



Vlaams
Parlement

vergadering **C55**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 november 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over flitspalen en trajectcontroles – 331 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de handhaving van de regelgeving over het voorlopige rijbewijs in de vernieuwde rijopleiding – 255 (2017-2018)	5
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de te ondernemen acties naar aanleiding van de resultaten van de flitsmarathon – 284 (2017-2018)	10

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over flitspalen en trajectcontroles – 331 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, collega's, ik ben altijd blij als er een vraag om uitleg ontvankelijk verklaard wordt. Ik heb intussen geleerd dat het beter is eerst schriftelijke vragen in te dienen en nadien pas een vraag om uitleg, dus eigenlijk een politieke vraag. Ik hoop dat u aan de vaste voorzitter van deze commissie wilt doorgeven dat ik hiermee mijn best gedaan heb om de spelregels van het Vlaams Parlement maximaal na te leven.

Ik heb die vraag ook ingediend in samenspraak met het federale parlement, omdat we inzake flitspalen toch met een bevoegdheidsverdeling zitten tussen het Vlaamse en het federale niveau.

Er zijn van die zondagen dat er nieuwe flitspalen worden aangekondigd. Maar er is ook de vaststelling dat heel wat flitspalen niet functioneren. Dit is wel vervelend, in die mate dat er meer en meer sprake van is. Beleidsmatig hebben we daar geen goed zicht op.

Ik heb vragen gesteld om te weten te komen wie daar nu het overzicht op houdt. Minister, op mijn eerste schriftelijke vraag over de defecte flitspalen op gewestwegen antwoordde u dat er op dit ogenblik geen volledig overzicht is van de factoren die aan de basis liggen van de talrijke defecte plaatsen, van de impact daarvan op de flitspalenstrategie, en van de kosten voor herstellingen of herijkingen van de flitspalen. Een overzicht van het aantal geregistreerde snelheidsovertredingen kon het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) niet geven, aangezien de exploitatierol bij de lokale of federale politie ligt.

Afspraken daarover worden tussen de betrokken overheden vastgelegd in een protocol, zo blijkt uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 6 juli 2017. Voor elke installatie van een flitspaal of trajectcontrole worden in een protocol afspraken vastgelegd tussen de betrokken partijen. Ook afspraken met betrekking tot de rapportering over het gebruik zijn daarin opgenomen. Hoewel het in de bestaande werkgroep Handhavingssystemen al vaak aan bod kwam, ontbreekt tot op heden een doeltreffende systematische rapportering. We weten met andere woorden niet goed of het al dan niet een effect heeft indien we flitspalen bijstellen, en ook niet of dat de juiste aanpak is.

U verwees naar de federale politie, die het probleem van gebrekkige rapportering en opvolging volgens u ging oplossen met een aankoopdossier. Ondertussen heeft mijn collega Annick Lambrecht, u citerend, aan uw collega, minister Jambon, een vraag gesteld over dat aankoopdossier in het federale parlement. Minister Jambon wijst fijntjes – of wijst – op de verantwoordelijkheid van AWV, dat verantwoordelijk is – wat evident is – voor het onderhoud van de flitspalen. Bij een defect kan de politie enkel maar het defect melden bij AWV. Over initiatieven betreffende rapportering was hij minder duidelijk dan u.

Uit alle antwoorden op mijn schriftelijke vragen blijkt dat er vandaag geen adequate opvolging is van de werking van de flitspalen. Er is geen duidelijkheid over de factoren die ervoor zorgen dat de flitspalen niet meer werken. Er is ook geen zicht op hoeveel snelheidsovertredingen er vastgesteld worden per flitspaal of per trajectcontrole. Het is blijkbaar moeilijk om gegevens te verzamelen om een beleid op te baseren. Bovendien wijzen beide overheden – dus zowel u als federaal minister Jambon – blijkbaar naar elkaar inzake verantwoordelijkheid.

Gaat u dit opnemen met uw federale collega-minister van Mobiliteit of met de minister van Binnenlandse Zaken, bevoegd voor de politie, om een goede werking van de flitspalen en trajectcontroles in de toekomst te garanderen? Dit is eigenlijk de vraag of u soms met minister Jambon spreekt. Gaat u minister-president Bourgeois, wanneer hij in het land is, aansporen om, vanuit zijn hoedanigheid als minister van Justitie, overleg te plegen met zijn federale collega over de prioriteiten van politie en parket inzake flitsen?

