



Vlaams
Parlement

ingediend op **1267** (2016-2017) – Nr. 1
8 september 2017 (2016-2017)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceyssens, Mathias De Clercq en Lorin Parys

over de voortgangsrapportage
Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch

INHOUD

1. Toelichting door Bart Boucké, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.....	4
1.1. Beschrijvend deel	4
1.2. Actieprogramma pijler 1: informeren, sensibiliseren en opleiden	5
1.3. Actieprogramma pijler 2: verkeersveilig ontwerpen en verkeersveilige technieken.....	6
1.4. Actieprogramma pijler 3: handhaving en regelgeving	7
1.5. Actieprogramma pijler 4: evaluatie en monitoring	8
1.6. Actieprogramma pijler 5: norm- en gedragsverandering.....	8
1.7. Jaarprogramma 2017-2018.....	9
2. Opmerkingen en vragen van commissieleden	11
2.1. Opmerkingen en vragen van Lode Ceysens	11
2.2. Opmerkingen en vragen van Björn Rzoska	13
2.3. Opmerkingen en vragen van Mathias De Clercq	13
2.4. Opmerkingen en vragen van Lorin Parys	15
2.5. Opmerkingen en vragen van Marino Keulen.....	15
2.6. Opmerkingen en vragen van Renaat Landuyt.....	16
3. Antwoorden van minister Ben Weyts	17
4. Antwoorden van Bart Boucké	19
5. Aanvullende bespreking	21
Gebruikte afkortingen	23

Bijlagen: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 29 juni 2017 van gedachten over het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering over het Vlaams Verkeersveiligheidsplan¹ voor de periode 2016-2017. Het rapport werd toegelicht door Bart Boucké, afdelingshoofd van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Aan de bespreking nam ook Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, deel.

Het voortgangsrapport en de presentatie van Bart Boucké zijn opgenomen op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Bart Boucké, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Bart Boucké, afdelingshoofd Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, licht het voortgangsrapport toe.

Het rapport begint met een beschrijvend deel, dat aangeeft in hoeverre men de doelen bereikt zoals die zijn opgenomen in het plan. De overkoepelende doelstellingen vertrekken vanuit een wensgedachte, met name 'vision zero', wat een nobel doel is, maar allicht nooit gehaald wordt. Er zijn ook specifieke doelstellingen gesteld. Die zijn uitdagend en ambitieus. Het rapport geeft aan in welke mate men daaraan al dan niet beantwoordt. De tijd vliegt en met 2020 voor de deur wil men ook met het oog op 2030 en 2050 uit het overkoepelend plan van de Vlaamse overheid de zaken nauw opvolgen. Dat moet het mogelijk maken de vooruitgang te versnellen om de streefdoelen ultiem te halen.

Het tweede deel van het rapport is het actieprogramma. Het is ingedeeld in vijf pijlers zoals het verkeersveiligheidsplan zelf. Bij elke pijler is er een rapportering over het werkjaar 2016-2017 en een vooruitblik naar het jaarprogramma 2017-2018.

1.1. Beschrijvend deel

Het beschrijvende deel laat vrij rooskleurige cijfers zien voor het voorbije werkjaar.² Het aantal verkeersdoden zit op een historisch laagtepunt met 342. Tegen 2020 moet dat nog zakken naar 220 en tegen 2030 mogen er nog slechts 131 geteld worden. De lijn blijft dalend, hoewel dat in de voorbije jaren niet meer zo snel ging. Die dalende trend wil men aanhouden.

Bij het aantal zwaargewonden is nog wel een sterker dalende lijn te noteren. Van 2604 gaat het naar maximum 1500 in 2020 en 1000 in 2030 en dat vergt nog aanzienlijke inspanningen.

De evolutie in het aantal lichtgewonden vertoont ten aanzien van de streefcijfers alvast ook een licht dalende evolutie. Richting 2020 en 2030 moet alvast nog een tandje bijgestoken worden.

Het aantal letselongevallen gaat van 24.432 naar een streven van maximaal 14.560 in 2030. In de evolutie van het aantal doden en zwaargewonden bij de niet-beschermden of de zwakke weggebruikers worden bromfietzers, fietsers, voetgangers en motorrijders in één adem genoemd. Er is een daling van deelgroepen te melden, maar het aandeel in het totaal is een andere zaak, stelt de spreker. Dat ligt vooralsnog op 1765. De inspanningen moeten absoluut worden voortgezet en zelfs opgedreven.

¹ Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan, nota van de Vlaamse Regering, werd op 30 juni 2016 besproken in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 850/1-2).

² Zie in de presentatie van de spreker als bijlage de tabellen op de dia's 4 tot 11.

In een overzicht worden de vooropgestelde streefcijfers uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen weergegeven. Voor 2016-2017 zijn de cijfers van de daling van het aantal doden en zwaargewonden onder jonge autobestuurders nog niet beschikbaar. Die zijn niet standaard opgenomen in de cijfers van de FOD Economie. Voor de rest is er hoofdzakelijk een positieve trend te noteren.

Om de streefcijfers te halen, moeten de inspanningen wel worden volgehouden. De meest recente cijfers, voor het eerste trimester van 2017, geven opnieuw een daling van het aantal letselongevallen weer, alsook voor het aantal doden ter plaatse en het aantal gewonden. Het is afwachten hoe dat verder evolueert.

De spreker wil niet meteen hoera schreeuwen, maar meent tevreden te mogen zijn met de door alle in het verkeersveiligheidsdebat betrokken partners gerealiseerde verbeteringen. Er zijn een aantal laagtereclen aan te stippen voor diverse ongevalindicatoren: letselongevallen, aantal licht- en zwaargewonden, verkeersdoden. Een positieve evolutie is merkbaar bij de gemotoriseerde tweewielers, in aantallen, en personenwagens.

In aandeel binnen de categorie van kwetsbare weggebruikers geven de gemotoriseerde tweewielers een meer genuanceerd beeld. Specifieke aandachtspunten zijn ongevallen met fietsers en voetgangers, waarvoor Vlaanderen het binnen Europese context zeker nog niet goed doet. Hetzelfde geldt voor ongevallen met vrachtwagens en ook meer met lichte vrachtwagens. De cijferevolutie wordt nauwgezet opgevolgd en moet mee uitmaken wat al dan niet werkt en waar meer inspanning nodig is. Zo wil men de ingezette daling versterken of minstens behouden.

1.2. Actieprogramma pijler 1: informeren, sensibiliseren en opleiden

Daartoe is een actieprogramma opgenomen in het verkeersveiligheidsplan. Daaruit licht Bart Boucké een aantal elementen die bij de actiefiches horen.

In 2016-2017 is met betrekking tot informeren (fiche 1) heel wat gebeurd. De website Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid is van start gegaan, net als de algemene koepelsite www.veiligverkeer.be. De zevende editie van De Grote Verkeerskwis kende een beduidend succes. Ook voor Kijk Uit is er een goed resultaat, met blijvend vrij hoge kijkcijfers. De uitzending vindt plaats op een geschikt tijdstip en men bereikt er een belangrijke doelgroep – de ouderen – mee.

Voor sensibiliseren (fiche 2) zijn er een aantal acties die als speerpunten waren opgenomen in het werkprogramma 2016-2017. De sensibiliseringscampagnes in 2016 besteedden aandacht aan de ergste 'killers' in het verkeer. In 2017 startte men een aantal doelgerichte campagnes. Zodra de bevoegdheid naar Vlaanderen kwam, werd steeds afgestemd met de handhavingskalender (TISPOL) van de politie. Het is de bedoeling de sensibilisering te combineren met de toepassing en de handhaving op specifieke thema's. Dat wordt in de toekomst voort ondersteund met terreinactiviteiten. Bij de bobcampagnes werden laagtereclen genoteerd voor zowel zomerbob 2016 als winterbob 2016. Dat noemt de spreker hoopgevend.

Fiche 3 betreft kwalitatieve educatie op het vlak van verkeersveiligheid. Er wordt voortgewerkt aan een verticale leerlijn in het onderwijs. Er is daarvoor een ruim aanbod aan Vlaamse kant, vooral dank zij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Er is een aanvullend aanbod voor het secundair onderwijs. In het kader van levenslang leren (fiche 4) is er een voortgezette opleiding motorrijders, Ready to Ride. Ook een cursus veilig elektrisch fietsen behoort tot dat aanbod.

