van dit alles gaat zelfs richting 30 miljard euro.

Deze 'assets' moeten bij voorkeur als een goede huisvader, gemonitord, beheerd, onderhouden en desnoods vervangen worden. Dit beheer wordt 'assetmanagement' genoemd, maar dat weten jullie. Blijkbaar kan daaraan nog worden gesleuteld. Een beter assetmanagement is niet zonder belang, vooral omdat de levensduur van deze zaken vaak decennia, soms zelfs meer dan honderd jaar, overspant.

Tijdens de bespreking van de interpellatie van collega Rzoska over het ontbreken van een systematische aanpak van de zogenaamde brokkelbruggen in Vlaanderen, verwees u naar de studie van Deloitte 'Eerst houden, dan bouwen'. Die studie toont aan dat er qua assetmanagement nog ruimte voor verbetering is. Hoe dan ook is assetmanagement een instrument om grote bedragen op een verantwoorde manier te gebruiken om de eigendommen van de overheid efficiënt en op lange termijn te beheren. Eenmaal volledig operationeel, is een volwassen assetmanagement een zelfs bijzonder efficiënt beleidsinstrument.

Ter illustratie volgende passage uit de managementsamenvatting van de studie 'Eerst houden, dan bouwen': "Ook inzake volwassenheidsniveau van het assetmanagement binnen beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken zijn er nog belangrijke stappen te zetten." Zo scoort Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) wat assetmanagement betreft structureel lager dan het industriegemiddelde. En nog een citaat: "De noorderburen uit Nederland daarentegen passen al jaren een gedegen strategie toe wat betreft investeringen in publieke infrastructuur, wat hen op het World Economic Forum recent ook kroonde tot het 'land met de beste infrastructuur van Europa'." Deze studie merkt gelukkig ook op dat we op een punt gekomen zijn "waar de toestand van de assets en hun beheer nog omkeerbaar (is) en deze inhaalbeweging kan ingezet worden zonder grote gevolgen voor de publieke dienstverlening en de veiligheid".

Minister, zult u de aanbevelingen uit deze studie ter harte nemen en inzetten op een volwaardig volwassen assetmanagement? Kunt u een stand van zaken geven over het huidige beleid rond assetmanagement bij het departement? Hoe zult u dat assetmanagement binnen MOW concreet aanpakken? Welke timing voorziet u hiervoor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer De Veuster, voor uw vragen. Het hele verhaal van het assetmanagement en de studie van Deloitte is reeds uitvoerig aan bod gekomen in de commissie op 7 mei 2020. Toen hebben we duidelijk aangekondigd dat we de aanbevelingen in die studie zeker ter harte nemen en dat het wel degelijk een wake-upcall is dat er een en ander moet veranderen.

U vraagt specifiek of we de aanbevelingen ter harte nemen binnen het departement MOW en hoe we gaan inzetten op het volwassen maken van het assetmanagement.

Ik kan wat dat betreft verwijzen naar onze beleidsnota waarin we daar wel degelijk aandacht aan hebben gegeven. We kondigen heel duidelijk aan dat onze infrastructuur efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden moet worden. Er moet ook een continue en periodieke monitoring zijn, een kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur. Dan focussen we vooral op onze wegen, spoorwegen, bruggen, tunnels, sluizen, kortom alle mogelijke infrastructuur. Die moet uiteraard goed beheerd worden. Er moet ook een continue monitoring en een kwaliteitsbewaking zijn.

Zoals ik al zei, zijn we daar tijdens de commissievergadering van 7 mei 2020 al heel uitgebreid op ingegaan. Toen ging het specifiek over de toestand van de kunstwerken. Ik heb toen verwezen naar de studie van Deloitte. In deze studie wordt niet alleen ingegaan op het verhaal van onze kunstwerken maar worden ook de drie assetthema's ten volle besproken: land, kunstwerken en water.