Ik stel die vragen vanuit de bezorgdheid hoe we een flitspalenbeleid kunnen voeren als we niet met elkaar afspreken en als we geen gegevens hebben waarop we ons kunnen baseren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Landuyt, het zal in uw hart liggen, maar het beeld dat u schetst is somberder dan de realiteit. Gelukkig maar. U peilde in uw schriftelijke vraag naar de middelen voor herstellingen en herijkingen in de toekomst per provincie. U overschat daarin wel wat mijn talenten en kwaliteiten. Wij kunnen onmogelijk bij voorbaat nu al weten waar er zich technische defecten zouden kunnen voordoen. Daarom kan ik u dat inzicht niet verschaffen. Ik moet u het antwoord op die vraag schuldig blijven.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft natuurlijk wel een gedetailleerd overzicht van de werking van alle installaties. Dat is één bestand. Systematisch wordt ook alle beschikbare informatie verzameld in een centrale databank. We doen dat op basis van zowel meldingen van gebruikers als klachten van lokale besturen, van vaststellingen en bevindingen gedaan door de onderhoudsaannemer tijdens het onderhoud, dat ook zowel preventief als correctief kan zijn, maar ook van de vaststellingen van de keuringsinstelling die de metrologische conformiteits- en periodieke keuringen van de installaties moet verrichten. Als er dus meldingen zijn over een disfunctioneren, dan wordt dat allemaal gebundeld in die ene centrale databank.

U weet dat we resoluut de kaart trekken van de digitalisering als het gaat over de bestaande flitspalen. Ongeveer 75 procent van de toestellen in gebruik werkt nog steeds met de klassieke filmrolletjes, met alle gevolgen van dien, met alle administratieve last, maar ook gewoon personeelslast van dien. Die rolletjes moeten echt fysiek worden vervangen. We willen de sprong maken naar digitalisering, en waar mogelijk maken we meteen ook de kwantumsprong naar het toepassen van trajectcontrole, eigenlijk volgens het principe 'last in, first out'. Als we die klassieke flitspalen vervangen, gaan we dus niet alleen zorgen voor een digitalisering: als we dan toch bezig zijn, proberen we ook onmiddellijk te zorgen voor trajectcontrole, wat impliceert dat je dan natuurlijk niet op één paal, maar op twee palen moet werken. Ofwel werk je met een bestaande flitspaal, als die in de buurt is, ofwel moet er dan een worden bijgeplaatst.

Ik denk dat de rolverdeling tussen het gewest en de federale overheid duidelijk is. Van Vlaamse kant wordt gezorgd voor de plaatsing en het onderhoud van de palen en de toestellen. De politie zorgt voor de exploitatie, zorgt ervoor dat de pv's worden opgesteld. Het parket stelt dan de overtreding vast en vervolgt. Bij de plaatsing van nieuwe camera's wordt er altijd een protocol afgesloten tussen de respectieve overheden, waarbij wij dan worden vertegenwoordigd door het AWV.

Bij de opmaak van de federale Kadernota Integrale Veiligheid en het Nationaal Veiligheidsplan hebben wij vanuit Vlaanderen natuurlijk ook onze prioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid meegegeven. Onze minister van Justitie heeft dus op Vlaams niveau vervolgingsprioriteiten meegegeven. Vanzelfsprekend zit de aanpak van overdreven snelheid daar als belangrijk aandachtspunt in. We willen ook met de uitbreiding van het aantal trajectcontroles langs de autosnelwegen en

de gewestwegen maximaal bijdragen aan de doelstellingen inzake het automatiseren van de verkeerscontroles uit het Nationaal Veiligheidsplan. We doen dus ook onze duit in het zakje op het vlak van de extra trajectcontroles, op het vlak van de digitalisering, maar ook op het vlak van het verbeteren van de operationaliteit van de bestaande flitspalen. Daar hebben we toch een gestage vooruitgang. Ik denk dat we bij het aantreden in 2014 konden spreken van een werking van maar 69 procent, dus 69 procent van de flitspalen werkte. Ik heb me toen ook geëngageerd tot een verbetertraject ter zake, met als finaal doel ongeveer 85 procent. Je hebt immers natuurlijk altijd een gewone uitval. Nog los van technische mankementen gaat het dikwijls over aanrijdingen en vernielingen in het kader van vandalisme, of bepaalde flitspalen functioneren gewoon niet, zijn niet in werking gesteld omdat er een omleiding is, omdat er werken bezig zijn of dergelijke. Je moet dus toch altijd rekening houden, denk ik, met ongeveer 15 procent niet-functioneren.