Voor fiche 5, medische rijgeschiktheid is vooral voorbereidend werk gebeurd. Men mikt erop om vanaf het voorjaar 2018 een eerste resultaat te boeken met een proefproject. Voor fiche 6, kwalitatieve rijopleiding is, op expliciet aandringen van de mi-

nister, gewerkt aan de vernieuwde rijopleiding en examinering. In het theoretisch examen zullen bepaalde overtredingen zwaarder doorwegen. Voor het praktisch examen probeert men extra vaardigheden van lagere orde (extra manœuvres) en hogere orde (gevaarherkenning en zelfstandig rijden) getest te krijgen. Het taalgebruik bij de bijstand door tolken wordt pragmatisch geregeld. Met betrekking tot de rijopleiding is men tevens het verplicht vormingsmoment voor begeleiders en het optrekken van de oefenperiode aan het uitwerken. Er is ondersteuning met een handboek. Voor kandidaat-bestuurders is er een app en een boekje 'Rijbewijzer' als ondersteuning bij de voorbereiding. Duidelijke communicatie ter zake is cruciaal en daarop wordt dan ook ingezet.

Wat betreft vakbekwaamheid en nascholing van professionele chauffeurs (fiche 7) is Vlaanderen bevoegd sinds de zesde staatshervorming. Een aantal zaken zijn intussen geactualiseerd en modules over nieuwe thema's zijn uitgewerkt in overleg met de sector. Men werkt nog aan verduidelijking van onder meer het kader voor de vrijstellingen; het al dan niet moeten volgen van dergelijke nascholing. Er worden ook minimumkwaliteitseisen uitgetekend voor instructeurs en voor modules, eveneens in overleg met de sector. De situatie in Vlaanderen is op dit vlak heel anders dan in de omringende landen.

Fiche 17 behelst de dode hoek en blijft cruciaal. Voor het secundair onderwijs is een nieuw lespakket ontwikkeld. De toepassing in virtual reality van VSV biedt de kans om aan den lijve te ervaren hoe een chauffeur beperkt wordt in zijn zicht.

1.3. Actieprogramma pijler 2: verkeersveilig ontwerpen en verkeersveilige technieken

Pijler twee gaat over verkeersveilig ontwerpen en het gebruik van verkeersveilige technologieën. Fiche 8 stelt veertien audits voor infrastructuurprojecten voorop op het TEN-T-netwerk in 2017. Die zijn ook effectief uitgevoerd.

Het project vergevingsgezinde wegen (fiche 9) is deels voorbereid in de eerste helft van 2017 en blijft opgevolgd. Een verruimde werkgroep is samengesteld voor de herziening van het handboek hierover. Ook in het kader van de actualisering van het Vademecum Fietsvoorzieningen komt vergevingsgezindheid aan bod.

Met betrekking tot het onderhoud van wegeninfrastructuur (fiche 10) is het eerste PMS-rapport van AWV gepubliceerd. Dat geeft weer wat er voor de komende jaren nog nodig is aan investeringen. Terreinkennis blijft echter onontbeerlijk om verborgen gebreken aan te pakken of schade te herstellen die niet zomaar oppervlakkig kan worden gedetecteerd. Het vijfde rapport 'Staat en inrichting van fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen'³, is in dezelfde periode afgerond.

Wat zichtbaarheid (fiche 11) aangaat, is er gewerkt aan de kwaliteit van de wegmarkeringen op autosnelwegen in 2015. Fiche 12 gaat over de consistente snelheidsregimes en de bevordering van de leesbaarheid van de weg. De invoering van de algemene snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom is uitgevoerd. Er is ook een handleiding over snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom opgesteld met richtlijnen over snelheidsbeperkingen. Aansluitend kwam er een richtlijnenkader dat door lokale wegbeheerders gehanteerd kan worden. Er is uitgebreid rond gecommuniceerd.

Fiche 13 behandelt veilige verkeerslichten en de lichtenregeling. In 2016 is het startschot gegeven voor het actieplan verkeerslichten. De wegbeheerder, AWV, zette daarmee in op slimmere verkeerslichten, met aandacht voor zowel verkeersveiligheid als doorstroming. Het blijft zoeken naar een evenwicht maar de spreker

³ <https://wegenenverkeer.be/fietspaden>.

is blij dat veiligheid eerst wordt vernoemd. De Vlaamse overheid gaat ook voor het maximaal conflictvrij regelen van de verkeerslichten. In 2016 zijn al 325 lichtenregelingen aangepast, waarvan 108 uitgebreide detectie kregen. Er is een planning om dat voort te zetten. Intussen is er een proefproject gestart voor evaluatie van het vierkantgroenprincipe.

Met fiche 14 richt men zich op de aanpak van gevaarlijke punten en wegsegmenten. De historische lijst van 800 gevaarlijke punten wordt afgerond en men speelt in op een verhoging van verkeersveiligheid met een dynamische lijst van nieuwe gevaarlijke punten. Daarvoor gaat men uit van cijfergegevens over aantal doden, zwaargewonden en lichtgewonden. De gevaarlijke punten worden divers gequoteerd gewogen en krijgen een score toegekend. Die lijst kan wijzigen van jaar tot jaar en dus bekijkt men het over verscheidene jaren om de juiste conclusies te kunnen trekken. Bij heraanleg worden de principes van de vergevingsgezinde weg toegepast in de mate van het mogelijke.

Het scheiden en ontvlechten van verkeersstromen komt aan bod in fiche 15. De praktijk van vrijliggende fietspaden bestond al geruime tijd. Er wordt maximaal op ingezet, zeker in zones met snelheidsregimes van 70 kilometer per uur en meer. Voor de realisatie van het fietssnelwegennetwerk, als ruggengraat voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, zijn al ruim middelen vrijgemaakt. Daarvoor is er samenwerking met provincies en gemeenten. Recent werd het Vademecum Fietsvoorzieningen geüpdatet.

Fiche 16 gaat over voertuigtechnologie en rijhulpsystemen, veilige voertuigen en ISA. Vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is men betrokken bij Europese projecten. Men werkt daarnaast al een tijd samen met de wegbeheerder AWW aan een specifiek project met de automatische creatie van een snelheidskaart voor autosnelwegen en gewestwegen.

Voorts gaat de fiche in op het beheer van verkeersborden. Dat is belangrijk in het kader van het project Snelheid Vlaanderen in het kader van Vlaanderen Radicaal. Daarnaast zijn er flankerende maatregelen voor de kilometerheffing. Ze hebben betrekking op het voertuig of het gedrag van de professionele bestuurder. Het gaat dan onder meer over subsidies voor rijassistentiesystemen. Ook de dode hoek (fiche 17) komt hier aan bod, zowel bij de sensibilisering als de infrastructuur.

1.4. Actieprogramma pijler 3: handhaving en regelgeving

Pijler 3 behandelt handhaving en regelgeving. Bij een effectief verkeersveiligheidsbeleid is handhaving een essentieel element. Fiche 18 gaat in op de basis-elementen voor een efficiënte en sterke handhavingsketen. Vlaanderen neemt actief deel aan diverse overlegfora op verscheidene niveaus. Men volgt ook andere federale dossiers op. Voorts zijn er acties voor het verhogen van de performantie van bepaalde databanken.

Fiche 19 vormt een speerpunt in 2017 en behelst de uitbreiding van het aantal efficiënte doelgroep- en themagerichte controles. Dat komt ook aan bod in fiche 21. Een belangrijk aandachtspunt is de optimalisering van handhavingssystemen voor snelheid. Het initiatief ligt federaal, met het CBE-dossier voor een doorgedreven verwerking van de vaststellingen. In afstemming met alle partners streeft men ernaar in te zetten op het thema doelgerichte controles in het kader van sensibiliseringscampagnes. Van Vlaamse kant zijn die de facto afgestemd op de TISPOL-kalender.

Voor wat leermaatregelen (fiche 20) betreft, is een werkgroep opgericht. Men wil leermaatregelen als kwalitatief alternatief aan verkeersovertreders aanbieden met

als doel inzicht te verschaffen in het gedrag en zo bewustwording te creëren. Dat neemt niet weg dat er ook harde handhaving nodig is, maar die werkt niet altijd het meest efficiënt voor bepaalde doelgroepen. Men probeert dan ook het aanbod ter zake uit te breiden.

Fiche 21 betreft een speerpunt waarvoor reeds budgetten zijn toegekend. Het gaat om ANPR-camera's en trajectcontrole. De uitbreiding van trajectcontroles op de snelwegen wordt uitgevoerd. In 2017 komen er ook op gewestwegen dergelijke installaties, een uitbreiding met twintig. Men mikt op multifunctionaliteit van bestaande en nieuwe ANPR-camera's voor andere politietaken. De uitrol van het netwerk wordt gepromoot. Er wordt expertise ter beschikking gesteld, onder meer via een nieuw federaal contract als opvolger van de oorspronkelijke ANPR-opdrachten-centrale die door AWW was opgezet.

Met het oog op automatische nummerplaatherkenning (fiche 21) is gestart met de digitalisering van bestaande camera's, met focus op het trajectcontrole en ANPR. In 2017 zullen een dertigtal trajectcontroles effectief de oude snelheidscamera's vervangen. De optie van mobiele trajectcontroles wordt onderzocht.