Er blijkt ook uit die studie dat er ten volle moet worden ingezet op twee pijlers. Enerzijds, zegt men, is er een duidelijke en grote nood aan extra middelen voor het onderhoud van de infrastructuur. Daarvoor is een gericht plan van aanpak in opmaak. Momenteel bekijken we of we ook in het kader van het economisch relanceplan eventueel extra middelen kunnen vrijmaken. U hebt het gisteren misschien gevolgd in de plenaire vergadering. Daar is meermaals verwezen naar de moed-investeringen (mobiliteit, onderzoek en ontwikkeling, energie en digitalisering), naar datgene waarin expliciet moet worden geïnvesteerd. Daarbij staat de m natuurlijk voor mobiliteit, voor onze assets die we ten volle moeten koesteren en waaraan we alle aandacht moeten geven. Daarvoor zijn er ook heel wat extra middelen nodig. Dat blijkt zeker uit die studie van Deloitte.

Anderzijds moet er volgens de studie een verdere implementatie zijn van een professioneel assetmanagement. Men moet ervoor zorgen dat de bijkomende middelen die we kunnen aanwenden, zo efficiënt en effectief mogelijk kunnen worden ingezet. Daarmee zijn we op dit ogenblik bezig. Ik ga niet alle mogelijke acties opsommen die we binnen het Departement MOW op dit ogenblik doorlopen om tot een volwassen assetmanagement te komen. Ik denk dat dat allemaal wat ver zou leiden, maar ik wil u zeker meegeven dat we het risicobeheer heel nauwgezet opvolgen, net als het data- en informatiebeheer, het levenscyclusbeheer en het continue verbeteren. Dat zijn vier extra elementen waarop we specifiek actie ondernemen om te komen tot een heel duidelijk gericht assetmanagement, dat dan ook tegelijk beleidsdomeinbreed wordt getrokken. Die assets hebben we immers uiteraard bij alle entiteiten binnen MOW, en we moeten daar een heel grondig management voor opleggen.

U vroeg een stand van zaken. Ongeveer een maand geleden hebben we met de diverse entiteiten van MOW samengezeten om te bekijken hoe we dat kunnen aanpakken. De kwestie van de kunstwerken is natuurlijk een heel belangrijk gegeven, met onze diverse categorieën kunstwerken. Op dat vlak moet er ook dringend een en ander gebeuren. Het gaat echter verder dan dat. Het gaat over alle assets die we hebben. Daar zijn we op dit ogenblik dus volop mee bezig. Ik verwacht dat we alleszins in het najaar van de administratie een gericht plan van aanpak kunnen krijgen om dat assetmanagement toekomstgericht veel beter en op een volwassen manier te doen verlopen.

Ik zal me vandaag niet vastpinnen op een heel concrete timing, maar alleszins zou onze administratie in het najaar een duidelijk plan van aanpak kunnen meegeven. Ik hoop dat we daar dan ook heel gericht mee verder kunnen gaan.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, dank u wel. Ik heb er alle begrip voor dat u nog niet alle details kunt geven. Ik hoop dat we die in het najaar dan wel zullen

krijgen, want dit is een belangrijk iets. Als er, zoals gisteren reeds in de plenaire vergadering werd gezegd, met het moed-principe heel wat extra aandacht kan gaan naar mobiliteit, dan zullen we dat natuurlijk ook met heel veel interesse volgen. De details zullen we dan wel krijgen.

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 een informatie-campagne rond de reddingsrijstrook voor hulpdiensten – 2736 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, op donderdag 11 juni werd in de Kamer een wetsvoorstel van sp.a goedgekeurd waardoor bestuurders binnenkort verplicht een brede strook moeten vrijlaten als ze op een rijbaan met twee of meer rijstroken in de file staan. Daardoor wordt een reddingsstrook gecreëerd om ruimte te geven aan de hulpdiensten.

Vandaag schrijft de wegcode voor dat er een doorgang moet worden vrijgemaakt zodra men sirenes hoort, maar er zijn geen duidelijke regels over hoe dat precies moet, en dus doet iedereen maar wat. Daar komt nog bovenop dat er bij filevorming nog weinig ruimte is om te manoeuvreren. Het gevolg is dat de hulpdiensten vandaag toch vaak over de pechstrook naar een ongeval moeten rijden, wat verre van ideaal is. De pechstrook is daar niet voor bedoeld, er liggen soms brokstukken op die strook, er staan voertuigen met pech die de doorgang blokkeren en soms is er zelfs helemaal geen pechstrook.

