



Vlaams
Parlement

vergadering **C262**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 juni 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bepalingen van de wegcode inzake het laden en vervoeren van vlas – 2227 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringsacties voor motorrijders – 2228 (2015-2016)	5
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het proefproject inzake onbemand varen op Vlaamse waterwegen – 2354 (2015-2016)	7
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van het rijbewijs met punten – 2363 (2015-2016)	10

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bepalingen van de wegcode inzake het laden en vervoeren van vlas – 2227 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik heb een zeer specifieke vraag – dat moet hier ook kunnen – over het transport van vlas. Dat is heel erg geëvolueerd, en de verkeerswetgeving is niet meer up-to-date. Het gaat in eerste instantie over de hoogte van de lading. Er is een beperking tot 4 meter. Dat betekent dat er maximaal twee rollen worden kunnen geladen, want drie rollen zorgen voor een hoogte van 4,3 meter. Dat is een belangrijk concurrentienadeel voor de sector, want in Frankrijk is er geen wettelijke maximumhoogte. Maar dat betekent ook dat er jaarlijks 11.000 ritten moeten worden gereden. Dat zou tot 7500 ritten kunnen worden teruggebracht, wat een duurzaamheidswinst zou kunnen betekenen van maar liefst 1000 ton CO₂-uitstoot op jaarbasis. Dat mag toch ook onze aandacht krijgen.

Deze vraag vanuit de sector is niet zomaar nergens op gestoeld. In 2010 werden in de Sint-Lievenschool in Gent en in Andenne stabiliteitsproeven gedaan met drie rollen hoog. Dat gaf goede resultaten, er waren geen noemenswaardige risico's. De weginfrastructuur bepaalt een minimale doorgang van 4,3 meter hoog. Laat dat nu net de hoogte zijn die hiervoor zou nodig zijn.

Er staan nog twee andere bepalingen in de weg. De maximale breedte mag op dit ogenblik voor sommige vrachten 3 meter bedragen, maar dat geldt niet voor geperste balen. Vlas is nogal sterk en breekt niet zomaar af. Hier zou een tegemoetkoming kunnen worden gedaan, om dat transport niet alleen breder maar ook hoger te laten zijn.

Er is ook nog de oude verplichting om een dekzeil te gebruiken. Die dateert nog van de tijd dat het vlas nog in bundels werd getransporteerd en niet in grote rollen. Die regeling heeft weinig zin en draagt weinig bij aan de verkeersveiligheid, maar betekent wel een concurrentieel nadeel voor de vlastransporten in vergelijking met Frankrijk.

Minister, ik verwijs ten slotte naar de Europese richtlijn 96/53/EG, die expliciet bepaalt dat mogelijke belemmeringen en verschillen tussen lidstaten op lokaal niveau kunnen worden weggewerkt om zo de onderlinge concurrentiepositie te vrijwaren.

Minister, bent u bereid een aanpassing van de wegcode te steunen in functie van deze niet onbelangrijke bedrijfstak?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben natuurlijk gevoelig voor deze vraag, gelet op de concurrentie en de versterking van onze economische sectoren, maar er zijn nog wel enkele niet alleen wettelijke maar ook praktische bezwaren: overal waar ge gaat langs Vlaamse wegen komt ge niet alleen Mariabeeldjes maar ook veel bruggen tegen. Die vormen vooralsnog het praktische probleem.

Ik verklaar mij nader. De hoogte van voertuigen wordt bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en is vastgelegd op 4 meter. Dit is federale materie. De maximale hoogte van de lading van een voertuig is vastgelegd in de wegcode

en is eveneens 4 meter. Nu is die huidige hoogtebepaling vooral een gevolg van de vele bruggen in Vlaanderen die niet voldoen aan de recente bouwvereisten. Uiteraard investeren we volop in de vernieuwing van de infrastructuur, en ook op lokaal niveau doet men dat. Maar doordat de bouwvereiste van 5,1 meter voor snelwegen en 4,65 meter voor gewestwegen pas werd ingevoerd in 1996, is nog niet alle infrastructuur aangepast aan die afmetingen.

Hoeveel bruggen zijn lager dan de 4,3 meter die gevraagd wordt voor de vlas-transporten? Het gaat over ongeveer 7 procent van de bruggen over autosnelwegen en ruim een kwart van de bruggen over gewestwegen. Dan laat ik nog de lokale wegen buiten beschouwing. Voor de lokale wegen heb ik geen cijfers, maar ik verwacht dat die cijfers gelijkaardig of zelfs hoger zullen zijn.

