

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

26 juni 2001

HOORZITTING

met vertegenwoordigers van MAG (Motorcycle Action Group)

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Bruno Tobback**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

Blz.

1. Uiteenzetting door de heer Theo Beeldens, voorzitter MAG, en mevrouw Ilse De Keyser, coördinator MAG	4
2. Vragenronde	5

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 14 juni 2001 een hoorzitting met de Motorcycle Action Group (MAG), vertegenwoordigd door de heer Theo Beeldens, voorzitter, en mevrouw Ilse De Keyser, coördinator.

1. Uiteenzetting door de heer Theo Beeldens, voorzitter MAG, en mevrouw Ilse De Keyser, coördinator MAG

De heer Theo Beeldens : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren commissarissen, in naam van de Motorcycle Action Group en van alle motorrijders wens ik u in eerste instantie te bedanken voor uw luisterbereidheid.

De MAG werd opgericht in 1992 met als doelstelling de verdediging van de rechten van de motorrijders. Verder houdt de MAG ook de financiële aspecten in het oog om het motorrijden enigszins betaalbaar te houden.

Het is niet bedoeling hier een lange inleiding te geven. U hebt allemaal een bundel ontvangen waarin de MAG zich voorstelt en waarin onze belangrijkste grieven en knelpunten worden toegelicht. Ik stel voor dat wij – ikzelf, als voorzitter van de MAG, en mevrouw De Keyser, als coördinator van de MAG – hier vandaag vooral uw vragen beantwoorden.

We beseffen maar al te goed dat heel wat van de knelpunten die we u vandaag voorleggen, een federale aangelegenheid vormen. Voor ons is dat politieke kluwen nogal ingewikkeld. Vandaar onze hoop dat u ons zult duidelijk maken wat eventueel wel via het Vlaamse niveau kan worden veranderd, eventueel met een federaal ruggensteuntje. We zijn in dit verband helemaal niet vies van partijoverschrijding en lobbywerk. In 1998 werd een dergelijk akkoord ondertekend in de federale Verkeerscommissie. Alle partijen hebben daar toen hun handtekening onder gezet omdat ze er allemaal honderd percent achter stonden. Maar daar is het dan ook bij gebleven.

Mevrouw De Keyser heeft het woord.

Mevrouw Ilse De Keyser : U hebt zonet allemaal een dossier gekregen met een aantal aandachtspunten en suggesties over het motorrijden. Indien ik me niet vergis, hebt u ons 14-puntenplan reeds eerder ontvangen.

Ik zal me beperken tot enkele punten uit dit dossier. Zoals reeds door de heer Beeldens voorgesteld, zijn we hier vandaag in de eerste plaats om uw vragen te beantwoorden. Ter verduidelijking van onze desiderata zullen we u eerst enkele korte video's laten zien, namelijk een stukje uit het journaal van 27 mei 2001 en Kijk Uit, uitgezonden in oktober 2000.

(Uitzending journaal van 27 mei 2001 met een reportage over een ongeval waarbij een motorrijder om het leven kwam)

In deze reportage wordt gesuggereerd dat technische mankementen vaak de oorzaak zijn van ongevallen. Diverse onderzoeken en studies hebben echter aangetoond dat dit niet volledig met de werkelijkheid strookt. Zo is uit een Frans onderzoek gebleken dat bij meer dan de helft van de ongevallen, motoren van minder dan vier jaar oud betrokken waren.

De oorzaak van de ongevallen met motoren dient volgens ons in de eerste plaats gezocht te worden in de gebrekkige infrastructuur op bepaalde plaatsen en in een gebrekkige opleiding.

Met betrekking tot de infrastructuur vindt u in ons 14-puntenplan een aantal belangrijke zaken. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de gladde wegooppervlakken, zeker bij regenweer. Het gebruik van een degelijk anti-slipproduct voor wegherstellingen zou reeds heel wat oplossen. Ook de deksels van rioolputten, die vaak hoger dan de rijbaan liggen, zijn voor ons een bron van ergernis, ook hier vooral bij regenweer. Hetzelfde geldt voor wegmarkeringen.

Een ander gevaar wordt gevormd door dieseleplekken op de weg, vooral op rotondes. Ook de verkeersremmers kunnen voor ons bijzonder gevaarlijk zijn. De verkeersremmers en -plateaus worden geregeld door een KB van 1998, maar helaas merken we dat nog heel wat van die verkeersremmers en -plateaus nog steeds niet aan die reglementaire voorschriften beantwoorden.

Ook de vangrails vormen een belangrijk aandachtspunt. Dit aspect komt uitgebreid aan bod in het dossier dat u werd overgemaakt. U vindt in dat dossier enkele verslagen over motorongevallen met vangrails, alsook een belangrijke lijst met door ons voorgestelde alternatieven voor de huidige vangrails en hun steunpunten die bij ongevallen werkelijk als messen werken.