Met deze wet komt er nu één heldere regel, zoals die er ook al in veel andere Europese landen is. In de toekomst zal men, zodra men in een file belandt, proactief een vrije ruimte of reddingsstrook voor de hulpdiensten moeten openlaten. Voertuigen op de linkerrijstrook moeten uiterst links gaan staan en al de rest zoveel mogelijk naar rechts, waardoor er naast de linkerrijstrook een reddingsstrook ontstaat. Dat is dus fundamenteel anders dan wat men vandaag moet doen. In het vervolg maakt het ook niet uit of je in een structurele file staat of in een file veroorzaakt door een ongeval, en of je al of niet sirenes hoort. De vrije ruimte in de file moet er steeds zijn, voor het geval de hulpdiensten ze nodig zouden hebben. De tijd die daarmee gewonnen wordt, kan letterlijk levens redden.

Vias institute, de vereniging van ambulanciers en de vereniging van brandweervrijwilligers zijn dan ook erg enthousiast. Als de wet in het Staatsblad verschijnt, wordt de regel ook officieel opgenomen in het verkeersreglement. Dat is ten laatste over een maand het geval, en dus is het nu aan de gewesten om de weggebruiker daarover te informeren en een campagne op te zetten.

Minister, bent u van plan om een informatiecampagne rond het vormen van de reddingsstrook op poten te zetten? Via welke kanalen zult u dat verspreiden? Werd er al nagedacht over signalisatie langs de weg zodra de regel in het verkeersreglement staat? In het buitenland wordt dat onder andere aangegeven op de dynamische borden boven de snelweg.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag, mevrouw Lambrecht. Ik kan u verzekeren dat wij zeker positief advies hadden gegeven voor het wetsvoorstel dat inmiddels definitief is goedgekeurd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is (AWV) momenteel een informatiecampagne rond de reddingsstrook aan het voorbereiden. Die bestaat ten eerste uit een animatiefilmpje waarin op een laagdrempelige manier de nieuwe regels worden uitgelegd. Dat zal via diverse kanalen, onder andere social media en websites, worden verspreid. Tegelijk gaat men na of men ook een campagne kan voeren via de afficheborden langs de snelwegen. U weet dat die afficheborden om en om gebruikt worden en dat er nog een aantal campagnes in de pijplijn zaten. Ik kan dus nog niet met zekerheid zeggen of die al in het najaar zullen komen. Alleszins is dat wel een mogelijkheid.

Mijn administratie zal eenzelfde beleid voeren zoals ze in het verleden heeft gedaan met betrekking tot de algemene regels van het verkeersreglement. Dergelijke regels moeten in principe op zichzelf gelden en zouden niet continu in herinnering moeten worden gebracht met specifieke verkeersborden. Dat kadert in de visie dat de weggebruiker zoveel mogelijk moet worden gefocust op de wettelijke verkeersborden met directe boodschappen van het verkeersreglement aan de weggebruiker. Snelheidsbeperkingen en dergelijke dus wel, maar specifiek rond het verhaal van de reddingsstrook lijkt het ons niet aangewezen om dat met verkeersborden aan te duiden, maar dus wel via aangepaste campagnes, die we dan ook gericht zullen voeren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Bedankt voor uw antwoord, minister. Eén punt is mij nog niet duidelijk. Over een maand zal het er al zijn, en ik zie dat de affichecampagne misschien pas in het najaar is voorzien. Wil dat dan zeggen dat men met die reddingsstroken zal starten zonder dat er een infocampagne gestart is?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Mevrouw Lambrecht, ik wil uw tweede vraag wel, maar uw eerste vraag niet bijtreden. U gaat ervan uit dat met dit wetsvoorstel een duidelijke situatie tot stand is gekomen. Ik ben het daar niet mee eens. Ik vraag me, samen met u, wel af of een informatiecampagne in het najaar niet wat laat komt. We kunnen wel zeggen dat het duidelijk is dat als er een file is, een rijstrook moet worden vrijgemaakt, zodat de hulpdiensten kunnen doorrijden, maar wat mij betreft, is er echter nog wat onduidelijkheid.