Voor bruggen in het beheer van de NMBS heb ik geen gegevens. Maar die zijn vaak nog lager, want ouder, dan de gewone wegbruggen. Bruggen die lager zijn dan 4,3 meter, worden steeds ter plaatse aangeduid met een bord waarop de hoogte vermeld staat. Toch is er een opeenvolging van incidenten en accidenten daarmee, waaruit blijkt dat die borden niet altijd even efficiënt zijn, of alleszins niet altijd goed worden begrepen of gelezen door de chauffeurs. Vrachtwagens rijden zich regelmatig klem onder bruggen. Het spreekt voor zich dat dat risico's met zich meebrengt.

Het aanpassen van de wegcode wat betreft de hoogte van de lading, is niet aangewezen omdat een aanzienlijk deel van de bruggen over gewestwegen niet over de nodige vrije hoogte beschikt om hoger transport door te laten. Daarnaast ben ik van mening dat een aanpassing van de wegcode zeer doordacht moet gebeuren en niet mag afhangen van deze of gene sector.

U vroeg ook om een aanpassing van de beschrijving voor de uitzondering die deze sector al krijgt voor de breedte. Die mag 2,75 meter bedragen, en bij een gebruik binnen een straal van 25 kilometer mag dat 3 meter zijn. Het niet opnemen van geperste balen in deze bepaling heeft te maken met de risico-inschatting die hier wordt gemaakt. Als er wat losse strohalmen 3 meter breed hangen en toevallig van een aanhangwagen vallen, is dat iets anders dan wanneer een vlasbaal of geperste strobaal van een voertuig valt. Zoiets weegt ongeveer 400 kilogram. Als dat ergens afvalt, kan dat verstrekkende gevolgen hebben.

Uiteraard rijden er hier en daar ook voertuigen voor uitzonderlijk vervoer rond die bredere of hogere ladingen kunnen hebben, maar die krijgen dan ook een zeer specifieke reisweg opgelegd. Er is in een heel specifiek tracé voorzien voor uitzonderlijk vervoer.

Voor de aanpassing van de ladingzekeringsbepalingen inzake overdekking van het goed bekijkt mijn administratie of die bepalingen kunnen worden gemoderniseerd, dus of ze kunnen worden aangepast aan de huidige standaarden en technieken. Daarvoor zit de administratie trouwens ook aan tafel met de sector. De essentie van die bepalingen is dat de lading bij deze transporten niet mag 'stuiven' en het goed vast genoeg moet liggen om niet van het voertuig te vallen of te waaien. Op zich speelt de aard van de lading daarbij geen rol, het is vooral het resultaat dat belangrijk is.

Ik ben dus, zoals aanvankelijk gezegd, gevoelig voor de argumentatie. Ik heb de administratie dan ook de vraag gesteld te bekijken of we niet een dergelijk tracé kunnen vrijwaren of aanduiden, misschien ook in samenspraak met het Waalse Gewest, waar de praktische beperkingen dan niet gelden en waar dat transport dan misschien wel al mogelijk zou kunnen zijn in een proefopstelling.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw heel duidelijke antwoord. Het is de eerste keer dat ik die cijfers over de hoogte van de bruggen hoor. Die zijn duidelijk. Het lijkt me dan ook bijzonder moeilijk om tegemoet te komen aan die vraag over de hoogte. Ik ben zeer tevreden met uw poging om na te denken over een tracé. Dat zou goed kunnen zijn. Er is ook het feit dat erover wordt nagedacht of dat dekzeil al dan niet nodig is. Ik zou tegelijkertijd de vraag willen stellen of dat ook eens kan worden onderzocht wat die breedte betreft. Die balen zijn inderdaad wel zeer zwaar, maar aangezien ze samengeperst zijn, vallen ze zomaar niet uit elkaar. Kan dat nog eens technisch worden bekeken? Als er redenen zijn waarom het niet kan, als er enige impact kan zijn op de verkeersveiligheid, dan mogen we het zeker niet doen, maar misschien kan dat technisch toch nog eens in overweging worden genomen. Ik ben alleszins tevreden met uw antwoord ter zake.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringsacties voor motorrijders – 2228 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Voorzitter, minister, ondertussen toch al een tijdje geleden, op 20 maart, vond de jaarlijkse Dag van de Motorrijder plaats, en voor het eerste gebeurde dat onder de coördinatie van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Onder andere rijsscholen, rijvaardigheidscentra, winkels, motorclubs en politiezones werkten mee. Het nieuwe vrijwilligersnetwerk van de VSV nam voor het eerst deel en ook motorclubs en belangenverenigingen werden actief gecontacteerd om mee te werken. Die Dag van de Motorrijder werd op twaalf locaties in Vlaanderen georganiseerd. Motorrijders kregen er de mogelijkheid om een behendigheidsparcours af te leggen en konden er voor tips en tricks terecht bij erkende lesgevers. Ook motorcontroles, rondritten, testmomenten en korte theorielessen stonden op het programma.