1.5. Actieprogramma pijler 4: evaluatie en monitoring

In pijler 4 zit onder meer het beleidsrelevant onderzoek (fiche 22). Er is een flexibele onderzoeksagenda opgesteld met aandacht voor structurele verankering van ongevalanalyses. De stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft de onderzoeksagenda goedgekeurd. Hij bestaat uit zes onderzoekssporen: 1° structurele ongevalanalyse, 2° killers in het verkeer, 3° maatregelen van het verkeersveiligheidsplan, 4° nieuwe ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie, 5° Vlaamse, federale en Europese wijzigingen in wetgeving, 6° gebruik van nieuwe databronnen. Dat laatste behelst behalve effectieve voertuiginformatie ook de bestaande 'floating car data'. Het is de bedoeling die onderzoekssporen aan te besteden via een raamcontract voor specifieke onderzoeksprojecten.

Fiche 23 is gericht op evaluatie en monitoring. Met de lokalisatie van verkeersongevallen is er al heel wat ervaring. Men wil daarop blijven inzetten om op Vlaams niveau zo snel mogelijk een zo volledig mogelijke lokalisatie van verkeersongevallen te bekomen. De federale politie beschikt over een 'heat map' in samenwerking met de mensen van Informatie Vlaanderen. De insteek is verschillend. Hier streeft men naar een zo bruikbaar en zo volledig mogelijke inventarisatie. Voorts was er een bigdataminingproject rond ongevalanalyse waaruit een aantal beloftevolle, maar verder te onderzoeken resultaten zijn voortgekomen.

Voor de verkeersveiligheidsmonitor worden de verkeersveiligheidsindicatoren verder uitgewerkt. Er is al een ruime inventaris op basis van beschikbare gegevens, maar optimalisering van dergelijke systemen is het doel. De gegevens moeten dan continu beschikbaar zijn. De volgende stap is het verhogen van het voorspellend vermogen van zo'n gecombineerd monitoring- en analysesysteem.

1.6. Actieprogramma pijler 5: norm- en gedragsverandering

Onder pijler 5 ressorteren de minst tastbare aspecten. Het begrip 'engagement' (fiche 24) vormt een basis voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Men verwacht van alle partners dat zij verantwoordelijkheid ter zake opnemen en dat ze hun gedrag aanpassen. Gerichte snelheidscontroles, de zogenaamde 'vallende sterren', worden niet meer gemeld. Er zijn gesprekken gevoerd met de media, in eerste instantie verkennend in verband met een mediacharter. Dat moet ertoe strekken de beeldvorming over verkeersveiligheid, zowel in fictie- als non-fictieprogramma's bij te spijkeren. Het is de bedoeling dat foute voorbeelden, zoals in

diverse series en zelfs nieuwsreportages, gemeld kunnen worden. Met verschillende zenders zijn er contacten.

Om de veiligheidscultuur lokaal te bevorderen is er al langer een SAVE-charter, en er is ook een SAVE-label voor steden en gemeenten. De veiligheidscultuur kan voorts worden bevorderd door afstemming met wegbeheerders. Zo dient het richtlijnenkader voor snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom niet louter voor gewestwegen, maar eveneens om tot een goede afstemming te komen met lokale wegbeheerders. In het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zijn besprekingen lopende over het gebruik van de fietsinfrastructuur ter bevordering van elektrisch fietsen, onder meer met de speedpedelec.

Ter bevordering van de veiligheidscultuur in het verenigingsleven kan men onder meer rekenen op ondersteuning van het project 'Fiets wijs!', ter sensibilisering van de sportieve en recreatieve fietser. Voor het bedrijfsleven wordt onder meer het project van de Verenigde Vrachtovervoerders van Limburg en Febetra ondersteund, in samenwerking met het IMOB. Dat behelst het uitwerken van engagementen uit het truckveilig charter van VSV.

Bij de presentatie van het Europees ETSC-rapport, werd aangegeven dat een niet onbelangrijk percentage van de woon-werkongevallen zich situeert in de bedrijfscontext. De verkeersveiligheidscultuur in de bedrijven is zeer sterk geëvolueerd, stelt de spreker. Het grootste struikelblok blijkt nog de verplaatsing. Daarvoor is en wordt een extra inspanning geleverd.

Met andere overheden wordt de facto afgestemd, zo ook bij de vereenvoudiging en modernisering van de wegcode en de federale werkgroep ter zake. Er is een interne Vlaamse werkgroep wegcode en plaatsingsvoorwaarden. Ook met de federale politie is er sprake van uitvoerige afstemming, onder meer over de vrijstelling code 95, het herzien van richtlijnen rond controle langs de weg, ladingzekering en boetecatalogussen.

De bevordering van veiligheidscultuur voor weggebruikers omvat bijvoorbeeld de Dag van de Motorrijder. Die kende in 2017 een toename tot 2900 deelnemers en was derhalve een succes. Met het subsidieproject voor een haalbaarheidsstudie voor het opbouwen van een community wil men bekijken hoe men het community-gevoel kan aanporren en zo een verkeersveilige attitude in de hand kan werken.

Verkeersveilige cultuur in bedrijven is als aparte fiche 25 opgenomen in het plan. Dat is een belangrijk aandachtspunt.

1.7. Jaarprogramma 2017-2018

Veel acties worden doorgetrokken naar het volgende werkingsjaar, met name van de tweede helft van 2017 tot halfweg 2018. Daarbij worden nieuwe accenten gelegd. De spreker toont het jaarprogramma 2017-2018 in vergelijking met de voorbije werkjaar in tabellen (dia's 35-44 in zijn presentatie als bijlage). In groen staan de prioriteiten.

In het eerste werkjaar was sensibiliseren het speerpunt bij uitstek. Daar wordt niet minder aandacht aan besteed en alle fiches worden voortgezet.

Hetzelfde geldt voor alles inzake levenslang leren en medische rijgeschiktheid. Bij de fiches 6 en 7, die in het eerste jaar speerpunten waren met de thema's kwalitatieve rijopleiding en vakbekwaamheid en nascholing, is van alles in beweging. De hervorming in het kader van fiche 6 wordt voortgezet, en voor fiche 7 is er vooral overleg met de sector over transparantie in de criteria en het invoeren van

kwaliteitscriteria. Daarop wordt zeer bewust ingezet, ook in het licht van evoluties op Europees niveau.

Ook in het komende werkjaar wordt extra aandacht besteed aan het probleem van de dode hoek.

In de tweede pijler zat voor het eerste werkjaar geen speerpuntfiche. Voor het volgende werkjaar is dat wel zo met fiche 9 voor vergevingsgezinde wegen. De herziening van het handboek is volop in voorbereiding, maar in de tweede jaarhelft moeten nog grote stappen gezet worden om dat te realiseren, niet enkel voor de gewestelijke wegbeheerder maar zo ruim mogelijk.

Nog binnen die pijler is er veel aandacht voor consistente snelheidsregimes 70-90 en veilige verkeerslichtenregeling. Meer dan driehonderd kruispunten zijn intussen aangepast. Er zijn nog heel wat inspanningen nodig. Het Vlaams Actieplan voor Veiliger Verkeerslichten wordt verder uitgevoerd, met zoveel mogelijk conflictvrije regelingen. Extra inzet komt er rond zichtbaarheid, met een combinatie van richtlijnen met aandacht voor zichtafstanden en een dienstorder inzake uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen. Men wil daar met AWV werk van maken.

Fiche 14 behandelt de aanpak van gevaarlijke wegsegmenten, scheiden en ontvlechten van verkeersstromen. Die laat men niet liggen. Er wordt op diverse elementen voortgewerkt, zoals met het fietsinvesteringsplan 2017-2019. In het onderzoeksplan voor verkeersveiligheid is tevens ruimte voor onderzoek over oversteekplaatsen en het fenomeen elektrische fiets.

De fiches 16 en 17 bevestigen de extra aandacht aan de dode hoek en rijhulpsystemen. De evoluties worden opgevolgd en men neemt deel aan een aantal Europese projecten, soms zelfs als trekker-coördinator.

Voor pijler 3 worden de prioritaire thema's gerichte controles en ANPR-trajectcontrole doorgezet in het tweede werkjaar. Ook daar is er nog heel wat werk aan de winkel.

Voorts is er in het eerste werkjaar ingezet op het opstellen en laten goedkeuren van de onderzoekagenda. Die wil men nu in de markt zetten voor beleidsrelevant onderzoek, zeker een aantal onderdelen, zoals de invoering van de hervorming van de rijopleiding, onderzoek naar fietsoversteken en speedpedelec.

Evaluatie en monitoring moeten ertoe leiden dat zo nauwkeurig en zo volledig mogelijke cijfergegevens een echte sturing toelaten.