In het dossier vindt u ook een aantal opmerkingen rond de dringende en gevaarlijkste punten voor motorrijders. Achteraan in het dossier vindt u nog enkele foto's. De eerste foto werd genomen in Hasselt – de plaats zal minister Stevaert wellicht niet onbekend zijn – en is een schoolvoorbeeld van een levensgevaarlijke situatie voor motorrijders, namelijk de combinatie van een scherpe bocht en vangrails.

Tot daar in het kort onze opmerkingen in verband met de infrastructuur. Ik stel voor nu even naar de reportage te kijken van Kijk Uit waarin de opleiding van motorrijders aan bod komt.

(Uitzending Kijk Uit van oktober 2000 – reportage over de door de MAG georganiseerde screeningsdagen waarbij motorrijders op hun rijvaardigheid worden gecontroleerd – belang van opleiding en bijscholing)

De heer Theo Beeldens : Al meer dan 600 mensen zijn bij ons langsgekomen. Naderhand waren ze unaniem enthousiast. Ze vinden dat we hen wat hebben geleerd, dat ze nuttige tips hebben gekregen. Uit ervaring weten we weliswaar dat mensen dat weer vergeten. Voor deze initiatieven hebben we echt de steun van de overheid nodig. U hoorde me verklaren dat dit 500 frank kost. Dat was omdat we een sponsor hadden gevonden voor de eerste 200 kandidaten : eigenlijk kost dit 1.500 frank. De lesgevers moeten immers worden betaald. Als voorzitter had ik me dan nog eens glansrijk misrekend, want we moeten ook nog eens BTW betalen. De vereniging maakt dus eigenlijk verlies. Maar goed, momenteel valt het nog mee.

Ik geloof in een soort stepping-stonetheorie terzake. Ik ben bijna telkens aanwezig op die dagen. Meestal zijn het niet de jongeren die langskomen, maar wat oudere mensen, die nooit examen hebben moeten afleggen. Ze vrezen dat ze voor schut zullen staan, dat ze zullen vallen, dat ze het niet kunnen. Ze hebben zoiets van : wat doe ik hier als beginnening, tussen al die routiniers ? Maar iedereen vindt van de andere dat hij routinier is. Naarmate de lessen vorderen, merken ze echter dat ze het kunnen, dat ze niet voor schut staan. Dan begint men zich te concentreren op de tips van de instructeur.

De stimulans die we kunnen geven, is het feit dat de verzekeringsmaatschappij 10 percent korting op de premie geeft aan wie die cursus heeft gevolgd. Als de rijvaardigheid niet is wat ze zou moeten zijn, suggereert de instructeur dat men naar een erkende rijsschool zou gaan. Een viertal scholen in

België – onder meer in Brugge en Tongeren – zijn gespecialiseerd in het geven van een voortgezette training. Maar daar kost zo'n dag al snel 6.000 frank. Ik wil niemand met de vinger wijzen. Die instructeurs daar moeten ook worden betaald, en er moet winst worden gemaakt. Dat maakt de drempel echter groter, en daar willen we iets aan doen. In Wallonië begint de overheid dit te steunen. We hopen dat ook de Vlaamse overheid dit wil doen. Hoe meer mensen regelmatig hun rijvaardigheid onder de loep nemen, hoe beter.

Onze doelgroep behelst vooral de motorrijders die hun motor vier maanden per jaar laten staan, in de winter, en dan denken dat ze nog even soepel zijn als vier maanden tevoren. We proberen die mensen te overreden om eerst op ons terrein te komen oefenen. Tussen haakjes, om dat terrein te pakken te krijgen heb ik zes jaar moeten lobbyen. Uiteindelijk heeft minister Flahaut een uitzondering gemaakt voor ons. De kosten die we niet moeten maken voor dat terrein moeten we dus ook niet doorrekenen aan de mensen. Als we, door stimulansen, die kosten kunnen reduceren, zullen er veel meer mensen de stap zetten naar een oefensessie. En dan gaat het over een gecontroleerd oefenen : het is een opleiding, geen snelheidswedstrijd. Ik maak me sterk dat dit alles zal resulteren in een afname van het aantal ongevallen, hoewel ik dat nu nog niet kan bewijzen. Bij die afname heeft iedereen baat.