Minister, ik heb u daarover inmiddels als een schriftelijke vraag gesteld. Uit het antwoord daarop bleek dat het een succes was, dat 1400 deelnemers waren afgezakt naar een van die 12 locaties en dat de helft ervan deelnam aan het behendigheidsparcours. De andere helft kwam voornamelijk voor de randactiviteiten. Ook de website die daarvoor was gelanceerd, telde heel wat bezoekers, namelijk meer dan 4000 in de week voor het evenement. Uit het antwoord bleek ook dat na de Dag van de Motorrijder ook het aantal inschrijvingen voor de dagopleiding Ready to Ride van de VSV was gestegen. Zo'n opfriscursus is niet gratis. Ze kost 99 euro en wordt op diverse locaties in Vlaanderen georganiseerd.

Ik denk dat we dus mogen concluderen dat de Dag van de Motorrijder een goed moment is geweest om die instap te promoten. De volgende Dag van de Motorrijder is volgend jaar op 26 maart. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag liet u weten dat er op 4 mei een partnerevaluatie zou worden gehouden. Daarom stel ik u deze opvolgvraag. Wat is het resultaat van die evaluatie en wat wordt er concreet ondernomen als gevolg ervan? Hoe evalueert u zelf de cijfers qua opkomst en deelname? Worden er andere doelen vooropgesteld voor 2017 en welke maatregelen worden genomen om die te behalen?

De Dag van de Motorrijder richt zich op volwassen motorbestuurders, maar we kunnen stellen dat jongeren van 16 of 17 jaar die hun eerste brommer krijgen, eigenlijk onze toekomstige motorrijders zijn. Is er misschien een mogelijkheid om

dit uit te breiden naar jongeren, meer specifiek voor bromfietsen en scooters, of om andere initiatieven in die richting op poten te zetten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op het overleg zijn er natuurlijk diverse onderwerpen ter sprake gekomen. Wat de concrete organisatie betreft, is gebleken dat die op de diverse locaties goed is verlopen. Er is met meerdere partners samengewerkt, wat natuurlijk ook zijn consequenties had voor een hogere opkomst, wat dus prima is. Men concludeerde ook dat het aanbieden van een behendigheids-parcours wel nuttig is, maar dat de dag wel meer dan dat moet zijn. Daarom willen we bijvoorbeeld ook de controle van de motoren nog meer benadrukken. Ter zake is de samenwerking met lokale handelaars goed verlopen. We willen dat nog meer highlighten, misschien door het als 'technisch nazicht' te omschrijven.

De dag werd door de deelnemers aan het overleg ook positief geëvalueerd, maar ik meen dat er op het gebied van communicatie nog wel wat extra opportuniteiten, extra mogelijkheden zijn. We hebben de volgende dag ondertussen al geprikt op 26 maart van volgend jaar. Daarvoor zal de VSV de komende maanden nieuwe contacten leggen, om de samenwerking met de huidige partners te versterken en nieuwe partnerships en de eventuele toevoeging van nieuwe locaties te bekijken. Dat is dus een uitbreiding van het fenomeen. We gaan ook trachten de communicatie wat te verbeteren, met een snellere verspreiding van de flyers en posters om dit aan te kondigen, maar ook een aankondiging via de sociale media, met de eventuele productie van affiches die kunnen worden gepersonaliseerd of afgestemd op het lokale aanbod en met het opmaken van een persbericht ter aankondiging om de lokale media ook meer te betrekken. We moeten er immers ook voor zorgen dat de lokale media daar vooraf al op kunnen inspelen, door er vooraf al wel wat ruchtbaarheid aan te geven. Ook is er het aanmaken van meer opvallende wegwijzers, wat soms een probleem was, en meer promotie voor andere opleidingsdagen gericht op motorrijders. Er zijn alleszins nog vergaderingen concreet gepland, onder andere voor begin september van dit jaar.