Het engagement blijft de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid van het Vlaamse Gewest. De uitvoering is afhankelijk van heel veel partners en men probeert zo constructief mogelijk samen te werken: op Europees, federaal, gewestelijk, Vlaams en lokaal niveau, met onderzoeksinstellingen en anderen.

Voor het tweede werkjaar springt ook fiche 25 in het oog, over verkeersveiligheid bij bedrijven. Het is al een sterk aandachtspunt voor de bedrijven zelf, die vragende partij zijn. Ook de minister neemt het mee, in het licht van de algemene verkeersveiligheid en het woon-werkverkeer.

Minister *Ben Weyts* bedankt voor de geleverde inspanningen. Het Vlaams Huis is opgericht in 2015 en bundelt de krachten van de Vlaamse overheidsdiensten AWV en het departement Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen, de transportfederaties Touring en VAB alsook politie en justitie, die daartoe niet verplicht zijn, maar er wel trouw aanwezig blijken. De samenwerking loopt goed en er kwamen waardevolle suggesties en ideeën uit voort die breed gedragen worden.

2. Opmerkingen en vragen van commissieleden

2.1. Opmerkingen en vragen van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens zet het meest positieve punt in de verf, met name dat Vlaanderen voor het eerst sinds jaren in 2016 weer een daling kent van het aantal verkeersdoden, met liefst 16 percent. Ook de eerste cijfers voor 2017 lijken veelbelovend. Dat gaat met het oog op de doelstelling van nog slechts tweehonderd verkeersdoden tegen 2020 de goede kant uit, meent het lid, al ziet hij er liever nog veel minder. Verkeersveiligheid wordt bereikt op een lange en moeilijke weg, stelt hij.

Zelfs één verkeersdode is er één te veel. Het lid staat stil bij de zwaargewonde verkeersslachtoffers en de mensen die voor het leven erdoor getekend zijn. Op dat vlak is er bitter weinig tot geen vooruitgang geboekt ten opzichte van 2015.

De evolutie van statistieken voor fietsers en voetgangers blijft voor Lode Ceyssens zorgwekkend. Voor de fietsers alleen tekent zich een lichte stijging af tegenover 2015, voor voetgangers is er een status quo sinds 2013.

Opvallend vindt hij dat er geen link wordt gelegd tussen de evolutie van het aantal slachtoffers binnen een groep weggebruikers en de evolutie van de deelnemers aan die groep. Zo stijgt het aandeel van letselongevallen met lichte vrachtwagens licht. Misschien hangt dat samen met een toename van het aantal lichte vrachtwagens op de weg.

Bovendien verwacht hij eigenlijk dat er een link gelegd wordt tussen de toegepaste maatregelen en acties en de effectieve resultaten daarvan. Dat resultaten vaak het gevolg zijn van een combinatie van maatregelen, weet hij wel. Zou het toenemend succes van de zomerbob niet een oorzaak kunnen zijn van minder dodelijke ongevallen in de zomerweekendnachten? En allicht kan de uitrol van trajectcontrole op gewestwegen iets betekend hebben in het aantal dodelijke ongevallen. Dergelijke verbanden zijn niet vanzelfsprekend, maar ook niet zichtbaar.

Lode Ceyssens mist een aantal concrete cijferdata, onder meer in de fiches over vergevingsgezinde wegen. Men gaat er zonder meer van uit dat de vermelde principes zullen worden toegepast. Het lijkt het lid alvast boeiend te weten hoeveel wegen op die manier zijn aangepakt in 2016. Of in hoeverre het nieuw ontwikkelde lessenpakket van het secundair onderwijs ter preventie van dodehoekongevallen ook echt scholieren heeft bereikt in dat jaar.

Met betrekking tot het actieprogramma ziet Lode Ceyssens heel wat positieve punten. Het aantal controles in winter- en zomerbobcampagnes was nooit zo hoog en het aantal positieve tests nooit zo laag. De opleiding voor motorrijders onder de noemer 'Ready to Ride' wint aan populariteit en 2016 mag prat gaan op de meest succesvolle editie.

De hervorming van de rijopleiding zit op schema en gaat de goede kant op. Het lid refereert aan de conceptnota van CD&V⁴ waarin men met de snelheidslimieten nog een stap verder wilde gaan, maar de invoering van 70 kilometer per uur op gewestwegen beschouwt hij als een positieve stap.

Over de kwestie van het aantal uitgeschreven boetes in 2016 stelde Lode Ceyssens eerder in de plenaire vergadering een actuele vraag.⁵ Rijden onder invloed en on-aangepaste snelheid worden volgens het lid nog te veel getolereerd. Doorgedreven handhaving is nodig zodat het besef doordringt dat men wel degelijk tegen de

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3.

⁵ *Actuele vragen* VI.Parl. 2016-17, nr. 408.

lamp loopt bij overtreding. Dat werkt, maar sensibilisering is even belangrijk om een norm- en gedragswijziging te bewerkstelligen. Wordt er een verband gelegd tussen de gevoerde sensibiliseringscampagnes en de impact op de attitude van verkeersdeelnemers? Lode Ceyssens verwijst naar de jaarlijkse attitudemeting van het BIVV. Is Vlaanderen iets gelijkaardig van plan? Volstaan de campagnes om die mentaliteitswijziging te realiseren of niet?

Er loopt een specifieke campagne voor de kwetsbare groep van motorrijders. CD&V steunt dat, maar ziet voor voetgangers en fietsers dan weer dat er eigenlijk alleen de campagne om het gebruik van de smartphone tegen te gaan, is gepland. Nochtans tonen de cijfers aan dat juist die doelgroep aandacht behoeft. Zijn er meer initiatieven gepland?

Wat betreft rijden onder invloed gaat de hele aandacht uit naar rijden onder invloed van alcohol, maar Lode Ceyssens vindt niets terug over rijden onder invloed van drugs. Zijn er plannen ter zake?

Men neemt actief deel aan het Europese project C-ITS. Het gaat om technologieën die voertuigen in staat moeten stellen om met elkaar of met de verkeersinfrastructuur te communiceren. Tegelijk is AWW in 2016 gestart met een actieplan verkeerslichten. Het kwam al eerder ter sprake en men wil dat realiseren via tellussen, gezien het onderscheid tussen slimme en heel slimme verkeerslichten. Waarom wordt in dat verband geen gebruik gemaakt van de betere opties die C-ITS kan bieden?

CD&V kijkt in het kader van het jaarprogramma 2017-2018 in het bijzonder uit naar de subsidieregeling die wordt uitgewerkt om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen die niet in de buurt van een gewestweg liggen, te verbeteren. Een hogere verkeersveiligheid kan daar mogelijk een boost betekenen in het aantal kinderen dat te voet of met de fiets naar school gaat. Hoeveel middelen worden daarvoor vrijgemaakt en wie kan er een beroep op doen?

Lode Ceyssens hoopt absoluut dat de fietsinvesteringen zullen leiden tot minder verkeersslachtoffers in die groep, net als de uitrol van andere maatregelen ter zake. Cijfers geven aan dat de extra aandacht broodnodig is.

De resultaten van de werkgroep Leermaatregelen boeien het lid. Men is gestart met het ontwikkelen van kwalitatieve leermaatregelen in het kader van de onmiddellijke inning. Er leeft nog te veel de idee dat men daarmee de overtreding als het ware afkoopt. Hij is benieuwd naar wat er uit de bus komt.

Wat betreft de mobiele trajectcontroles is de marktbevraging gepubliceerd. Er blijkt interesse, maar tegelijk ziet het lid ook heel wat uitdagingen om dergelijke controles uit te voeren op het terrein. Wanneer zet men de eerste mobiele trajectcontrole in werking?

Verkeersveiligheid gaat volgens het lid iedereen aan. Hij stelt dat het VHV mooi werk levert en aan belang wint. Partners zijn evenwel onontbeerlijk in het verkondigen van boodschappen rond verkeersveiligheid. Zo werken in Limburg Febetra en IMOB samen rond het truckveiligcharter. En er is ook samenwerking met Cycling Vlaanderen en de Vlaamse Wielrijdersbond voor de sensibilisering van sportieve en recreatieve fietsers. Hoe kan men bedrijven mee aan boord krijgen? Heel wat initiatieven werden vrijwillig en van onderuit opgezet, door geëngageerde burgers met nare ervaringen in het verkeer. Die verdienen alle steun, meent het lid, en hij acht ze ook nodig om tot de gewenste mentaliteitswijziging te komen.