In april van dit jaar zaten we al aan 80 procent en we zullen zeker naar ongeveer 84 procent gaan. De meest recente cijfers geven aan dat we nu op 82,5 procent zitten. We zijn dus echt op schema wat de realisatie van die doelstelling betreft.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, waarde collega's, ik ben al een heel stuk minder somber, maar ik zal later nog een paar vraagjes stellen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat het belangrijk is dat u die omslag maakt naar radicaal digitaal. De betrouwbaarheid verhoogt, dus de handhaving krijgt ook scherpere tanden wat dat betreft. Echter, zoals mensen ook feilbaar zijn, weten we allemaal vanuit onze werkomgeving dat alles wat met de technologie te maken heeft, evenzeer zijn gebreken kan hebben, en zijn slechte dagen. De ambitie om dat op te krikken richting 84 procent en verder dient de geloofwaardigheid alleen maar. Uiteindelijk staat of valt elk reglementair beleid immers ook met de opvolging en de handhaving. Ik denk dus dat u ter zake op het juiste spoor zit.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, ik was een beetje verbaasd dat deze vraag vandaag hier ook weer op de agenda staat. Minister, ik heb immers eigenlijk exact dezelfde vraag gesteld aan u, op 26 april, in de plenaire vergadering. Ik kreeg toen 80 procent als cijfer door u meegedeeld. Ik ben wel blij om te vernemen dat we nu al iets hoger zitten.

Ik sluit me graag aan bij collega Keulen: we moeten die weg van de digitalisering verder blijven inslaan. Ik denk dat, zodra er sprake is van 85 à 90 procent goed werkende installaties, je dan toch wel van een betrouwbaar systeem kunt spreken, en dat ook het vertrouwen van de burger in de werking en de opvolging van die handhaving dan zeker een feit is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de handhaving van de regelgeving over het voorlopige rijbewijs in de vernieuwde rijopleiding – 255 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): We hebben voor de inwerkingtreding al een aantal keren van gedachten gewisseld over het vernieuwde rijexamen en de vernieuwde rijopleiding. Er is toen een spijtige discussie geweest met minister François Bellot. De briefwisseling die hierover werd gevoerd heeft voor verwarring gezorgd bij de gemeentebesturen. Ondertussen weten we toch, door uw laatste bericht en de verduidelijking ter zake, dat wij strenger zijn dan het federale niveau. Mocht de Raad van State een uitspraak ten gronde in de andere richting doen, zal men met onze regelgeving nooit bekocht zijn. Men zal altijd voldoen. Dat lijkt mij dus uitgeklaard, hoewel ik hoop dat dat attest op het terrein niet bij alle gemeenten consequent zal worden gevraagd.

Daarover gaat mijn vraag. Dat voorlopige rijbewijs, dat wordt afgehaald na het verkrijgen van een vormingsattest voor de begeleider, ziet er hetzelfde uit als het voorlopige rijbewijs dat zonder vormingsattest wordt afgeleverd. Het rijbewijs op zich is trouwens een federale bevoegdheid. De controle daarop berust vandaag volledig bij de gemeenten. Een korte rondvraag bij enkele rijsscholen leert dat een aantal gemeenten voorlopige rijbewijzen afleveren zonder het vormingsattest te vragen. Daardoor zitten die personen in een andere rijopleiding. Eigenlijk voldoen zij niet aan de huidige normen van de rijopleiding.

Mijn vraag is dan ook concreet hoe u dit gaat handhaven. Als niemand dit nakijkt, en als de gemeenten vinden dat minister Bellot gelijk heeft en dit voorlopige rijbewijs afleveren zonder een attest te vragen, en er is achteraf geen controle meer op, dan zal de kandidaat-bestuurder van gemeente X op een andere manier zijn rijbewijs hebben gehaald dan de kandidaat-bestuurder van gemeente Y. Minister, het is heel belangrijk dat hier een controle en een handhaving gebeuren.