Wat de algemene evaluatie betreft: 1400 deelnemers lijkt me een heel goed cijfer, hoewel het weer toch ook niet zo fantastisch was. Het betoog dat wordt gebruikt, is immers altijd dat de motorrijders met de eerste zon buitenkomen, maar die dag was er nu niet bepaald een zonnetje te bespeuren. Er is wel de ambitie om naar 2000 deelnemers te gaan. Als het weer het even toelaat en we enkele locaties kunnen toevoegen en kunnen zorgen voor een betere communicatie vooraf, moet het mogelijk zijn om dat ambitieniveau voorop te stellen.

Het is wel zo dat we de focus zouden willen houden op één doelgroep. Ik snap uw bezorgdheid wat scooters of bromfietsen betreft. Dat kan zeker voor jonge gebruikers interessant zijn, maar ik denk dat we dan minstens een deel van de oorspronkelijke doelgroep dreigen te verliezen. Er is ook wel een beetje sprake van een groepsgevoel, een sfeer van motorliefhebbers onder elkaar. Ik ben ook al elke keer geweest en ik stel dan ook altijd met genoeg vast dat er ook op dat vlak een goede sfeer hangt, trouwens ook wat de politie betreft. Dat is een sfeer die wordt gedeeld. Als we daar nu bromfietzers en scooters aan gaan toevoegen, dan is dat in dat opzicht misschien niet het beste idee. Anderzijds is er ook de vraag of je die specifieke doelgroep van jongeren met scooters en bromfietsen daarmee zult bereiken, of die daar überhaupt in geïnteresseerd zouden zijn. Per definitie zou dit dan ook moeten gebeuren op nog een groter aantal locaties, omdat de actieradius en de verplaatsingsmogelijkheden voor bromfietsen en scooters natuurlijk beperkter zijn dan die voor motoren.

En daarnaast hebben we andere acties: Mobibrein, Mobibus, Verkeer op School, de webshop Verkeer op School, die zich richt op die doelgroep. Eventuele hiaten

in het aanbod van verkeerseducatie zullen aan bod komen in de werkkamer Educatie en Sensibilisering van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, dit is een positieve evaluatie, maar het kan natuurlijk altijd nog beter. De ambitie van een bereik van tweeduizend deelnemers moet realistisch zijn, maar dan moet wel nog extra worden ingezet op de mensen die voor de sfeer, de ambiance en de randactiviteiten komen. De essentie blijft wel de rijvaardigheid en de behendigheid. Het is goed dat u zelf uit de evaluatie afleidt dat er extra communicatie nodig is via de gewone media, de sociale media en flyers. Dat zal helpen om die ambitie te halen.

Ik begrijp uw antwoord over de uitbreiding naar jongeren, naar scooterrijders. Misschien wordt het doel gemist en wordt de sfeer gewijzigd. Toch is het belangrijk dat er inzake verkeerseducatie extra wordt ingezet op die gebruikers, op onze toekomstige motards. Er is al verkeerseducatie op school over fietsen en over het theoretische rijbewijs in het middelbaar onderwijs. Kan samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde extra worden ingezet op verkeerseducatie voor jonge motorrijders in de hogere humaniora?

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het proefproject inzake onbemand varen op Vlaamse waterwegen
– 2354 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, we kennen allemaal de zelfrijdende Google-auto. In Vlaanderen hebt u het initiatief genomen om een proefproject uit te voeren met een zelfrijdende bus op de luchthaven. Wanneer het gaat over zelfrijdende en zelfaansturende voertuigen, moeten we ook kijken naar de vaartuigen.

Zoals wel vaker gebeurt op wereldvlak, komen de grootste innovatieve toepassingen uit de hoek van Defensie. Ook vandaag is dat het geval. De Amerikaanse marine doopte in april van dit jaar een experimenteel zelfvarend schip, de 'Sea Hunter'. Het schip kan volledig autonoom op radar en camera varen, maar kan ook vanaf de wal worden bestuurd.

Minister, u schenkt in uw beleid veel aandacht aan de slimme binnenvaart. Een zelfvarend schip kan daar volgens mij bij uitstek een voorbeeld van zijn. Met zo'n schip beperkt men de kosten voor transport langs het water drastisch, wat de binnenvaart in de toekomst een pak interessanter zal maken dan transport over de weg dat vandaag nog heel sterk te kampen heeft met hoge loonkosten. Dat heeft op zijn beurt een zeer gunstig effect op de congestie van het verkeer en vanzelfsprekend op het milieu in Vlaanderen.