2.2. Opmerkingen en vragen van Björn Rzoska

Björn Rzoska ziet een uitgebreide en eenvoudig te volgen rapportage. Ook hij erkent de daling van het aantal dodelijke slachtoffers graag, maar vindt het rapport te positief over andere punten. Bij voetgangers en fietsers is lang niet dezelfde dalende trend ingezet. Staat op pagina 12 een fout, vraagt hij zich af. Daar leest hij bij de grafiek van het aantal doden en zwaargewonden onder de niet-beschermden verkeersdeelnemers, dat de tussentijdse doelstelling voor 2016 werd gehaald. Het streefcijfer lag evenwel op 1765 en het effectieve aantal kwam op 1867. Dat de spreker zelf enigszins nuanceerde in zijn toelichting, waardeert het lid.

Ongeacht zijn extra vragen uit Björn Rzoska nog zijn erkenning voor het geleverde werk. Onder pijler 1 merkt het lid een duidelijke link tussen onder meer de bobcampagne en de aandacht voor pakkans, en de dalende cijfers bij het positief blazen. Er is veel meer ingezet op handhaving, zo luidt het, en hij wil weten of ook dat dan meteen zichtbaar wordt in de cijfers, bijvoorbeeld voor snelheidscontrole.

Er worden pre- en posttests aangekondigd bij sensibiliseringscampagnes in fiche 2. De campagne over de afleiding door de smartphone is afgelopen. Hoe staat het met die pre- en posttest en wat wijzen ze uit?

Wat is de stand van zaken van het digitaal leerplatform en Youdrive? Is dat een intentie of wordt het al uitgerold? De domeinnaam lijkt nog niet beschermd. Wat is men ermee van plan?

Bij pijler 2 leest het lid op fiche 10 dat 41,6 percent van de fietspaden conform het vademecum is. Dat houdt tevens in dat het voor 58,4 percent niet zo is. Gelden die cijfers nog ten aanzien van het oude vademecum of zijn ze al gerelateerd aan het nieuwe?

Met betrekking tot pijler 3 blijft de discussie stokken wat de trajectcontrole aangaat. Welke criteria moet men hanteren voor toepassing: het aantal ongevallen? Het lid verwijst naar zijn recente actuele vraag⁶ over een ernstig fietsongeval op een gewestweg met een groep fietsers. Hij herhaalt zijn suggestie om ook de gebruiksgegevens in acht te nemen. De fiets-tel-app laat net als bij google maps toe om verkeersstromen van fietsers te checken en dat in te calculeren bij het plaatsen van trajectcontroles.

Pijler 4 behelst het overzicht van de onderzoekagenda. Die is vrij summier, maar toch zit er nog heel wat achter van gegevens. Het lid krijgt er graag meer zicht op. In fiche 23 worden indicatoren aangekondigd voor de verkeersveiligheidsmonitor. De monitoringstool zou er volgens het oorspronkelijke plan in 2016-2017 moeten zijn. Daarvan vindt het lid niets terug. Hoe zit het daarmee?

Als laatste suggestie geeft Björn Rzoska mee dat een stand van zaken voor elke fiche handig zou zijn, met het oog op de vergelijking van het oorspronkelijke verkeersveiligheidsplan en de voorliggende monitoring. Dingen waarrond mogelijk niets is gebeurd, zijn niet opgenomen in de rapportage. Een monitoringrapport moet kunnen weergeven wat wel en niet loopt en waarom, besluit het lid.

2.3. Opmerkingen en vragen van Mathias De Clercq

Mathias De Clercq spreekt zijn waardering uit voor het geleverde werk. Maar hij had het rapport liever vroeger gekregen dan vlak voor de bespreking.

⁶ Actuele vragen VI.Parl. 2016-17, nr. 363.

Een aandachtspunt blijft voor het lid het aantal letselongevallen bij zwakke weggebruikers, dat met 2 percent steeg in 2016. Een positieve vaststelling is dat de minister echt werk wil maken van de fietscultuur en respectieve infrastructuur. Het lid hamert er graag op dat die infrastructuur vooral ook slimmer moet worden. Elders is men al veel verder gevorderd met bijvoorbeeld oplichtende fietspaden, oppert hij.

Het aantal letselongevallen met lichte en gewone vrachtwagens neemt iets toe. Is er een verklaring?

Interessant vindt het lid het subsidiesysteem dat focust op verkeersveiligheid en ecologische maatregelen voor de transportsector medio 2017. Het gaat om ondersteuning voor rijhulpsystemen die niet wettelijk verplicht zijn, maar complementair zijn, zoals het dodehoeksysteem. Is het systeem klaar voor toepassing en zijn de voorbereidingen getroffen? De sector zou ingelicht zijn. Hoe is dat gebeurd?

De minister uitte de intentie om het aantal spiegelfstelpaatsen voor de dode hoek van vrachtwagens op te drijven. Komt ook dat in de planning aan bod? Wat is de stand van zaken?

Wat betreft handhaving ziet het lid positieve evoluties met onder meer de zomerbobcampagne en de eindejaarseditie. Dat er meer dan 293.000 chauffeurs in Vlaanderen gecontroleerd zijn, hoort hij graag. Hij looft de inspanningen van de politie in tijden van grote verwachtingen, bijvoorbeeld door de terreurdreigingen. Zelf is het lid een voorstander van samenwerkingsfederalisme, en het ziet ernaar uit dat Vlaams minister Ben Weyts en federaal minister Jan Jambon elkaar beleidsmatig vinden. Het absolute dalrecord voor de winterbobcampagne met slechts twee percent positieve blazers, noteert Mathias De Clercq eveneens. Hij meent daaruit te mogen afleiden dat de gewenste mentaliteitswijziging zich eindelijk manifesteert.

De kwalitatieve educatie vormt een ander belangrijk element, dat het lid en anderen graag structureel verankerd zien in de eindtermen van het secundair onderwijs.

Van de hervorming van de rijopleiding wordt in het komende jaar de derde fase geregeld, namelijk het terugkommoment. In dat verband is het voor het lid essentieel dat er grote aandacht uitgaat naar de juiste attitudes in het verkeer, naar andere dan de louter technische vaardigheden. Zo dient voor hem ook goed aangeleerd te worden wat te doen bij een ongeval. Dat moet meegenomen worden naast technische update en vaardigheden.

De terugkomdag is voor Mathias De Clercq niet alleen van belang voor wie recent een rijbewijs haalde, maar evengoed voor wie dat al langer heeft of er nooit een zal halen. Ook zij begeven zich in het verkeer op een of andere wijze. Wordt daaraan aandacht besteed? Het lid dringt erop aan dat bij de besprekingen voor een herziening van de wegcode, die voor de zomer 2017 gepland staan, er ook voor de verkeerskennis bij de integrale bevolking aandacht zou zijn. Wat vindt de spreker daarvan? Van de minister wil het lid de stand van zaken weten inzake de herziening van de wegcode.

Er wordt gewag gemaakt van een nieuw actieplan voor ITS, met bepaalde nieuwe technologieën prioritair in de focus. Waarover gaat het dan en hoe verloopt de prioriteitsselectie?

Aan een coachingsysteem voor lokale overheden wordt ook gewerkt. Mathias De Clercq krijgt daarover graag meer toelichting.

De wegcontroles van trucks, bussen en dergelijke om te zien of die aan alle voorwaarden voldoen, blijken schromelijk tekort te schieten. Sinds de regionalisering daalt het aantal van die controles manifest. Er zijn goede intenties uitgesproken door de minister. Is er beterschap in zicht?

2.4. Opmerkingen en vragen van Lorin Parys

Lorin Parys is blij met de geïntegreerde manier van verkeersveiligheidsplanning en -opvolging. Hij sluit zich aan bij de voorgaande opmerkingen.

Het lid wil graag weten of er een verklaring is voor het verschil tussen de resultaten van de zomer- en de winterbobcampagnes, respectievelijk met 2,9 percent en 2 percent positiefblazers.

Wat fiche 7 over vakbekwaamheid en nascholing betreft, verneemt Lorin Parys al eens dat de nascholingen niet allemaal van een gelijkaardig niveau of kwaliteit zijn. Is er een probleem? Kunnen de nieuwe minimumvereisten afdoende gecontroleerd worden?

Bij pijler 2, fiche 13, over veilige verkeerslichten en -regeling, wil hij vernemen of de kruispunten met uitgebreide detectie op termijn ook eenvoudig aan te sluiten zijn op de verkeerscomputer.

Op 13 kruispunten wordt ook geëxperimenteerd met vierkantgroen. Wat zijn de eerste bevindingen?

In het kader van de maatregelen om kruispunten conflictvrij te maken, wordt gewerkt met afzonderlijke druktoetsen voor fietsers en voetgangers, waar die voorheen helemaal ontbraken. Fietsers hebben dus soms groen, terwijl het voetgangerslicht nog altijd op rood staat. Kan men die ingrepen al evalueren?

Leveranciers van trajectcontroles zouden nog op zoek zijn naar een keuringsmethodiek voor de trajectcontroles zelf. Klopt dat en welke zijn dan de moeilijkheden?