Minister, hoe handhaaft u de Vlaamse regelgeving op het werkveld?

Hoe kan worden aangetoond of het voorlopige rijbewijs volgens de federale of de Vlaamse regelgeving werd afgeleverd na 1 oktober 2017?

Op mijn derde vraag hoeft u niet te antwoorden. Na het stellen van mijn vraag heb ik ondertussen zelf een vormingsattest in mijn bezit. Een voorbeeld van het vormingsattest zoals het kan worden afgeleverd door de rijsscholen, staat op de website. Mijn vraag hoe het vormingsattest eruitziet, vervalt dus.

Zullen de examencentra ook controleren of de rijbegeleider het vormingsmoment heeft gevolgd? Indien ja, hoe?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Zoals u weet, hebben we bij principiële goedkeuring eerder dit jaar de controle van het begeleidersmoment als uitreikingsvoorwaarde voor het voorlopige rijbewijs ingeschreven. De Raad van State heeft ons met een advies gewaarschuwd dat de uitreikingsvoorwaarden een federale materie betreffen. Wij hebben het om die reden juridisch-technisch uit het artikel 3, over de uitreikingsvoorwaarden, weggeschreven en het als autonome opleidingsvoorwaarde opgelegd. Opleiding is een gewestelijke materie en dus onze bevoegdheid.

Als u suggereert dat we in een soort van B-scenario de controle zullen opleggen op het ogenblik van het praktisch rijexamen, als een alternatief voor wat wij hebben aangediend, dan zitten er aan dat scenario ook wel wat manco's. Als je de simpele voorlegging op het praktisch examen eist, riskeer je dat verschillende kandidaat-chauffeurs pas op het einde, vlak voor ze moeten participeren aan het praktisch examen, ervoor zullen zorgen dat hun begeleider een opleiding heeft gehaald. Maar dat is helemaal niet onze bedoeling. Een cursus op het einde van het leertraject is onzinnig. Wij willen net gevormde begeleiders die reeds in het begin samen het leerproces met de kandidaat doormaken. Wie geen attest kan voorleggen bij

het examen, heeft dus zonder gevormde begeleider gereden. En dat was net het hele idee, om ervoor te zorgen dat de begeleider de beste praktijken zou kunnen meegeven in de loop van het volledige leertraject. Als men anderzijds zou eisen dat enkel een begeleidersattest zou worden voorgelegd dat minstens even oud is als het voorlopige rijbewijs, zou dat evenzeer op problemen stoten want dan creëer je de facto situaties waarbij men, als men het vormingsmoment indertijd niet heeft gevolgd, niet langer toegang krijgt tot het praktisch rijexamen. Dan is de vraag wat je dan doet. Stuur je de betrokkene dan helemaal terug naar af? Moet hij opnieuw zijn theoretisch rijexamen doen? Wat is dan de oplossing?

Daarnaast is het ook zo dat een dwingende voorlegging bij de gemeenten ook inhoudt dat men niet kan shoppen. Ik heb dat niet uitgevonden. De bijzondere wet heeft dat in het kader van de bevoegdheidsoverdracht heel duidelijk bepaald: de mogelijkheid tot shoppen moet kunnen bestaan. Het is in de bijzondere wet opgenomen dat men kan kiezen waar men het rijexamen aflegt. De controle bij de rijexamens leggen, houdt in dat men kandidaten uitnodigt om het examen af te leggen daar waar de lat het laagst ligt. Vlaanderen wil net de lat hoger leggen om de ongevallen lager te krijgen.

Deze regeling heeft, voor alle duidelijkheid, niet tot de onduidelijkheid geleid. Het is niet deze regeling, die is ingegeven door verkeersveiligheid, die tot de onduidelijkheid heeft geleid. We moeten de zaken niet omdraaien. Die is veroorzaakt door het feit dat ze werd aangevallen door een collega op basis van, mijn inziens, eerder pietluttige bevoegdheidsargumenten en het onrechtmatige optreden naar gemeenten. Ik heb er geen problemen mee dat een collega-minister op basis van een bevoegdheidsdiscussie zegt dat hij naar de Raad van State stapt om een beslissing van de Vlaamse Regering geschorst te zien en vervolgens vernietigd. Maar de gemeenten met enkele brieven aanzetten tot ongehoorzaamheid tegenover de Vlaamse overheid, is redelijk onuitgegeven. Ik ben in dit land niet de allergrootste heraut van federale loyaliteit, maar diegenen die federale loyaliteit hoog in het vaandel dragen, zouden die misschien zelf ook moeten toepassen.