Minister, hoe zit het met een stop-and-go-file? Wanneer spreken we van een file die leidt tot de situatie waarover het wetsvoorstel spreekt? Hoe zit het met motorrijders? Mogen zij op die rijstrook rijden? Dit zijn geen vragen aan u. Het zijn opmerkingen om de onduidelijkheid in de wet aan te halen. Ik vraag hierover duidelijkheid. Zullen de politie- en hulpdiensten consequent die rijstrook gebruiken? Het kan immers dat zij van de pechstrook gebruik maken. Dat zijn zaken die moeten worden uitgeklaard alvorens we over een duidelijk wetsvoorstel kunnen spreken.

Wat mij betreft, is er op dit ogenblik geen duidelijke wet. Er moet dringend communicatie komen, zodat we weten wanneer we over een file spreken. Is een stop-and-go-file een file? In welke situaties kunnen motorrijders van die rijstrook gebruikmaken?

Lode Ceysens (CD&V): Minister, ik wil me hier nog even bij aansluiten. We hebben dit wetsvoorstel in de Kamer van Volksvertegenwoordigers mee goedgekeurd. We denken dat het goed en nuttig is. Op de Duitse snelwegen kunnen we dat nu al ervaren. De Rettungsgasse, zoals het daar wordt genoemd, is overal geafficheerd en dat werkt. Het gaat daar veel sneller dan de manier waarop de hulpdiensten zich hier dikwijls een weg door files moeten banen.

Ik heb nog een bekommernis om de goede en degelijke communicatie hierover. Als transitland moeten we erop toezien dat de buitenlanders op onze wegen dit

begrijpen. Een reddingsstrook werkt natuurlijk enkel als ze over de volledige lengte van de strook vrij is. Als er sporadisch een aantal bestuurders zijn die niet weten dat ze zich hieraan moeten houden, is het effect helemaal weg.

Minister, ik heb een bijkomende vraag. Wat zult u ten aanzien van de buitenlandse bestuurders ondernemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Mevrouw Lambrecht, het was misschien niet heel duidelijk wat betreft de campagne, maar ik heb daarstraks gezegd dat er een animatiefilmpje wordt gemaakt dat op verschillende kanalen kan worden verspreid om zodoende duidelijkheid te brengen over deze aanpassing in de wetgeving. Wat betreft de campagneborden langs onze gewestwegen, heb ik gezegd dat ik nog geen zekerheid heb of dit in het najaar kan worden uitgerold. AWW is dit aan het bekijken. U weet dat onze borden langs de gewestwegen door verschillende entiteiten gebruikt worden voor campagnes. Dit komt daartussendoor. We gaan nog even kijken wanneer we onze affiches op de borden langs de gewestwegen effectief kunnen uitrollen. Dat wat betreft de campagne.

Bijkomend moet ik misschien ook zeggen dat die reddingsrijstrook niet helemaal als een verrassing komt, want er zijn al een aantal organisaties die daaromtrent reeds campagne gevoerd hebben. We denken onder andere aan de vzw 'Drive up Safety.' Daar is al regelmatig campagne gevoerd om een vrije doorgang te laten als er een prioritair voertuig aankomt. Tegelijkertijd zijn er ook een aantal handboeken waarin is uitgelegd hoe het principe van die reddingstrook moet worden geïnterpreteerd, en hoe het juist gevolgd moet worden.

Mijnheer Lantmeeters, ik begrijp uit uw opmerkingen dat u het niet helemaal eens bent met de wetgeving. Ik kan alleen maar meegeven dat het gaat over een wetsvoorstel dat ingediend was in de Kamer, maar dat wij in Vlaanderen, na onderzoek daaromtrent, een positief advies hebben gegeven omdat we er wel degelijk de meerwaarde van inzien. Het wetsvoorstel is inmiddels definitief goedgekeurd. Het maakt deel uit van de Wegverkeerswet en is te respecteren. Men kan daar blij mee zijn of niet, alleszins hebben wij vanuit Vlaanderen een positief advies gegeven omdat wij van oordeel zijn dat dit wel bijdraagt tot de verkeersveiligheid en dat het voor elke bestuurder duidelijk is dat ingeval er file of sterk vertraagd verkeer is, er een reddingsstrook moet worden gevormd als prioritaire voertuigen aankomen, zodat ze voldoende ruimte en een vlotte doorstroming kunnen hebben. In die zin denk ik dat het wel vrij duidelijk is. Mocht dat niet zo zijn, dan zult u zich tot de Kamer van Volksvertegenwoordigers moeten wenden om daar meer uitleg over te krijgen.