Sinds 2003 loopt het programma met betrekking tot gevaarlijke punten. Bij aanvang werkte men met ongevallencijfers van twee jaar oud. Intussen zijn ze jaarlijks beschikbaar. Kan het nog sneller?

Bij pijler 5, fiche 24, over engagement, wil Lorin Parys weten of er nog lessen te leren zijn van landen waar in het verkeer minder slachtoffers vallen.

Het lid meent dat men op de goede weg is, al zijn er nog aandachtspunten. Wordt er binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid aan permanente monitoring en benchmarking gedaan met andere regio's en landen voor wat verkeersveiligheid en -slachtoffers betreft? En is de toename van de verkeersongevallen met fietsers ook te correleren aan het toenemende aantal fietsgebruikers?

2.5. Opmerkingen en vragen van Marino Keulen

Marino Keulen ziet een beleid dat vruchten begint af te werpen en wijst tegelijk ook op de minder rooskleurige cijfers voor fietsers. Hij vernoemt het fietsbeleidsplan, het vernieuwde Vademecum Fietsvoorzieningen en Open Vld vindt dat de fiets binnen het Vlaams Verkeersveiligheidsplan nog meer aandacht verdient, zowel qua infrastructuur als sensibilisering. Het fietsinvesteringsplan zet daar wel extra op in, maar alle wegbeheerders moeten erbij betrokken worden.

De achthonderd zwarte punten zouden opgelost zijn, maar bepaalde blijven zonder sluitende oplossing. Bij die specifieke punten vraagt Marino Keulen om alsnog een structurele oplossing te zoeken.

Metten is weten. Is al effectief nagegaan of bij de punten die wel een oplossing kregen ook echt de verkeersveiligheid is verhoogd?

De federale politie lanceert een interactieve ongevallenkaart die aantoonst dat een aantal rode probleempunten zich situeren op plaatsen die eerder ook op de lijst van zwarte punten prijken, merkt het lid op.

Leesbare wegen ziet Keulen in diverse vormen terugkeren in de voortgangsrapportage. Fiche 9 gaat over vergevingsgezinde wegen, fiche 12 over snelheidsregimes. Bij die laatste leest hij: "We maken komaf met absurde situaties waarin de maximumsnelheid om de haverklap wijzigt.". Tegelijk merkt hij dat AWW zelf niet altijd dat principe hanteert. Hij verwijst daarbij naar de Zuidering in Mol, waar men zonder het gemeentebestuur te consulteren ervoor opteerde om een wisselend snelheidsregime toe te passen van 70 en 90 kilometer per uur. Eerder gold uniform 90 kilometer per uur. Het gemeentebestuur richtte een schrijven aan de minister om dat uniforme regime opnieuw in te voeren.

Voorts leest het lid: "Op autosnelwegen, maar ook op 2x2-wegen gescheiden door een middenberm, blijft de maximumsnelheid behouden op 120 kilometer per uur.". Voor Open Vld lijkt het logischer die snelheid te reserveren voor autosnelwegen en autowegen en voor de 2x2-gewestwegen een afwijkend snelheidsregime van 90 kilometer per uur in te stellen. Dat is leesbaarder voor de bestuurder.

2.6. Opmerkingen en vragen van Renaat Landuyt

Renaat Landuyt sluit zich aan bij de vraag om een ruimere periode in acht te nemen tussen toezending en bespreking van het voortgangsrapport. Tegelijk looft hij het systeem en is hij blij dat de federale verkeersbarometer nog altijd zijn nut bewijst.

Bij pijler 1, de opleiding voor verkeersveilig gedrag, wil hij weten hoe het zit met de afschaffing van de wachttijd van drie jaar. In december 2016 was er een akkoord en in mei 2017 rees er enige twijfel over de naleving van een akkoord. De voortgangsrapportage vermeldt er niets over. Hoeveer staat het daarmee?

Met betrekking tot het vooropgestelde terugkommoment, is aangegeven dat er nog voor het zomerreces van 2017 een principiële goedkeuring zou zijn binnen de Vlaamse Regering. Klopt dat?

Op pagina 28 leest Renaat Landuyt dat de formule voor het rijbewijs op school zal evolueren naar het aanbieden van een digitaal leerplatform. Hoe moet men dat lezen? Heft men de lessen op school integraal op en moet men zich richten op dat digitaal leerplatform voor zelfstudie?

Onder pijler 2 ressorteert ook de problematiek van de verkeersveilige schoolpoorten. Wat houdt de nieuwe subsidieregeling in? Brugge opteerde er na een pijnlijk ongeval op 22 februari 2017 resoluut voor om een tienpuntenprogramma rond dat thema door te zetten. Men wil daarmee klaar zijn vóór 1 september 2017. De stad kijkt daarom uit naar de regeling en is bereid proefprojecten op te zetten.

Wat de slimme wegen betreft, wijst Renaat Landuyt graag op de discussie over het al dan niet doven of dimmen van lichten, tussen AWW en de gemeenten. Het gaat dan over het lichtplan. Het lid acht ook dat een uitwerking van slimme wegen. Wordt dat verband gelegd? Sommige gemeenten zetten ter zake al stappen voor-

uit, en de Vlaamse administratie blijkt te aarzelen, met het oog op de verkeersveiligheid. Het lijkt de spreker zinvol om alvast te bekijken of en hoe de link kan worden gelegd. Brugge telt al fietswegen waar het licht aanfloept. Ongemerkt fietsen kan niet meer. Er zijn goede ervaringen. Is er betere afstemming in het vooruitzicht tussen Vlaamse overheid en administratie en gemeenten?

Trajectcontroles hebben onder meer te maken met een infrastructuurprobleem. De rapportage benadrukt dat er een goede afstemming is met de rechtshandhaving. Sensibilisering zou daarop ook afgestemd worden. Renaat Landuyt stelt dat de minister in een antwoord op een vraag om uitleg⁷ over de flitspalen zonder werkende camera, stelde dat dit op politieniveau gestuurd wordt. Het baart hem zorgen dat men geen vat zou hebben op de keuzes die ter zake worden gemaakt en dus op de plekken waar camera's effectief werken. De investeringen vanuit Vlaanderen in trajectcontroles moeten immers renderen door gebruik op dat politie- en parket-niveau. Het lid juicht de goede samenwerking met federaal minister Jan Jambon toe, maar vraagt zich af of die met Justitieminister Koen Geens ook even goed zit. Is er werkelijk afstemming met de federale rechtshandhaving?

Met betrekking tot handhaving, lijkt het puntenrijbewijs een item van regelgeving waarbij het Vlaamse niveau op één lijn zit met het federale. Het is evenwel niet duidelijk hoever men staat. Het BIVV bestaat ook nog en duidt de problematiek van het puntenrijbewijs met studies. Zijn er mogelijkheden om ter zake stappen te zetten? Lopen er gesprekken?

Voor wat herziening van de wegcode betreft, zou er tegen de zomer een ontwerp van KB klaar zijn. De Vlaamse overheid zou volop betrokken zijn bij de uitwerking. Houdt die stelling stand?

3. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt dat het BIVV de impact opvolgt van campagnes inzake verkeersattitudes. Hijzelf veronderstelt dat dubbele opvolging overbodig is.

In verband met de niet zo positieve cijfers inzake letselongevallen met fietsers en voetgangers geeft de minister mee dat het bij een aantal daarvan om interactie met automobilisten gaat, maar dat het merendeel van de fietsongevallen ook gebeurt zonder betrokkenheid van een derde. Het gaat dan om sturfouten of botsingen met een rigide voorwerp. De minister merkt op dat het gsm-gebruik bij voetgangers ook steeds meer een oorzaak blijkt. Daarom wil het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid specifiek rond dat thema campagne voeren.

Er staan nog campagnes met focus op drugs- en medicijngebruik op de campagne-agenda, voor juli-augustus 2018.

De regeling voor verkeersveiliger schoolomgevingen wordt nog concreet uitgewerkt.

De minister hoopt in 2018 de mobiele trajectcontroles te mogen operationeel verklaren. Alles hangt af van wat de markt brengt. De marktbevraging verliep gunstig, maar het is nog te bezien wat dat concreet betekent om te beoordelen welk systeem wordt aangeschaft.

Youdrive heeft niets te maken met een digitaal leerplatform en is een initiatief van Federdrive, dat van de Vlaamse overheid subsidies ontvangt.

⁷ *Vragen om uitleg* VI.Parl. 2015-16, nr. 1104.

De minister verontschuldigt zich voor het laattijdig aanleveren van het rapport, dat bij hem is blijven liggen.

Wat met de subsidiesystemen en flankerende maatregelen inzake veiligheidsinvesteringen? De minister kan normaal gesproken op termijn van een dikke week met een besluit naar de Vlaamse Regering stappen. Dan moet het systeem van subsidies voor ecologische en veiligheidsmaatregelen voor vrachtwagens rond zijn. Het ligt nog bij de Inspectie van Financiën.