Overleg? Ik doe niets anders, maar ik geef niet toe op verkeersveiligheid. Ik kan u daar nog een beeld van schetsen. Nog vóór 1 oktober hebben onze kabinetten samengezeten om het voornemen van het federale communiqué te bespreken. Men had ons immers gemeld dat deze communicatie naar de gemeentebesturen er zou komen. We hebben nog geprobeerd om in overleg met het andere kabinet met enige aandrang te vragen om dat alstublieft niet te doen. Dat vrijwaart volledig de rechten van de federale overheid. Maar ook na 1 oktober heeft de federale overheid tot tweemaal toe alle Vlaamse gemeenten aangeschreven met de oproep om de Vlaamse reglementair goedgekeurde regelgeving niet op te volgen. Ook nog na 1 oktober is er overleg geweest tussen de kabinetten, maar dat heeft niet geleid tot enige wijziging in de positie.

Ondertussen is er een auditoraatsverslag dat adviseert om de schorsingsvraag van de federale overheid negatief te beantwoorden. Op 23 oktober is er gepleit, waarbij de auditeur dat standpunt heeft aangehouden. Hij zag geen grond met betrekking tot de schorsing. We zullen moeten afwachten wat het uiteindelijke oordeel zal zijn van de Raad van State. Ik zal opnieuw communiceren naar de gemeenten na dat arrest, wat dat ook moge zijn.

Het begeleidersattest zat in de bijlage bij het goedgekeurde besluit van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik moet zeggen dat ik op mijn honger blijf zitten. Ik heb u een aantal mogelijke problemen zien schetsen bij eventuele suggesties van controles. Inderdaad, als iemand na negen maanden bij het rijexamen

tot de vaststelling komt dat hij niet het attest heeft dat zijn gemeente hem had moeten vragen, dan is dat een probleem. U hebt een aantal suggesties gedaan en uw hart nog eens kunnen luchten ten opzichte van uw goede collega Bellot.

Ondertussen zijn er gemeenten in Vlaanderen die het voorlopig rijbewijs afleveren zonder het vormingsattest te vragen. Dat gaat niet over gemeenten in andere gewesten, maar over gemeenten in het Vlaamse Gewest. Als wij een geloofwaardige rijopleiding willen hebben, dan moet minstens iedereen die op dezelfde manier volgen. Het kan niet omdat iemand in gemeente X woont dat het anders is dan in gemeente Y. Het gevolg zal zijn dat men in bepaalde gemeenten aan de balie zal zeggen dat ze onzin verkopen omdat een goede vriend in een andere gemeente dat voorlopige rijbewijs zonder attest krijgt. Als er geen handhaving komt – en dat is voor elke wetgeving zo –, dan is die wetgeving kaduuk. Je kunt die dan in de prullenbak gooien. Als je morgen wetgeving in verband met bouwvergunningen uitvaardigt en er niemand handhaaft, dan zullen de grootste durvers beginnen met de wetgeving naast zich neer te leggen en als er niet wordt opgetreden, dan zullen daarna ook de minder moedigen volgen en op het laatst zal de grootste schrikshijter ook volgen. Als je wetgeving niet handhaaft, dan is die waardeloos.

Hoe zult u erop toezien dat het voorlopig rijbewijs in elke Vlaamse gemeente op dezelfde manier wordt afgeleverd?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik reageer in naam van de heer Parys, die zich meestal bezighoudt met alles wat de rijopleiding aangaat, maar die door de wisseling in de agenda niet meer aanwezig kon zijn. We zijn het er allemaal over eens dat we iets moeten doen aan de onduidelijkheid naar de gemeentebesturen en de burgers. We zitten daar met een probleem. Maar, 'It takes two to tango'.

Ik heb gegrasduind in de schriftelijke vragen van de heer Parys en ik stel vast dat er elf zaken aanhangig zijn gemaakt, waarvan twee uit het Vlaamse niveau en negen vanuit het andere niveau. Als het gaat over de verdeling van de bevoegdheden, dan zie je duidelijk dat we in een patstelling zitten.