Mijnheer Ceyssens, iedereen die zich in Vlaanderen begeeft op de openbare weg, wordt uiteraard geacht de wet te kennen, ook al is er een wijziging in de wet. Maar opnieuw, ik denk dat we met een aantal campagnes die we opzetten, proberen zoveel mogelijk mensen zich ervan bewust te maken. Maar we kunnen op dit ogenblik moeilijk zeggen dat we alle buitenlandse weggebruikers nog eens gaan aanschrijven. Het is zoals elke aanpassing die er in onze wetgeving komt. Iedereen wordt geacht de wet te kennen. Of men nu een buitenlandse weggebruiker is, een Vlaamse of een Belgische, daar gaan we niet echt een onderscheid in maken. We bekijken alleszins hoe men zo snel mogelijk campagnes hierrond kan opzetten.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord. Ik heb niets toe te voegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van Fietsberaad Vlaanderen over eenduidige voorrangsregels voor fietsers – 2762 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, Fietsberaad Vlaanderen stelde onlangs een uitgebreid advies voor met betrekking tot voorrangsregels in zones 30 en 50, uiteraard met de focus op de fietsers.

Op dit moment bestaan er immers geen eenduidige regels, waardoor het voor fietsers, maar ook voor andere weggebruikers vaak niet duidelijk is welke regel van tel is. Op eenzelfde soort weg kan je de ene keer een voorrang van rechts tegenkomen en op het volgende kruispunt een voorrangsregeling met verkeersborden. Dat is absoluut niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Met het advies wil Fietsberaad een duidelijk kader naar voren schuiven, vertrekkend vanuit enkele algemene principes. In een zone 30 met gelijkwaardige wegen zonder fietspaden zou de voorrang van rechts standaard moeten zijn. Een fietsroute of een fietsstraat zou in een zone 30 dan weer consequent voorrang moeten krijgen op andere wegen.

Het kader dat Fietsberaad heeft opgesteld, is niet te nemen of te laten, maar biedt in de eerste plaats een duidelijk houvast voor wegbeheerders om de voorrangssituatie bij kruisingen te bepalen. Uiteraard zijn er steeds afwijkingen mogelijk op basis van lokale omstandigheden, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een school of een beperkte zichtbaarheid.

Minister, hoe staat u tegenover het invoeren van 'Een leesbare voorrang' van Fietsberaad Vlaanderen? In hoeverre past het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de principes uit dit advies reeds toe op gewestwegen binnen een zone 50 of zone 30? Bent u bereid om de principes van dit advies op te nemen in het Vademecum Fietsvoorzieningen, waar u mee bezig bent, en in andere vademecums, zoals het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten?

De voorzitter: Ik wil voor de volledigheid nog even meegeven dat de heer Lantmeeters mij laat weten dat hij bij de vorige vraag niet bedoelde dat hij niet akkoord gaat met de wetgeving, maar wel verduidelijking vraagt omtrent de wetgeving.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, we hebben inderdaad kennis genomen van het advies van Fietsberaad over de kwestie van de leesbare voorrangsregels. Uiteraard is het heel belangrijk in het kader van het hebben van een goede infrastructuur om ook de nodige aandacht te geven aan de voorrangsregels. Die moeten uiteraard duidelijk zijn, en het liefst ook zo veel mogelijk uniform voor eenzelfde wegvak. Ik denk dat we het daarover allemaal eens zijn. Misschien is het belangrijk daarbij mee te geven dat AWV zelf een dienstorder heeft opgemaakt in juli 2017 waarin heel wat aanbevelingen worden gegeven, specifiek met betrekking tot de voorrangsregels, alsook de gekleurde wegoppervlakten voor fietsvoorzieningen en dergelijke meer. In die omzendbrief vindt u eigenlijk heel wat instructies over hoe men het best de voorrangsregels voor fietsers en dergelijke kan uitrollen als men aanpassingen doet. Deze regeling wordt uiteraard door AWV zelf ook toegepast, en wordt ook als aanbeveling meegegeven aan lokale besturen.