Mevrouw Ilse De Keyser : Ik wil nog iets zeggen over de situatie in Wallonië. In onze map vindt u twee foto's die daar vorige week werden genomen. De ene is van een affichecampagne die daar is opgezet, met de steun van de Waalse overheid. Wij zouden ook graag zo'n campagne zien in Vlaanderen. Dat is onze vraag aan u. De andere toont een verkeersbord dat aangeeft wanneer er wegwerkzaamheden zijn. Gisteren zag ik op de E17 Antwerpen-Gent dat er daar maar één klein gevarendriehoekje stond, met een bordje daaronder met 'groeven' erop. Normaal moet dat bord groter zijn. Die afschrapingen van het wegdek zijn levensgevaarlijk bij regenweer. In Wallonië kan men blijkbaar zo'n borden zetten. Kan dat ook in Vlaanderen ?

2. Vragenronde

De heer Pieter Huybrechts : Ik dank de twee mensen van de MAG voor hun uiteenzetting. Ik heb een aantal vragen. Wat vindt u van een jaarlijkse keuring van motoren, naar analogie met personenwagens ? Ik vind het initiatief van de MAG prachtig. Er is inderdaad sprake van motorrijders die

niet al te vaak de baan op gaan en dus ervaring missen. Vervolgens heeft men de 'heropstappers' en dan de jongeren. De 'heropstappers' maken meer gebruik van die rijvaardigheidskursussen. Maar als jongeren eerst allerlei uitgaven hebben moeten doen voor het behalen van een rijbewijs en de aankoop van de motor en de motorkledij, dan blijft er niet veel geld meer over om een dergelijke cursus te volgen. We hebben gehoord wat Wallonië terzake doet. Ik zou de minister willen vragen dat hij zeker die jongeren, die de zwakste groep vormen, zou helpen door die rijvaardigheidskursussen betaalbaar te maken.

Verder heb ik vragen bij uw voorstel om de leeftijd tot 14 jaar terug te brengen voor die bromfietsjes van klasse A. Iedereen ziet dagelijks die illegaal opgefokte bromfietsjes van zowel klasse B als klasse A, die een snelheid van 70 kilometer per uur bereiken. Dat gebeurt zonder rijbewijs, helm of aangepaste kledij. De bromfiets is helemaal niet uitgerust voor het behalen van die snelheden. Dit is levensgevaarlijk. Het verlagen van die opstapleeftijd tot 14 jaar brengt volgens mij zeker geen heil. Jongeren zullen vaak stoer doen omdat ze tot de groep willen behoren.

Dan had ik nog de vraag hoe men er voor kan zorgen dat automobilisten meer rekening houden met de kwetsbaarheid van de motorrijders. Iedereen die motorrijder is, weet dat er een aantal punten zijn waaraan hij heel veel aandacht moet besteden, zoals het al of niet opzettelijk dicht rijden in files, of het onachtzaam op- of afrijden van een oprit. Hoe kan men die toestand verbeteren ?

De heer Jan Loones : Ik wil ook mijn waardering uitdrukken voor de MAG. Vroeger had ik de kans om kennis te maken met een van die indrukwekkende demonstraties. U zorgt voor een algemene imagoverbetering van de motorrijders. Ik herinner me nog dat een federaal ambtenaar motorrijders als minstens marginale figuren beschouwde. U stuurt dat beeld bij. Uw rapport benadrukt de bijdrage aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem, en het ecologische aspect. Dat zal de minister zeker interesseren.

U hebt zes jaar gezocht naar een terrein voor die rijcursussen. Hoeveel ruimte hebt u daarvoor nodig ? Zijn er specifieke noden terzake ? U beschikt nu over een legerbasis, maar dat zal toch niet de enige mogelijkheid zijn ? Ik denk dan aan verlaten wegen en dergelijke.

Verder kennen we allemaal de uitstappen van de motorverenigingen, met de techniek van het 'ge-

schrinkt rijden'. Kunt u daar iets meer over zeggen ? Volgens de Belgische verkeersreglementering is dat nog steeds niet geldig. Wat is terzake precies het probleem ?

Een van de praktische problemen van het motorrijden is dat men steeds die helm mee moet slepen. Er zou sprake zijn van speciale helmkastjes. In Nieuwpoort zou voorzien zijn in die kastjes, maar de huurprijs zou te hoog zijn. Wat zijn uw suggesties terzake ?

De heer Bart De Smet : Wordt uw vereniging betrokken bij de bedrijfsvervoersplannen die her en der worden opgezet ? Hebt u voorbeelden van dergelijke plannen waarin er bijzondere aandacht wordt geschonken aan motorrijders ?

In de grafiek zie ik een vrij drastische daling van het aantal ongevallen, ondanks de stijging van het aantal gebruikers. Is het profiel van de gebruiker veranderd ?

Van de minister had ik graag vernomen of er in het Mobiliteitsplan Vlaanderen aandacht wordt besteed aan motorgebruikers.