Ter gelegenheid van de derde editie van de Ecorace Challenge maakte u intussen bekend dat Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart met de KU Leuven en het Noorse bedrijf Marintek zullen samenwerken om onder de naam RAVEN (Remote-controlled and Autonomous Vessels for European and National waters) een pilootproject met een autonoom varend schip te lanceren op de Vlaamse waterwegen. U zoekt daar ook Europese steun voor. Na definitieve goedkeuring

en enkele aanpassingen aan de regelgeving en aan de waterweginfrastructuur zou dit project medio 2017 van start kunnen gaan.

Ik vermoed dat iedereen het ermee eens is dat we dit alleen maar kunnen toejuichen. Het project sluit perfect aan bij de doelstelling uit uw beleidsnota en -brieven om onze binnenvaart te doen evolueren naar een echt slimme binnenvaart. Maar daarnaast kan dit proefproject hopelijk ook een extra impuls geven aan de innovatieve sectoren in onze Vlaamse economie en een uitdaging bieden voor onze onderzoeksinstellingen.

Minister, kunt u deze plannen verder verduidelijken? Welke juridische en praktische hinderpalen moeten nog worden weggewerkt? In welke timing voorziet u hiervoor? Welke impact kan onbemand varen op de Vlaamse waterwegen op onze scheepvaart volgens u hebben op korte en langere termijn? Ziet u in dit project en in de toekomst ook mogelijkheden voor onze Vlaamse bedrijven en onderzoeksinstellingen? Treedt u daarover met hen in overleg?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gaat inderdaad over een hoopgevend project, waarbij onze waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart, binnenkort De Vlaamse Waterweg in een gefuseerde entiteit, in samenwerking met de KU Leuven zullen uittesten of onbemande schepen op de Vlaamse waterwegen kunnen worden ingezet en of dit economisch leefbaar en rendabel is.

Allereerst zal de KU Leuven een bestaand schip ombouwen tot een autonoom varend vaartuig met een realistische schaalgrootte die het economisch inzetbaar maakt voor goederenvervoer. Naast de uitrusting van de schepen zal ook moeten worden nagegaan in welke mate de walinfrastructuur moet worden aangepast om die nieuwe technologie ingang te doen vinden. Verdere praktische operationele elementen zijn onder meer het bepalen van goede aan- en afmeerprocedures, met duidelijke verantwoordelijkheden.

Daarnaast is er ook de kwestie van de wetgeving en de vraag in welke mate een en ander economische levensvatbaar is. Welke regelgeving moet er worden aangepast opdat een onbemand vaartuig op de Vlaamse waterwegen kan varen, want onbemand varen is in Vlaanderen wettelijk verboden? Wat het onbemand rijden op de weg betreft, geldt vandaag de Conventie van Wenen, die duidelijk bepaalt dat er te allen tijde iemand achter het stuur moet zitten. Daar zijn geen uitzonderingen mogelijk, tenzij in het geval van Nederland, dat daar altijd een afwijking voor gekregen heeft. Die beperking hebben wij alleszins niet, er is wel zoiets als de Rijnvaart en het verdrag daarover, maar dat is soepeler en laat op de eigen wateren toe dat er kan worden afgeweken van dat principe.

Bij een aanpassing van onze regelgeving gaat het over de bemanningsvoorschriften – de minimumbemanning –, de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder – schipper –, de voorwaarden om te mogen varen en de technische voorschriften van vaartuigen.

Het doel is, zodra de nodige aanpassingen aan de scheeps- en walinfrastructuur gekend zijn en er in de wetgeving ruimte is gemaakt, een pilootproject van een onbemand vaartuig in Vlaanderen te lanceren. Dat zal gebeuren op een route met alle technologische uitdagingen die men kan tegenkomen op de binnenwateren, zoals het passeren van een sluis, het voorbijvaren van diverse types bruggen, getijdenwerking enzovoort. Het project zal, indien op Europees niveau definitief goedgekeurd, midden 2017 van start gaan en 36 maanden duren. Er is sprake van ongeveer 140.000 euro subsidie voor het onderzoek. De proefvaart zal tegen het einde van die periode plaatsvinden, dus midden 2020. Het is dus een verre planning, maar biedt perspectief en is hoopgevend.