Voor de controle van bussen en vrachtwagens was bij de staatshervorming geen personeel overgedragen. Er loopt een aanwervingscampagne en er is intussen een team van tien inspecteurs. Er komen er nog acht bij. Het aantal controles moet dan een gevoelige boost krijgen.

Minister Ben Weyts acht het geen kernopdracht van de Vlaamse overheid om op school een rijopleiding te organiseren. Men stimuleert daarmee jongeren de facto om hun toevlucht te zoeken tot de auto. Het rijbewijsexamen wordt bovendien op steeds latere leeftijd afgelegd en dus is het minder zinvol om de opleiding nog op dat secundaire niveau in te richten.

Er is aan de VSV gevraagd om in een overgangsperiode naar een digitaal leerplatform over te stappen. Dat moet uitgaan van levenslang leren. Enerzijds zorgt men er zo voor dat er educatieve pakketten digitaal beschikbaar zijn en aangebracht kunnen worden door leerkrachten zelf of door mensen van VSV of vrijwilligers. Anderzijds moet het ook opfrissingscursussen aanreiken voor alle leeftijden, met onder meer updates van de wegcode, nieuwe reglementering, hervormingen enzovoort. Het moet voor de minister een soort portaal worden voor alles dat verband houdt met educatie en sensibilisering rond verkeer. VSV werkt een concreet voorstel uit dat in 2018 uitgewerkt wordt.

Met betrekking tot de herziening van de wegcode, wil federaal minister François Bellot eind 2017 landen. Dat loopt goed en er is ruim inspraak. Suggesties van Vlaanderen die worden meegenomen, behelzen onder meer het inhaalverbod voor vrachtwagens, waarbij Vlaanderen niet langer een afwijkende regeling wil ten aanzien van de buurlanden.

Wat betreft het rijbewijs met punten, verschilt men fundamenteel van mening, wat louter een ideologische discussie is. De debatten aan Franstalige kant en meer bepaald bij de MR leidden ertoe dat er nogmaals een studie zou worden besteld, al acht de minister dat zinloos. De resultaten van alle reeds gevoerde studies geven aan dat de invoering van een rijbewijs met punten positieve effecten genereert op het aantal verkeersdoden. De vraag die blijkbaar rest is vanaf hoeveel verkeersdoden men dat dan doet. Vooralsnog vindt het concept geen gratie en de minister verwacht niet meteen een doorbraak.

De driejaarregel beslaat ook weer een bevoegdheidsbetwisting in de nasleep van de zesde staatshervorming. Men wil het niet op de spits drijven en dus is het desbetreffende ontwerpbesluit – in het Frans vertaald – aangeleverd, klaar om in te voeren. Er was een engagement uitgesproken om dat ook te doen, met name in december 2016. Het geheel is sindsdien in eerste instantie blijven liggen bij de FOD Mobiliteit. De minister blijft aandringen, gezien de vele vragen vanwege jongeren die door die driejaarregel worden getroffen.

Voor wat betreft het vierkantgroen is lering getrokken uit dertien kruispunten, onder meer in Hasselt. Zo is gebleken dat het principe zeker niet op elk kruispunt kan worden toegepast. De ervaring, in combinatie met literatuurstudie en buitenlandse onderzoeken, zal worden aangewend om criteria op te stellen voor het toepassen van vierkantgroen.

Er gebeurt wel degelijk benchmarking met andere landen inzake verkeersveiligheid. Vlaanderen doet het nog altijd slecht in vergelijking met de buurlanden.

Wat betreft de achthonderd zwarte punten, wordt intussen gewerkt met een andere methodologie, die niet uitgaat van een statische lijst, maar wel met een dynamische die jaarlijks wordt aangepast op basis van de ongevallencijfers. De probleempunten moeten daarin dan ook duidelijk worden. Als bepaalde zwarte punten dan alsnog opduiken, dan zullen die opgemerkt worden.

Voor Mol erkent de minister dat er enige verwarring kan zijn door het wisselende snelheidsregime. De bezorgdheid is in de eerste plaats evenwel de verkeerveiligheid en het gaat daar om kruispunten die niet geregeld zijn met verkeerslichten. Men is dan bijzonder terughoudend om er 90 kilometer per uur toe te staan.

De regeling voor 120 kilometer per uur op andere dan autosnelwegen en auto-wegen en dus op gewestwegen gewoon niet toestaan, zou eenvoudiger kunnen zijn, stelt minister Weyts. Het richtsnoer voor 2x2-wegen met middenberm en waar geen fietsers in de buurt komen, is evenwel altijd geweest dat 120 kilometer per uur toegestaan wordt. Omgekeerd worden bijvoorbeeld de A12 en N49 tot auto-snelwegen omgevormd, waardoor de logica weer duidelijker wordt. Voor de A12 is er een planning voor de aanpak van de kruispunten, met Londerzeel als eerste.

Voor de regeling voor het terugkommoment behoudt men de timing voor goedkeuring binnen de Vlaamse Regering tegen het zomerreces 2017.

Het lichtplan dateert van 2014. De verlichting voor oplichtende fietspaden wordt intussen toegepast in Oud-Heverlee, waar er ledverlichting is aangebracht.

Minister Weyts vermeldt nog dat er intussen 22 spiegelafstelplaatsen zijn. Kortelings wordt nog een oproep gelanceerd om nog terreinen ter beschikking te stellen.

4. Antwoorden van Bart Boucké

Bart Boucké gaat in op de vraag naar samenhang tussen al de informatie, cijfergegevens en initiatieven. Kort kan hij daarop 'neen' antwoorden, maar meer genuanceerd luidt het dat er onderzoek over loopt. Hij verwijst naar een diepte-onderzoek met big data binnen het departement MOW en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Daarmee probeert men correlaties te vinden, mogelijk op basis van weg- en verkeerskarakteristieken. De spreker stelt echter voorzichtig te willen zijn, maar hoopt dat uit dit soort analyses ook een zeker voorspellend vermogen inzake de kans op ongevallen naar voor kan komen. De spreker kan niet meteen aangeven hoe de directe link tussen ongevalsgegevens en andere gegevens (zoals verhoogd fietsgebruik, handhavingscampagnes enzovoort) is, maar wil daarvoor wel een gebundeld antwoord laten opmaken ter verduidelijking hiervan.

Wat betreft de deelname aan C-ITS en de vergelijking met het actieplan verkeerslichten van AWV bekijkt men alvast alternatieve vormen van detectie. Er lopen proeven, ook met het Vlaams Verkeerscentrum, om niet louter voort te gaan op de basisdata van de verkeerslussen, maar ook op zogenaamde 'floating car data'.

Van de campagne tegen afleiding door de smartphone zijn nog geen pre- en post-testresultaten gekend. Het was de eerste campagne volgens de vernieuwde aanpak. De spreker doet navraag om de gegevens ter zake te kunnen delen zodra ze beschikbaar worden.

Het Youdrive-platform wordt als project gesubsidieerd.

Wat de conformiteit van de fietspaden met het vademecum betreft, deelt Bart Boucké mee dat nog het oorspronkelijke vademecum gold en niet het nieuwe dat pas heel recent werd aangepast.

Soms klinkt er inderdaad kritiek op het selecteren van locaties voor trajectcontrole louter op grond van ongevallendata. Voor trajectcontrole houdt men evenwel ook rekening met onder meer informatie over snelheden, zoals de 'floating car data'. Daarnaast gaat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016 uit van een preventieve aanpak. Stap 1 is preventie, het voorkomen van ongevallen en als zich dan toch ongevallen voordoen, dan moet men zich erop richten de ernst ervan maximaal te beperken. Met diepteonderzoek probeert men net daarom gevaarlijke situaties te voorspellen. Dat pad wil men blijven volgen.

De onderzoekagenda is heel summier uitgewerkt in een aantal onderzoeksporen. Daaraan zijn ook bepaalde onderzoeksthema's gekoppeld. Die zijn eerder al in projectfiches uitgewerkt. Ze worden klaargemaakt om in de markt te zetten. Men wil vooral in onderzoeken geen dubbel werk leveren. Voorheen was er het systeem van de steunpunten, onder meer voor verkeersveiligheidsonderzoek. Nu zal men met marktbevraging op zoek gaan naar de meest geschikte partner. Dit wordt uitgewerkt in het najaar van 2017.

Vooralsnog ziet men niet meteen een verklaring voor de evolutie van de cijfers voor bijvoorbeeld lichte vrachtwagens. Bart Boucké vergelijkt het met de discussie over fietsen en elektrische fietsen. Er kan een correlatie zijn tussen toenemend gebruik en hogere blootstelling maar dat is een te gemakkelijk antwoord. Er is meer onderzoek nodig. Over de cijfers van betrokkenheid bij ongevallen van lichte vrachtwagens is zelfs nog discussie.