De heer Bruno Tobback : Destijds waren we bij de eersten om te pleiten voor het goedkoper maken van rijopleidingen, niet alleen voor de motor, maar ook en in de eerste plaats voor de wagen. Zelf behoor ik tot die gelukkigen die met alles mogen rijden omdat we een autorijbewijs hebben. Ik heb dat rijbewijs behaald en dan eerst een motor gekocht, waarmee ik dus nooit heb leren rijden. Al een aantal jaren moet men beschikken over een apart motorrijbewijs. Mensen die dit rijbewijs hebben, hebben een rijvaardigheidsopleiding gekregen, zij het op een basisniveau. Merkt men dit aan de statistieken ? Verschilt het aantal ongevallen naargelang men dit motorrijbewijs heeft ? Merkt men een verschil in rijvaardigheid ? Indien dat niet zo is moeten we immers vragen stellen bij de kwaliteit van het rijbewijs en de waarde van rijopleidingen, en evalueren hoe we dit dan op de best mogelijke manier doen.

De heer Jan Loones : Er is inderdaad een merkwaardige vermindering van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden, van 12,9 ongevallen per 1.000 voertuigen naar 3,9. Dat is dus een deling door 3. Hebben jullie een zicht op het aantal gemeenten kilometers ? Er is immers een stijging van het aantal rijders, maar er wordt veel minder gereden. Er zijn vele plezierrijders bij gekomen. Vaak ergeren motorrijders zich aan het feit dat iedereen nu een motor heeft. Maar velen kopen een motor om

die vervolgens meestal in de garage te laten staan. Ze rijden er heel zelden mee. Hebben jullie daar een zicht op ?

De heer Jacky Maes : De laatste jaren doen fiets-verhuurders aan de kust nu ook aan motorverhuur, met alle gevolgen van dien. Soms nemen zeer onervaren mensen plaats op die motor, met elk jaar een aantal zware ongevallen tot gevolg. Motorverhuur is dus eigenlijk af te raden. Het gaat hier over mensen met weinig ervaring die in een euforische toestand dingen doen die niet alleen hun eigen veiligheid, maar ook die van anderen in het gedrang brengen.

De heer Pieter Huybrechts : Motorverhuur verbieden, is geen oplossing. Dan zou men ook de autoverhuur moeten stopzetten omdat er ook mensen met weinig ervaring een auto huren. Bovendien is dat een weinig sociale maatregel, omdat niet iedereen zich kan permitteren om een motor te kopen.

De voorzitter : De heer Beeldens heeft het woord.

De heer Theo Beeldens : Ik wil eerst ingaan op de opmerkingen over de keuring. We volgen dat dossier al jaren. Keuring is een probleem omdat het over een momentopname gaat. Het geeft een vals gevoel van veiligheid. De bestuurder moet een dag verlof nemen, moet voor de keuring betalen en krijgt dan een papier waarop staat dat men niet verantwoordelijk is voor de staat van het voertuig. Dat is absurd.

Ten tweede geloof ik in een keuring langs de baan. Ik ben zelf technicus en kan er zo de voertuigen uitpikken die dringend naar een keuringsstation moeten. De motorkeuringen zijn onder druk van de groene beweging vooral toegespitst op lawaainormen. Dat is belachelijk. Voor men naar de keuring gaat, kan men eenvoudig een uitlaat plaatsen die in orde is. Na de keuring wordt die onmiddellijk vervangen door een lawaaiërige. Dat kan niet de bedoeling zijn. De controles moeten langs de baan gebeuren. Een motor op rollen zetten om de snelheid te controleren, is flauwekul.

Omdat motorrijders nooit naar de keuring zijn moeten gaan, rijdt er een enorme verscheidenheid aan motoren rond. We hebben momenteel meer dan 35 soorten motorrijders die nooit door een keuring zullen geraken. In het verleden hebben de departementen teveel naast elkaar gewerkt. Het interesseert de dienst Verzekeringen bijvoorbeeld niet of een motor een gelijkvormigheidsattest heeft. Er zijn gelijkvormigheidsattesten gevonden die ondertekend zijn door garagisten. We eisen dus

dat de administratieve kant van de zaak eerst wordt rechtgetrokken vooraleer er van een keuring sprake kan zijn. Er zullen zeker 50.000 motorrijders in de problemen komen als morgen de keuring verplicht wordt. Dat betekent een enorm financieel verlies voor die mensen. Er zijn natuurlijk personen die bewust foute dingen doen. Ze hebben bijvoorbeeld hun motor doorgezaagd om die veel langer te maken.