Dat wil niet zeggen dat we binnen Vlaanderen zullen wachten om de eerste stappen te zetten. Vanuit de markt is er reeds vraag. Ik zal daarover in overleg treden met de sector, vooral via de waterwegbeheerders. We moeten de binnenvaart nog aantrekkelijker, sexier en moderner maken. We hebben op dat vlak in de perceptie nog wel wat werk. De waterweg moet hipper worden. Vandaar dat ik van het momentum van de fusie en de overgang naar de Vlaamse waterweg gebruik wil maken om dit meer te benadrukken. Daarnaast is er invloed op de economische rendabiliteit en aantrekkelijkheid van het onbemand varen door een besparing op de personeelskosten.

Op korte en middellange termijn streef ik naar een introductie van onbemand varen in bepaalde zones, op bepaalde waterwegen, op bepaalde trajecten en voor bepaalde types van vaartuigen. Hierbij denk ik in de eerste plaats aan kleinere waterwegen die weinig aanpassingen aan infrastructuur vereisen en waar weinig scheepsbewegingen zijn. De vraag vanuit de markt zal cruciaal zijn om te bepalen hoe dit wordt uitgerold. Op langere termijn zal een uitbreiding afhankelijk zijn van de verdere evolutie van de techniek en de vereiste aanpassingen aan infrastructuur, aan vaartuigen en de markt.

Ik ben mij er dan ook ten volle van bewust dat dergelijke projecten met een onmiskenbare impact niet enkel een zaak zijn van de overheid. Nu al proberen we een en ander te stimuleren. Zo is er de Ecorace Challenge voor hogescholen en universiteiten. Dat is kleinschalig begonnen, maar is ondertussen al ruimer qua deelnemersveld. Dit jaar hadden we voor het eerst een schip dat autonoom kon varen. Op dat vlak proberen we toch impulsen te geven. Deze wedstrijd heeft een dubbel doel: de binnenvaartsector kenbaar maken aan de ondernemers en werknemers van morgen en de bij de kennisinstellingen bestaande kennis beschikbaar stellen van de binnenvaartsector. Daarbij is op te merken dat diverse Vlaamse bedrijven actief meewerken aan de realisatie. Zo zorgen ze bijvoorbeeld voor sponsoring van sommige deelnemers.

Ook in het project RAVEN vervullen de kennisinstellingen een rol, in die zin dat de KU Leuven meewerkt aan het project. RAVEN staat voor Remote-controlled and Autonomous Vessels for European and National waters. Het verwijst ook naar de raven van de noordse mythologie Huginn en Muninn. Dat is eigenlijk een leuk verhaal. Huginn en Muninn zijn de raven die op de schouder zitten van Odin, een van de drie oppergoden. Er zijn negen werelden, waarvan één de wereld van de uitverkorenen is, namelijk het Walhalla. De raven vliegen de negen werelden rond en komen dan op de schouder zitten van Odin en fluisteren hem in wat er allemaal is gebeurd in die werelden. In de noordse mythologie zijn er drie oppergoden: Odin, Vili en Vé. Het zal u trouwens als N-VA'er verheugen dat ze gesplitst zijn. (*Gelach*)

Ze zijn gesplitst – om een volledige communautaire analogie te maken – in de Asen en de Wanen. (*Gelach*)

Vili en Vé waren eigenlijk tevreden met de wereld zoals die was geschapen. Dat was voldoende, maar Odin vertoonde meer ambitie en wou verder gaan. Maar dit volledig terzijde.

Het project RAVEN verwijst dus naar de noordse mythologie omdat ook een Noors bedrijf participeert.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dat was een serieuze terzijde. Dank voor deze les. Het was leuk om eens te horen.

Minister, ik wil u danken voor uw ondersteunend antwoord voor dit project. Wat de toekomstkansen van dit project betreft, is het vooral van groot belang voor de

binnenvaart maar ook voor de logistieke sector en in feite voor heel Vlaanderen dat we blijven attent zijn voor en blijven inspelen op nieuwe ontwikkelingen en het liefst, wat mij en – naar ik meen – iedereen betreft, daarbij vooroplopen.

U haalde het al een paar keer aan in toespraken en perscommuniqués dat 80 procent van de bedrijven op maximaal 10 kilometer van een bevaarbare waterweg ligt. Dat is een zeer goede zaak. Ook ligt een behoorlijk aantal steden aan waterwegen. Ik denk dat bijna elke centrumstad aan het water ligt. We moeten daar nog veel meer gebruik van maken.