Dat gaat over het volgende. Hebben de fietsers voorrang? Dan trekt men de fietspadmarkeringen door en legt men de oversteek aan in een rode tint. Hebben ze geen voorrang, dan brengt men altijd fietslogoverbindingsmarkeringen aan. Dat zijn eigenlijk de twee basisprincipes. Ik kan het moeilijk allemaal gaan uitleggen met prentjes, maar u weet dat het allemaal heel duidelijk wordt omschreven in die AWW-dienstorder.

We krijgen nu een advies van Fietsberaad, dat eigenlijk grotendeels overeenstemt met wat in de dienstorder zit. Er is eigenlijk enkel een afwijking wat de versie van de bypasses betreft, maar we nemen dat advies van Fietsberaad alleszins mee wanneer we straks het fietsvademecum verder uitrollen.

Dan was er uw tweede vraag. Op gewestwegen rijst er eigenlijk geen groot probleem, omdat gewestwegen als bovenlokale wegen meestal voorrangswegen zijn en de reguliere snelheid daar dan ook vaak hoger is dan 30 of 50 kilometer per uur.

Daar waar die snelheid wel lager is, past het AWW die principes toe. Meestal zijn dat toch wel voorrangswegen.

Dan is er uw derde vraag. Het Vademecum Fietsvoorzieningen is volop in de maak. We krijgen hiervoor van verschillende entiteiten meerdere adviezen. Deze adviezen en de bijbehorende beoordelingsmatrix zullen binnen de betrokken werkgroep, die nu bezig is met de opmaak van dit vademecum, worden besproken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik heb een aanvullende vraag: wanneer denkt u dat deze twee vademecums klaar zullen zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We verwachten dat het Vademecum Fietsvoorzieningen in het voorjaar 2021 klaar zal zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb nog een aantal aanvullende opmerkingen, het zijn geen echte vragen. Vanuit onze fractie vinden we dit een belangrijk advies, dat zowel gedragen wordt door de wegbeheerders als door Fietsberaad Vlaanderen. Het is een evenwichtig advies, want je geeft niet overal voorrang aan de fietsers. Dat zou ook niet realistisch zijn, maar er is wel voorrang waar het de fietsveiligheid en het fietscomfort ten goede komt.

We zijn ook wel vragende partij om dit advies mee te nemen in het nieuwe fietsvademecum. U zegt dat u dit zult overwegen en dat is terecht. Misschien kunnen de meeste punten daarin meegenomen worden.

Er was ook nog een vraag naar bijkomend onderzoek buiten de bebouwde kom en in gebieden met een toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur. Men kan eens kijken wat daar eventueel nog mogelijk is.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Bedankt. Ik ben blij met de vraag. Ik denk dat iedereen zoveel mogelijk eenduidigheid wil op het vlak van regels, maar het is toch ook belangrijk dat we uit onze cocon van grote theorieën komen. We zouden ook veel meer moeten uitgaan van de mensen op de fiets zelf en het voor hen zo eenduidig mogelijk moeten maken. Je kunt inderdaad niet overal voorrang geven, maar het kan toch ook heel vaak wel en het zou op een duidelijke manier moeten

worden aangeduid. Als je nu aan de mensen op straat vraagt waar ze wel en waar geen voorrang hebben, dan raakt men daar absoluut niet wijs uit. Die indruk leeft en misschien is dat perceptie, maar het is vaak zo dat men voorrang neemt waar men denkt dat men die heeft. Daarom roep ik op tot eenduidige regels en zoveel mogelijk dezelfde regels.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb al gezegd dat we het advies van Fietsberaad Vlaanderen zeker meenemen in de verdere uitrol van de opmaak van het fietsvademecum. Al die adviezen worden afgewogen en onderzocht.

De gewestwegen zijn meestal wel voorrangswegen. Daarom heb ik gezegd dat daar meestal de voorrangsregels gelden en dat we datgene toepassen wat in de omzendbrief van 2017 werd opgenomen. Die omzendbrief is nog niet zo oud en daar staan heel wat elementen in die we ook allemaal terugvinden in het advies van Fietsberaad Vlaanderen, behalve dan dat element dat ik u daarstraks heb meegegeven.