Daarom pleiten we al heel lang om een keuringsstation op te richten waar aangepaste motoren veilig kunnen worden gekeurd. Dikwijls besteedt iemand meer aan de veranderingen dan dat de motor oorspronkelijk heeft gekost. Ze zullen dan ook met veel plezier een enkele keuring betalen om in orde te zijn. Dat bestaat nu nog niet en velen blijven in de illegaliteit.

Er moet eerst een eenmalige regularisatie komen vooraleer er – in overleg met de motorrijders – wordt beslist welke controles er jaarlijks nuttig zijn. We opteren voor een veiligheidskeuring. In Duitsland gaat men heel ver. Men haalt er een foto van de originele motor bij en als er iets aan veranderd is, wordt de motor afgekeurd. Dat kan niet. Het is trouwens niet omdat een motor er niet meer hetzelfde uitziet, dat hij technisch niet in orde is.

Dan wil ik het hebben over de jongeren en de heropstappers. U hebt inderdaad gelijk dat dat twee verschillende categorieën zijn. De heropstappers zijn financieel beter af en kunnen de cursussen betalen. Voor jongeren ligt dat anders.

De reactie van de overheid over het plan omtrent de veertienjarigen verbaast me. Er staat in geen enkel voorstel dat een veertienjarige met een brommer moet rijden, wel dat hij ermee mag rijden. Een jongere van veertien heeft het geld niet om een brommer te kopen. De ouders betalen die. Als een ouder vindt dat zijn kind nog niet in staat is om met een brommer te rijden, dan krijgt die er geen. Hoeveel mensen durven hun kinderen niet met de fiets naar school te laten gaan ? Dat heeft niet alleen met het verkeer te maken, maar ook met de verantwoordelijkheid van het kind. Veel ouders vinden hun kinderen nog te onverantwoordelijk.

De heer Bruno Tobback : Dat is juist, maar niet alle ouders zijn even verantwoordelijk. Als er daardoor verkeersonveiligheid ontstaat, dan is dat een probleem voor alle weggebruikers. De overheid heeft als taak de onverantwoordelijke ouders niet de kans te geven om voor anderen problemen te veroorzaken.

De heer Theo Beeldens : U hebt gelijk. Het is een kenmerk van jongeren dat ze ouderen niet geloven. Dat zal nooit veranderen en daar moeten we rekening mee houden. Het is echter technisch perfect mogelijk om voertuigen te leveren waar niet meer aan gesleuteld kan worden. Als jongeren zich stap voor stap kunnen bekwamen in het verkeer, zullen de 'cultuurshocks' verdwijnen. Het klopt dat jongeren prutsen aan brommers en daardoor zeer onveilige voertuigen maken, maar ze rijden nog steeds op het fietspad. Op hun achttiende gaan ze dan plots de rijbaan op met enorm krachtige machines. Dat is een hele cultuurschok. Dat willen we veranderen door een stapsgewijze overgang, te beginnen op veertien jaar.

De heer Pieter Huybrechts : Ik begrijp de bedoeling, maar dan moet de garantie bestaan dat er niet gesleuteld kan worden aan de bromfietsen.

De heer Theo Beeldens : Dat is nu al perfect mogelijk.

De heer Bruno Tobback : Ik kan u voor de vuist weg een aantal modellen opnoemen die zeggezegd niet kunnen worden veranderd, maar waar dat toch een koud kunstje blijkt. Dat geldt ook voor grotere modellen. De meeste fabrikanten verkopen voertuigen die nog aanpasbaar zijn omdat die veel beter verkopen. Aangezien er geen Belgische fabrikanten zijn, hebben we trouwens bijzonder weinig vat op wat op de markt wordt gebracht.

De heer Theo Beeldens : Er is een verschil tussen een fabrikant en een invoerder. Als een invoerder weet dat er restricties zijn, dan zal hij het risico niet lopen om toch een model in te voeren dat niet mag.

Mevrouw Ilse De Keyser : Dat probleem stelt zich ook bij de verkoop van illegale uitlaten. Er zijn geluidslimieten, maar er blijven motoren rondrijden met illegale uitlaten. Het heeft dan ook geen zin om nog strengere normen op te leggen als ze toch niet worden nageleefd.

De heer Theo Beeldens : Motoren zijn een stuk duurder geworden omdat al die veiligheidsnormen geld kosten. Welke zin heeft het echter om superstille uitlaten op een motor te plaatsen als die er meteen door de gebruiker worden afgezaagd ? We blijven hameren op controles langs de baan. Welke zin heeft het om iedereen te straffen omdat enkelen zich niet aan de regels houden ?