Wat het onbemand varen betreft, zouden we ook eens moeten nadenken over stadsdistributie over het water. Vandaag is dit nog kostelijk, maar met een flexibeler systeem, met kleine, onbemande vaartuigen zou winst kunnen worden geboekt. Minister, wordt dit aspect ook meegenomen? U hebt gezegd dat eerst naar de kleine waterwegen zou worden gekeken. Misschien is dit een optie? Neemt u stadsdistributie op in de voorbereiding van dit proefproject?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik neem het zeker mee.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van het rijbewijs met punten – 2363 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, mijn oog viel vorige week op een online artikel van De Standaard met als titel: 'Weg ligt open voor rijbewijs met punten'. Ik vond dit goed nieuws want er is toch een kamerbrede consensus dat de invoering van het rijbewijs met punten een serieuze bijdrage kan leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat blijkt uit tal van studies en uit de ervaring van buurlanden.

Het blijkt nu om een uitspraak van u te gaan, minister. U hebt die gedaan naar aanleiding van het feit dat er eindelijk een databank in de maak is, een databank met verkeersovertredingen. De ministers Geens en Jambon zijn daarmee bezig. Eind vorig jaar is dit ook al eens aangekondigd. Nu zou ze er effectief komen. Het klopt dat in het verleden de invoering van het rijbewijs vaak werd uitgesteld of werd tegengehouden bij gebrek aan een dergelijke databank.

De afgelopen twee jaar hebben we helaas ook geleerd dat niet alleen het gebrek aan een dergelijke databank het rijbewijs met punten in de weg staat, maar dat er meer bepaald bij regeringspartij MR geen enthousiasme is. Men blijft excuses zoeken.

Minister, mijn vraag is eigenlijk waarom u die uitspraak hebt gedaan. Betekent dit dat er een doorbraak aankomt op het niveau van de Federale Regering? Of werkt u aan een Vlaamse variant? Dat zou natuurlijk verre van evident zijn. Sinds de zesde staatshervorming heeft Vlaanderen de bevoegdheid om een aantal verkeersregels vast te stellen en een handhavings- en bestraffingsbeleid te ontwikkelen. Het is wel allemaal niet zo eenduidig. Als het over snelheid gaat, gaat het bijvoorbeeld over snelheid op gewestwegen. Voor dat type van overtredingen kunt u een soort van puntengerelateerd bestraffingssysteem opzetten. Ik weet

het niet, maar ik dacht het tussen de regels te kunnen lezen in het artikel, of het werd toch door de auteur van het artikel gesuggereerd.

Minister, acht u, ondanks de verklaringen van minister Bellot, die recent nog laten weten heeft dat er mogelijk ongewenste effecten en dergelijke gepaard kunnen gaan met de invoering van een rijbewijs met punten, toch een doorbraak op korte termijn voor de invoering van een rijbewijs met punten mogelijk? Bent u van plan om zelf met iets te komen, een soort Vlaamse variant? Hoe ziet u dat dan? Wat is de stand van zaken van de databank voor verkeersovertredingen? Zal die binnenkort effectief operationeel zijn? Welke stappen moeten hiervoor nog worden gezet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, die uitspraak kwam er naar aanleiding van de berichtgeving van dezelfde krant dat de centrale databank concreet gestalte zou krijgen en dat de ministers Geens en Jambon er een punt van zouden maken.

Mijn kabinet is uitgenodigd op een voorstelling op het kabinet van minister Geens waarbij men de aanpak heeft toegelicht. De timing zou wel twee jaar zijn. Ik heb onmiddellijk van de gelegenheid gebruikgemaakt, na de aanstelling van minister Bellot, om ook daarover met hem een gesprek aan te gaan. Ik heb u al verteld dat ik met een fles Geuze op zijn drempel stond. Ik heb dat punt onmiddellijk gemaakt in de hoop dat er een andere houding zou zijn ten aanzien van die materie. Ik was aanvankelijk niet negatief gestemd.

De verklaringen later in de media waren op dat vlak meer ontnuchterend van aard. Ik heb hem gezegd dat het niet gaat over de modaliteiten van een en ander. Het gaat over het principe van de invoering. Dat is het belangrijkste. Daarna kun je nog discussiëren over wat je doet met de professionals, en met de vergrijpen die je gaat vatten. Voor welke overtreding verlies je dan een punt? Dat moet allemaal nog besproken worden. Het belangrijkste is dat je het signaal geeft dat je niet meer zomaar elk vergrijp kunt afkopen met een boete. Daar gaat het uiteindelijk over. Een van de consequenties op de kortere termijn zal een daling van het aantal verkeersdoden met 20 procent zijn. Ook al vermindert dat effect in de loop der jaren. In Vlaanderen gaat het om tachtig doden op vierhonderd. De vraag zou dan zijn voor hoeveel doden je het dan wel doet.