Dat fietsvademecum is eigenlijk een richtlijn voor alle wegbeheerders om dit alles zo veel mogelijk uit te rollen, maar we kunnen vanuit het Vlaamse Gewest niet elk lokaal bestuur bij de hand nemen en zeggen dat ze allemaal verplicht de regels uit het vademecum onmiddellijk op hun grondgebied moeten uitrollen.

Want heel veel van die regels, zowel de regels die zijn opgenomen in onze omzendbrief van 2017 als de regels in het advies van Fietsberaad Vlaanderen, zouden ook kunnen worden toegepast door lokale besturen. Mevrouw Lambrecht, u zegt dat het niet altijd heel duidelijk is voor de fietser, maar voor die fietser is ook niet duidelijk wie de wegbeheerder is. Het Agentschap Wegen en Verkeer volgt zijn eigen dienstorder en die is samen met het fietsvademecum ook een aanbeveling voor de lokale besturen om de regels zoveel mogelijk op uniforme wijze door te voeren, maar we kunnen hen niet bij de hand nemen. Ze zijn zelf autonoom bevoegd voor hun eigen wegen. Wij kunnen alleen maar oproepen om zoveel mogelijk te kiezen voor die uniformiteit.

Het fietsvademecum verwachten we, zoals ik daarstraks al zei, begin 2021. Alle werkgroepen zijn daar op dit ogenblik mee bezig en alle adviezen worden uiteraard grondig ter harte genomen en verwerkt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanmoedigen van het dragen van een fietshelm
– 2739 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, we hebben vandaag in deze commissie nog eens duidelijk gezien dat fietsen een thema is dat de actualiteit en de vragen in het parlement domineert. Dat is een goede zaak en een teken dat er meer gefietst wordt, zeker sinds de coronacrisis. Mensen hebben de fiets herontdekt, niet alleen voor recreatieve verplaatsingen, maar ook voor functionele. Dat is uiteraard een heel goede modal shift. Het is ook goed dat nu de fietscampagne 'Blijven fietsen allemaal' loopt om de fietsers na de lockdown op de fiets te houden.

Dan komen we natuurlijk ook bij de risico's. In het begin van deze commissie hebben we het al heel duidelijk gehad over fietsongevallen. Een collega bekende zelfs hoe vaak hij op zijn bek is gegaan met de fiets. De impact van zo'n ongeval

kan echter groot zijn. Bij een op de drie zware ongevallen heeft de fietser kans op een hoofd- of hersenletsel. Bij kinderen tot 14 jaar is dat zelfs bij een op de twee het geval.

Nu er meer fietsers op de baan zijn, komt ook de vraag terug of het dragen van een fietshelm verplicht moet worden. Aangezien het al dan niet verplichten van een fietshelm een federale bevoegdheid is, wordt het punt daar opnieuw op de agenda gezet. Vorig jaar pleitte Verkeersinstituut Vias voor het verplichten van een helm voor fietsers jonger dan 14 jaar en bespraken we dit in de commissievergadering van 21 februari 2019. Hoewel uit de enquête van Vias bleek dat 82 procent van de Belgen voorstander is van een helmplicht, gaf uw voorganger minister Weyts toen aan dat hij in 2015 een studie liet uitvoeren waaruit bleek dat het nettoresultaat van een helmplicht negatief zou zijn. De Fietsersbond zegt ook geen voorstander te zijn, omdat men vreest dat door een verplichting de fiets minder aantrekkelijk wordt, onder andere voor jongeren.

Desalniettemin, moeten we blijven sensibiliseren, want het dragen van een helm zorgt helaas niet voor minder ongevallen, maar doet wel de impact van zo'n ongeval dalen. We kennen al het verkeersproject van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV): Helm Op Fluo Top. Daarmee kunnen basisscholen hun leerlingen stimuleren om ook tijdens de donkere maanden te voet of met de fiets naar school te komen. Deze campagne is erg succesvol en wordt al enkele jaren ingericht. Voor het schooljaar 2020-2021 kunnen scholen nog inschrijven tot en met 30 september 2020.