Mevrouw Ilse De Keyser : De heer Huybrechts had nog een vraag over hoe we automobilisten kunnen

sensibiliseren. In de opleiding voor het behalen van het rijbewijs B wordt er weinig gepraat over andere weggebruikers. Dat veranderen kan een mogelijke oplossing zijn. Om een beter wederzijds begrip te bewerkstelligen, zou iedereen eens in een vrachtwagen moeten stappen om zo bijvoorbeeld inzicht te krijgen in het probleem van de dode hoek. Hetzelfde geldt voor de automobilisten en voetgangers die eens op een motor zouden moeten gaan zitten. Ze zouden dan beseffen dat het niet evident is om zo'n machine bij stilstand in evenwicht te houden.

De campagne die in Wallonië wordt gevoerd, vind ik heel goed en doeltreffend. Ook de slogan 'La sécurité, ça se partage' vind ik heel goed gekozen. Graag had ik dergelijke affiches ook in Vlaanderen zien hangen.

Veiligheid is inderdaad een gedeelde verantwoordelijkheid : de verantwoordelijkheid van de motorrijder ten aanzien van de zwakkere weggebruiker én de verantwoordelijkheid van de vrachtwagenchauffeur ten aanzien van de anderen in het wegverkeer.

De heer Pieter Huybrechts : Het is uiteraard bijzonder moeilijk een automobilist of een andere weggebruiker te dwingen met iedereen rekening te houden. Zoiets kan men niet opleggen, maar scholing en aandringen op wederzijds begrip zouden inderdaad al veel helpen.

De heer Theo Beeldens : Simulators kunnen een groot hulpmiddel vormen. Die bieden een bijzonder veilige, maar helaas erg dure oplossing.

Eigenlijk zouden de rijsscholen er sterker moeten op wijzen dat de automobilisten niet de enige weggebruikers zijn. Er wordt af en toe wel gewezen op vrachtwagens, maar meestal blijft het daarbij.

Onlangs waren we in Finland. In Finland heeft de voetganger de minste voorrang om de eenvoudige reden dat hij het snelst kan stoppen.

In eigen land stellen we vast dat bijvoorbeeld de fietser steeds meer rechten krijgt. Maar ga eens op een donkere winteravond of bij regenweer aan de schoolpoorten staan. U zult er versteld van staan hoeveel fietsers zomaar de rijbaan oprijden, zonder licht. Voor mij zijn fietsers de weggebruikers met het meest anarchistische rijgedrag. In Schoten, waar ik woon, liggen overal splinternieuwe fietspaden. Die fietspaden zullen nieuw blijven vermits ze niet gebruikt worden. Ook daar dringt sensibilisering zich dus op.

Ik pleit dus voor een overdondering aan sensibiliserende slogans met licht choquerend beeldmateriaal waarbij elke weggebruiker – de voetganger, de fietser, de automobilist, de vrachtwagenchauffeur, de motorrijder – op tijd en stond eens op de vingers wordt getikt met de vraag eindelijk eens rekening te houden met de andere weggebruikers. La sécurité, ça se partage.

De heer Loones vroeg hoeveel ruimte we nodig hebben. Ik heb daarover reeds een gesprek gehad met de kabinetschef van de minister en daaruit bleek dat we eigenlijk dezelfde plannen hebben. De MAG organiseert vaak opleidingen en is verplicht daarvoor naar Frankrijk uit te wijken omdat we in eigen land helaas geen ruimte hebben of geen vergunning krijgen. Daarom pleiten we voor een soort themapark of opleidingscircuit per provincie waar mensen, die hun sport niet op de openbare weg kunnen uitoefenen, terecht kunnen. Iedereen spreekt vol afgrijzen over de klaverblad- of Liefkenshoektunnelraces. Maar hebben die mensen wel een alternatief? Wie kan zich 6.000 frank per uur op Zolder veroorloven?

De heer Bruno Tobbacq : Beseft u wel wat dat zou kosten? Ik ben niet alleen motorrijder, maar ook bergbeklimmer. Kan ik het iemand kwalijk nemen dat er in België geen bergen zijn en dat ik voor de uitoefening van mijn sport verplicht ben naar Frankrijk of Zwitserland te trekken?

Een bijkomend probleem is dat motorrijden voor ongeveer een derde professioneel wordt uitgeoefend, en voor twee derde als hobby. Ik ben het ermee eens dat men het professioneel gebruik vanuit mobiliteitsoogpunt voor honderd procent moet stimuleren, maar stel me wel ernstige vragen bij het financieren, door de overheid en dus door de belastingbetaler, van een hobby. Dan kunnen we alle hobby's beginnen financieren.

De overheid moet inderdaad investeren in verkeersveiligheid, bijvoorbeeld in rijopleidingen. Maar we moeten wel de grens afbakenen tussen verkeersveiligheid en het uitoefenen van hobby's.

Minister Steve Stevaert : Ik zal even ingaan op enkele punten die hier aan bod zijn gekomen.