Ik zal erop blijven hameren, elke keer dat we elkaar zien. Ik heb het eens laten bekijken of we regionaal het voortouw zouden kunnen nemen. Maar ik vrees dat we onszelf dan een beetje in de voet zouden schieten. Het zou zo complex zijn dat je de tegenstanders misschien nog meer munitie zou geven dan iets anders. En bovendien zijn we maar bevoegd voor een aantal overtredingen, bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, maar dan niet op de autosnelweg, wat dan de belangrijkste categorie zou zijn. Roodlichtnegatie is ook een federale materie, dat zou er dan uit vallen. Dat zou heel vreemd zijn. De mensen zouden het niet snappen. Dat zou veel te complex zijn. Zonder een volwaardig rijbewijs met punten, wat een federale bevoegdheid is, zijn die gewestelijke punten zonder voorwerp. Dat is dus niet de weg om te gaan. Ik heb hem verkend, dat geef ik toe, maar ik kom tot de conclusie dat dat weinig soelaas biedt en dat wij het op federaal niveau moeten proberen te bewerkstelligen om dit alsnog gerealiseerd te zien.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik stel voor dat wij met z'n allen druk blijven zetten om dat puntenrijbewijs zo snel mogelijk in te voeren. Het is interessant om te vernemen dat u de piste van een Vlaams instrument hebt onderzocht. Ik heb het zelf ook eens juridisch laten nakijken. Dat blijkt inderdaad bijzonder complex. Het is inderdaad misschien niet zo evident om daar verder op door te gaan.

Ik vind het wel opmerkelijk dat u zegt dat men voor die databank van verkeers-overtredingen met een timing van twee jaar rekening houdt. Eind vorig jaar wist minister Geens ons nog te verblijden met een andere timing. De verkeers-overtredingendatabank Mercurius zou eind 2016 operationeel zijn, zei hij in december 2015. Nu blijkt die timing niet haalbaar te zijn. Maar het is goed dat die databank er komt, en laat ons ondertussen verder druk zetten op de invoering van het rijbewijs met punten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik ben het absoluut eens met uw antwoord. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar voor mezelf een hele transitie heb doorgemaakt. Ik ben vandaag pro. Maar je zult een paar dingen moeten afwegen, zoals hoe je de categorie van de beroepsrijders aanpakt. Wat als ze een hele periode verkeersovertredingenvrij rijden? Kunnen ze dan amnestie krijgen voor fouten uit het verleden? En zo zijn er nog wel een paar andere dingen te bedenken. Je moet dat interfederaal aanpakken. We hadden het in het begin van de vergadering over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Stel dat je dat alleen in Vlaanderen zou doen. En dan heb je nog de homogeniteit van de bevoegdheid. Hier zit je dan nog alleen met datgene wat op het gewestelijke niveau kan worden afgerekend, zowel wat de wegen als wat het type van overtreiding betreft. Het wordt nodeloos complex. Ik denk dat vandaag in een modern verkeersveiligheidsbeleid ook het aspect van het rijbewijs met punten een instrument moet zijn. Wij zijn bereid om daar mee aan de kar te helpen trekken.

Lies Jans (N-VA): Ik vind het wraakroepend dat we in ons land nog altijd geen rijbewijs met punten hebben. De wetgeving dateert van 1990. We zijn 26 jaar later. Het is een van de belangrijkste instrumenten om het aantal verkeersdoden naar beneden te krijgen. Minister, ook van mijn fractie krijgt u alle steun om daar op het federale niveau druk op te zetten. Het idee om dat op Vlaams niveau aan te pakken, klinkt voor mij als N-VA'er wel zeer aantrekkelijk. Maar als je kijkt naar de huidige bevoegdheidsverdeling, is dat inderdaad geen oplossing.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): We zitten hier allemaal op dezelfde golflengte. Ook wij vinden dit belangrijk. Minister, ik deel uw analyse. Ik ga ervan uit dat wij allemaal op federaal niveau de handen in elkaar kunnen slaan om alsnog tot het gewenste resultaat te komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.