Hoe staat u tegenover het verplicht dragen van een helm voor jongeren tot 14 jaar?

Hoe worden fietsers, ongeacht hun leeftijd, vandaag in Vlaanderen aangemoedigd om een fietshelm te dragen?

Plant u nog een nieuwe sensibiliseringscampagne over het dragen van een helm?

Hoeveel scholen hebben er reeds ingetekend op het schoolproject Helm Op Fluo Top voor het schooljaar 2020-2021?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik sluit mij aan bij de visie zoals die eerder door het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en door Fietsberaad Vlaanderen werd geformuleerd. Ik ben dus momenteel geen voorstander van een helmplicht, ook niet specifiek voor jongeren tot 14 jaar.

Het dragen van de fietshelm kan de ernst van de letsels en de gevolgen wel beperken, maar het risico op een ongeval zal daardoor niet verminderen. In plaats van een plicht kunnen we de helmdracht wel stimuleren, maar ik kies, net zoals de VSV en Fietsberaad Vlaanderen, dus eerder om in te zetten op maatregelen die zowel de verkeersveiligheid, de gezondheid en de mobiliteit ten goede komen. Het verplichten van een helm is daarbij ondergeschikt aan een goede en veilige fietsinfrastructuur.

Ik wil ook meegeven dat er tegenstrijdige wetenschappelijke literatuur bestaat over de eventuele negatieve gevolgen die helmplicht zou kunnen hebben: buitenlands onderzoek toont aan dat in de eerste paar jaar na de invoering van de helmplicht de populariteit van het fietsen kan afnemen. Dat willen we voorkomen. We roepen net op om allemaal meer te fietsen, dus we willen de populariteit daarvan zeker niet doen dalen. De wetenschappelijke literatuur is, zoals ik al zei, tegenstrijdig. Daar wil ik me niet op vastpinnen. Ik denk dat het belangrijker is dat we mensen stimuleren om een helm te dragen in plaats van dit te verplichten.

Tegelijkertijd moeten we ook wel vaststellen dat het gebruik van een fietshelm spontaan toeneemt. We zien dat in het straatbeeld, zeker bij mensen op elektrische fietsen of speedpedelecs. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

Zoals reeds aangegeven blijven we dan ook verder inzetten op educatieve en sensibiliserende projecten. We denken dat dat veel belangrijker is dan het verplichten van een helm.

De VSV maakt intussen verder werk van het project Helm Op Fluo Top. De inschrijvingen voor het schooljaar 2020-2021 lopen nog. Door de coronamaatregelen waar de scholen momenteel mee te maken krijgen, is het niet opportuun om nu reeds het aantal inschrijvingen mee te delen. We weten allemaal dat de onderwijsinstellingen nu andere bekommernissen hebben, maar we hopen in de toekomst wel op heel wat nieuwe inschrijvingen. Het is een attractieve en goede campagne.

Plannen we nog nieuwe sensibiliseringscampagnes? Ik bracht vorige week een werkbezoek aan de VSV. De sensibiliseringscampagnes die worden uitgerold, gaan steeds samen met mediacampagnes, affichecampagnes, opleiding en educatie. De VSV doet dus heel veel. Momenteel is rond het dragen van de helm nog geen extra campagne ingepland. Er zijn heel veel campagnes waarop we nu inzetten, dus we moeten een beetje kijken hoe we die allemaal in het tijdsbestek ingepast krijgen.

We willen dus inzetten op een betere en veilige fietsinfrastructuur en op de bewustwording van de eigen rol en verantwoordelijkheid in het verkeer. Campagnes als Helm Op Fluo Top blijven zeker verder lopen.

Een verplichting impliceert tot slot ook dat er moet worden gehandhaafd. Zullen we naast elk fietspad een politieagent zetten om te kijken of iedereen die voorbijrijdt en binnen een bepaalde leeftijdscategorie valt een helm draagt? Ik denk dat de politie wel andere prioriteiten heeft. Dus, sensibilisering heel graag en we zetten daar ten volle op in, maar van verplichten willen we op dit ogenblik minder weten. Ook omdat het risico op een fietsongeval daardoor niet afneemt. Daarvoor moeten we andere prioriteiten leggen.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u, minister, voor uw volledige antwoord. Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.