Wat de Limburgse vangrails betreft, heeft de administratie de opdracht gekregen om te kijken of een ander soort vangrails nodig is. Die discussie is nu volop aan de gang. Het is inderdaad juist dat de Limburgse vangrails vanuit het gezichtspunt van motorrijders veel te wensen overlaten.

Met betrekking tot de wegmarkeringen heeft men op een bepaald ogenblik gebruik gemaakt van een systeem waarbij een soort linten op de weg werd gekleefd. Dit zorgde inderdaad voor gevaarlijke situaties. Naar verluidt maakt men nu gebruik van een ander en veiliger type. Misschien heeft de MAG ervaring met de buitenlandse systemen, met name de meer korrelige en tijdsbestendige markeringen.

Er werd hier ook gesproken over een analogie met de in Wallonië gebruikte verkeersborden. Ik denk niet dat daar een probleem kan rijzen en ik ben bereid daartoe een actie op het getouw te zetten.

De verkeersinfo waar u het over had, is inderdaad mijn verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Er zijn een betere signalisatie en betere verkeersborden nodig en ik zal niet nalaten dit door te geven.

Wat het verkeerspark betreft, is het de bedoeling van de minister van Mobiliteit om in elke provinciehoofdplaats een verkeerseducatiepark aan te leggen. Ik hoop dat er daarbij in samenwerking met de privé-sector in simulatoren kan worden voorzien. Een eerste dergelijk project zou binnenkort in Gent worden opgestart. Elke weggebruiker zou daar gebruik van kunnen maken. Maar ik sluit me aan bij de heer Tobbacq dat een park, zoals u het ziet, eerder in het licht van de sportbeoefening moet worden gezien en zoiets kan natuurlijk moeilijk via de minister van Mobiliteit worden gefinancierd.

Ik stel vast dat motorcrossrijders voor de uitoefening van hun sport vaak naar bossen trekken waar wandelaars en natuurliefhebbers tot rust willen komen, net zoals motorrijders gaan racen in de Liefkenshoektunnel. We kunnen daar maar moeilijk begrip voor opbrengen. In het kader van de verkeerseducatie moeten we in ieder geval een onderscheid maken tussen sportbeoefening en het normale gebruik van onze weginfrastructuur.

Er was ook nog een vraag van de heer De Smet over het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Aan dat plan wordt momenteel de laatste hand gelegd door secretaris-generaal Desmyter en het zal mij spoedig worden overgemaakt. De motorrijders zullen in dat plan zeker aan bod komen. Het parlement zal dat aspect eventueel moeten verfijnen.

Onze belangrijkste opdracht is in ieder geval het aantal verkeersslachtoffers en de congestie te verminderen. Maar als het aantal verplaatsingen met de motor stijgt ten opzichte van het aantal verplaatsingen met de auto of met het openbaar ver-

voer, dan zullen we dit in de ongevallenstatistieken blijven merken. Ik maak zij die beweren dat de motor de oplossing kan bieden voor onze verkeersproblemen dan ook tot de nodige omzichtigheid aan. Ons grootste probleem ligt immers in de verkeersveiligheid.

U hebt zelf verwezen naar Finland. Welnu, de attitude in de Scandinavische landen is zo ver gevorderd dat zij dergelijke beslissingen kunnen nemen. Het gedrag van de weggebruikers aldaar is immers totaal verschillend van dat van de Vlaamse of Belgische weggebruiker.

Trouwens, bij mijn weten heeft nog nooit een voetganger een andere weggebruiker doodgelopen. En het gebeurt maar hoogst uitzonderlijk dat een motorrijder een dodelijk ongeval ten opzichte van derden veroorzaakt. In sommige gevallen mogen we de motorrijders dan ook onder de slimme weggebruikers catalogeren.

De heer Theo Beeldens : Ik wou het nog even hebben over het “geschrant rijden”. De federale wet bepaalt dat men het meest rechtse rijvak moet nemen. Maar over de positie op het rijvak wordt de wet heel onduidelijk. Voor wagens en vrachtwagens maakt dat niet veel uit, omdat ze nauwelijks speling hebben. Voor een motorrijder wel. Elke dienst – politie, het BIVV enzovoort – pleit ervoor dat als men in groep rijdt – en twee rijders is al een groep – men geschrant zou rijden. Zo kan men naar links of rechts uitwijken op het rijvak. Nu kennen we gevallen van motorrijders die een ongeval hebben gehad toen ze links op het rijvak reden en daardoor als in fout werden beschouwd. Dat is volgens ons een anomalie, die vrij snel zou moeten worden aangepast. Weliswaar behoort dit tot de federale materie. Men zou moeten bepalen dat motorrijders op hun rijvak de voor hun best mogelijke plaats mogen kiezen. In de rijsschool is men duidelijk : men moet op drie vierde van het rijvak rijden om zichtbaar te zijn en te vermijden dat men op het rijvak wordt voorbijgestoken. De rijsscholen en de monografieën van de politie- en rijkswachtsschool zijn unaniem op dat vlak. Alleen de wet is niet gevolgd. We vragen al jaren dat men dit wijzigt. Ik zou dus aan de minister willen vragen dat hij daar iets aan doet.