Wat met het actieplan inzake ITS? Het initiatief wordt genomen op beleidsdomeinniveau, gecoördineerd door de afdeling Beleid van het departement MOW. Men zit in de laatste voorbereidingsfase van een operationeel actieplan. Een aantal elementen zijn al gestart, andere zijn volkomen nieuw. Zo zit de deelname aan bepaalde Europese projecten erin vervat, en is ook de mogelijkheid opgenomen om nieuwe technologieën in te schakelen in bepaalde standaardbestekken van de Vlaamse overheid en vooral dan bij MOW. Dat ontwerpactieplan komt op zeer korte termijn voor de beleidsraad en wordt aan de minister voorgelegd.

De coaching van lokale overheden ter bevordering van de veiligheidscultuur sluit aan bij het oorspronkelijke SAVE-initiatief. Het houdt in dat in aansluiting met de samenwerking tussen VSV, OVK en een dienstenpartner – studiebureau Traject – een aanbod beschikbaar wordt gesteld. Het is nog pril en het valt af te wachten in welke mate lokale overheden er een beroep op doen. Het project zal worden geëvalueerd.

Inzake vakbekwaamheid en nascholing wilde men weten of er een probleem was. Tevens vraagt men duidelijkheid over al dan niet kwaliteits- en niveauverschillen en of de Vlaamse overheid in staat is om de minimumeisen te controleren. De zesde staatshervorming droeg een aantal bevoegdheden aan het Vlaamse Gewest over, zij het soms met beperkt of zonder personeel. De bewuste bevoegdheid is in de tweede fase overgedragen zonder personeel. Er zijn wel degelijk niveauverschillen. Of dat uit onwil of onmacht van de sector zelf voortkomt, denkt de spreker niet, maar hij kan daarover geen eenduidige uitspraak doen. Zowel de criteria voor lesgevers als voor modules waren in het verleden weinig transparant, stelt Bart Boucké nog. Ook afstemming over de inhoud ontbrak schromelijk.

Sinds de nieuwe regeerperiode en met betrokkenheid vanuit het kabinet is er geregeld overleg met de sinds eind 2016 opgerichte sectorfederatie, FEDOC. Er worden dan ook heel wat dingen uitgeklaard, zoals kwalificaties voor lesgevers en inhoud

van lesmodules. De minimumvereisten worden stelselmatig kwalitatief opgetrokken. Daarvan moet men op korte termijn de vruchten kunnen plukken. De Vlaamse overheid is in staat om de minimumvereisten te controleren, in de mate dat dit op een gerichte wijze kan gebeuren.

Een aantal gegevens ten behoeve van evaluatie en monitoring kunnen niet sneller beschikbaar gesteld worden. De barometer van het BIVV biedt een stuk ondersteuning, en levert vroegtijdig een aantal data. Aan Vlaamse kant wordt het systeem voor verwerving van data uitgebouwd teneinde continu monitoring te verzekeren en eventueel ook andere informatiebronnen te kunnen ontsluiten. Cijfers moeten immers effectief beschikbaar en ontsloten zijn.

Er is wel degelijk benchmarking. Om maar één voorbeeld te noemen: Zwitserland heeft sterk ingezet op vaste gegarandeerde budgetten voor monitoring en evaluatie en kreeg daarvoor van Europa een prijs.

Dat de situatie voor fietsers minder rooskleurig is, klopt, ondanks een nieuw fietsvademecum en een fietsbeleidsplan. Men stelt dat de fiets meer aandacht verdient in het verkeersveiligheidsplan, maar de spreker meent dat er vooral meer afstemming nodig is tussen beide plannen. Daarvoor wordt met alle betrokken partijen grondig overlegd.

Met betrekking tot de achthonderd zwarte punten die zouden zijn weggewerkt, kan Bart Boucké beamen dat de meeste inderdaad opgelost zijn. Op de reeds aangepakte opgeloste punten, is de verkeersveiligheid verhoogd en de impact dus positief, zoals ook blijkt uit een eerder rapport⁸ van het Steunpunt Verkeersveiligheid 'Het programma voor de herinrichting van de gevaarlijke punten op gewestwegen in Vlaanderen: een effectevaluatie'.

Zijn er van die achthonderd punten een aantal die terugkeren in de zogenaamde 'heat map' van de gevaarlijke punten? De spreker waarschuwt voor een vergelijking met de eigen gehanteerde methodiek. Er zijn duidelijke verschillen, onder meer inzake volledigheid en nauwkeurigheid, en het werkelijk identificeren op locatieniveau. De 'heat map' noemt hij interessant om snel een indruk te krijgen van de spreiding, maar voor echte 'pinpoints' is ze twijfelachtig te noemen.

Wordt trajectcontrole te veel als infrastructuurproject behandeld? In aanvulling op het antwoord van de minister stelt Bart Boucké dat men er bewust voor heeft gekozen om voor bepaalde trajectcontroles zelf het initiatief te nemen en zelf in te staan voor de financiering. Dat maakt eenduidigheid mogelijk en veegt elke vorm van twijfel of vragen van bepaalde politiezones van tafel. Men baseert zich niet louter op ongevals cijfers maar gebruikt ook snelheidsgegevens om die nieuwe locaties te selecteren.

5. Aanvullende bespreking

Renaat Landuyt vindt het fout te doen uitschijnen alsof de mogelijkheid om het rijbewijs op school te halen, louter het autogebruik stimuleert, en het leren rijden met de auto de doelstelling is. Dat lijkt hem een verenging van wat in werkelijkheid met het rijbewijs op school gebeurt: jongeren tijdig de verkeersregels leren kennen. Dat is cruciaal voor de verkeersveiligheid, meent het lid. Als dat aangeleerd wordt vanuit het autoperspectief, dan biedt dat een grotere veiligheidsmarge dan wanneer men dat enkel doet vanuit voetgangers- of fietsersperspectief, besluit hij. Het rijbewijs op school was initieel vooral een sociale maatregel, meent hij, met het oog op de nood aan een rijbewijs om te gaan werken. Voorts speelt vooral het

⁸ <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be/nl/node/244?auteur=&keywords=Gevaarlijke%20punten&rapportnummer=&publicatie=&jaar=&taal=nl&type=&search=1>.

opvoedkundige aspect inzake verkeersregels. Wat men op school leert, wordt als meer fundamenteel ervaren. Dat de problematiek van het schenden van verkeersregels weer uit de school gelicht wordt, vindt het lid dan ook geen goed signaal. Hij vraagt de minister dat opnieuw te overwegen.

Marino Keulen stelt dat op de 2x2-wegen met middenberm, zoals voor wegen met 120 km/u maximumsnelheid het geval is, het essentieel is dat er duidelijk aangegeven wordt dat fietsers, bromfietsers en voetgangers er niet mogen komen. Dat is vooralsnog niet het geval en dat leidt tot betwistingen, tenzij een weg het statuut autoweg heeft.

Minister *Ben Weyts* wil het kind niet met het badwater weggoaien wat betreft het rijbewijs op school, maar de doelstelling van het concept lijkt hem duidelijk. Hij wil vooral dat men op elke leeftijd een aangepast pakket verkeersgedrag- en regels aangereikt kan krijgen. Dat kan een introductie zijn, maar even goed een opfris-cursus. De website Rijbewijs op School zegt zelf dat dankzij het concept jaarlijks 40.000 leerlingen hun rijbewijs op school kunnen halen. De doelstelling lijkt de minister dan ook duidelijk en dat is voor hem geen overheidstaak. Verkeerseducatie wel en daarop wil hij zich toeleggen, onder meer met het portaal inzake verkeer in Vlaanderen.

Renaat Landuyt herhaalt nog dat men op school niet echt concreet met de auto leert rijden, maar juist die verkeersregels leert kennen. Hij vreest dat de notie verdwijnt dat ook dat basiskennis is om te functioneren in de maatschappij.

Lies JANS,
voorzitter

Lode CEYSSENS
Mathias DE CLERCQ
Lorin PARYS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ANPR	automatic number plate recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
CBE	cross border enforcement
C-ITS	cooperative, connected and automated mobility
ETSC	European Transport Safety Council
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
FEDOC	Federatie Opleidingscentra Code 95
FOD	Federale Overheidsdienst
IMOB	Instituut voor Mobiliteit, UHasselt
ISA	intelligent speed adaptation
ITS	intelligent transportsysteem
KB	koninklijk besluit
led	light-emitting diode
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
OVK	Ouders van Verongelukte Kinderen
PMS	pavement management system
SAVE	Samen Actief voor Veilig Verkeer
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TISPOL	European Network of Traffic Police
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VHV	Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
vzw	vereniging zonder winstoogmerk