Dan was er de vraag over de helmkastjes. Vooral in Limburg wil men zich toeristisch promoten via parkeerplaatsen voor motorrijders. Om het nog aantrekkelijker te maken heeft men er ook helmkastjes. In Nieuwpoort is dat ook het geval, maar daar kost het 50 frank. In Bokrijk is het een systeem met een munt, zoals in dit parlement : men geeft ge-

woon de sleutel terug en het kastje is opnieuw vrij. Dat kost ons niets. Dan kunnen er meer mensen naar de kust. De heer Loones zal dat graag horen. Wie met een motor toeristisch gaat rijden of gaat werken, zit op dat ogenblik niet in een wagen. Dat doet de druk op de automobilisten toch wel wat afnemen.

Mevrouw Ilse De Keyser : Dan was er de vraag over het verband tussen de daling van het aantal ongevallen en de opleiding. Ik meen inderdaad dat het invoeren van een specifiek motorrijbewijs, met de daaraan gekoppelde opleiding, voor een sterke daling heeft gezorgd. Anderzijds zijn motoren veiliger geworden : ze hebben veiligere remmen en een betere wegligging. Dat zal ook wel een factor zijn.

Wat de heer Loones zei over het aantal gereden kilometers klopt ook wel. Op een bepaald ogenblik was motorrijden een echte rage. Ik denk dat vele mensen inderdaad weinig kilometers rijden, en dat vooral doen in het weekend. Dat verklaart waarom het aantal motoren sterk stijgt, maar de ongevallen toch afnemen. Wel is het zo dat die afname er momenteel alleen nog is in Wallonië. In Vlaanderen zijn er in 1999 meer slachtoffers gevallen.

De heer Theo Beeldens : Op de vraag van de heer De Smet moet ik ontkennend antwoorden : bij bedrijfsvervoersplannen inzake de mobiliteit van en naar het werk worden we niet betrokken.

Ik begrijp het standpunt van de heer Maes over het verhuren van motoren. Daar bestaat inderdaad een gevaar. Maar als iemand wel kan rijden met een motor, maar door omstandigheden geen motor bezit, waarom zou hij dan geen motor mogen huren ? Hoe kunnen we bepalen wie mag huren ? Het is inderdaad zo dat er zware ongevallen gebeuren : die mensen hebben er blijkbaar helemaal geen idee van wat ze huren. Persoonlijk vind ik het echter niet goed mocht men zomaar iets verbieden. Maar uw vraag is terecht en er moet over worden nagedacht. Ik zou er misschien nog mee kunnen leven mocht men niet de echte racemachines kunnen verhuren. Maar ik zou niet zo ver gaan de verhuur helemaal te verbieden.

De heer Bruno Tobback : Motorverhuur door verhuurbedrijven of motorzaken is natuurlijk één zaak. Maar aan de kust combineert men het verhuren van fietsen, motors en gocarts in de buurt van de zeedijk. Dat gebeurt in heel andere omstandigheden, in een toeristisch kader. De mensen aan wie men daar verhuurt, verschillen van het doorsnee motorhurende publiek. Men moet eens bekijken of men bijvoorbeeld geen onderscheid kan maken

tussen de gewone verhuur en verhuur als toeristische attractie. De enige motor waarmee ik ooit ben gevallen was een gehuurde : dat gebeurde toen ik met een paar vrienden aan zee op vakantie was. Dan komt men terecht op een baan in de duinen waarop zand ligt, terwijl men anders nooit met een motor rijdt.

Mevrouw Ilse De Keyser : Misschien kan men de mensen voorstellen een screeningsdag te volgen voor ze een motor mogen huren.

De heer Theo Beeldens : In Koksijde hebben we testmotoren, in het kader van het Festival van de Europese Motorrijder. We organiseren daar de behendigheidswedstrijden van de Europese Commissie en hebben dus een klein parcours gemaakt. Als u daar aankomt en u wilt met een testmotor rijden, dan zult u eerst moeten bewijzen dat u kunt rijden. Zoniet mag u niet op de motor. Misschien kan dat een idee zijn voor de verhuurbedrijven.

De verslaggever,

De voorzitter,

Bruno

Wivina

TOBBACK

DEMEESTER-DE MEYER