Ik denk dat het aan minister Bellot is om eens duidelijkheid te scheppen in een aantal zaken. Minister, een van de vragen, buiten de vragen die collega Ceysens hier al aan u heeft gesteld, die collega Parys heeft gevraagd om toch nog even voor te leggen, gaat over die driejarenregeling. De heer Parys heeft u al een aantal keren daarover geïnterpelleerd. Dat is een van de eigenaardigheden, die daar ook nog altijd in zit. Hij vroeg zich af hoe het daarmee stond.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Uw honger heeft te maken met de naderende etenstijd. Wat de handhaving betreft, ik weet niet wat u dan als alternatief naar voren schuift, maar wat mij betreft, ik wacht op het arrest van de Raad van State met betrekking tot de schorsing. Ik snap natuurlijk wel dat de gemeentebesturen inderdaad te maken hebben met een grote onduidelijkheid, zelfs met de beste wil van de wereld, en dat ze enigszins in de war zijn omdat er vanuit de federale overheid maar mededelingen blijven komen, en als ik een brief stuur, dan volgt er nog een andere van de federale overheid. Ik denk dat, als er een schorsingsarrest van de Raad van State is, we dan echt een instrument hebben om vervolgens ook die handhaving te kunnen organiseren. Tot dan denk ik dat wij en u nog eventjes op onze honger moeten blijven. Ik betreur natuurlijk dat die onduidelijkheid is gecreëerd door de federale overheid.

Wat die driejaarregel betreft, is er dan toch een positieve noot. In december van verleden jaar was er een formeel akkoord: minister Bellot ging formeel akkoord,

samen met de andere gewesten die aan tafel zaten, om de Vlaamse regelgeving die wij hadden goedgekeurd, om te zetten in federale regelgeving. Ik heb dat zelfs nog vertaald naar het Frans. Het moest gewoon maar worden ingediend. Dat kon linea recta. Ondertussen zijn we bijna een jaar verder en ter zake is er dus nog niks gebeurd. Ik heb het ook nog eens ter sprake gebracht op de jongste vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, waarop mijn collega enigszins verrast was, om vervolgens toch akkoord te gaan met opnieuw een overleg ter zake. Tijdens dat jongste overleg was er dan wel enige bereidheid op uiteindelijk toch iets te doen aan die driejaarregeling, zij het dat opnieuw werd teruggekomen op het akkoord dat we eerder, in december hadden gesloten.

Een oplossing tout court lijkt me echter het belangrijkste. De weg zou worden bewandeld om bij die driejarenregel toe te laten dat, wanneer die termijn is uitgeput, men nog een eenmalige verlenging van twaalf maanden kan aanvragen. Dat is dus niet wat we in december waren overeengekomen, maar 'Paris vaut bien une messe', en er zijn in dezen ondertussen al wel wat missen geweest. Ik hoop dat we ter zake snel kunnen landen, zodat de huidige absurde driejaarregel uiteindelijk kan worden opgelost.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, u kunt verwijzen naar honger en dergelijke meer, maar ik ben het zelden zo oneens met u geweest als vandaag. Ik begrijp dat minister Bellot uw grote vriend niet meer is. Voor alle duidelijkheid, ik ben hier niet de verdediger van minister Bellot. Mijn collega's aan de andere kant van de straat zullen hem ook verder ondervragen. De onduidelijkheid die minister Bellot heeft gezaaid, heeft echter niks, maar dan ook niks te maken met het ontbreken van de handhaving vandaag in de regelgeving. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Die heeft daar vandaag niks mee te maken. Los van het feit of er nu federale brieven zijn geweest, ja dan neen, als dat voorlopig rijbewijs er hetzelfde uitziet als een ander voorlopig rijbewijs dat zonder attest is verstrekt, en daar kunnen we niks aan doen, dan is die kandidaat-bestuurder vertrokken op het moment dat de gemeenteambtenaar zegt 'kijk, hier is uw voorlopig rijbewijs', want ook die attesten worden nergens geregistreerd of zo. Dan kan die door en dan kan die na negen maanden zijn examen gaan afleggen. Ofwel moeten op een of andere manier die attesten dus worden geregistreerd, ofwel moet u aan de examencentra zeggen dat ze daarop moeten controleren. Dan zal dat ook een heel duidelijk schrijven kunnen zijn. Daar de controle inbouwen, was trouwens een suggestie van de Raad van State, denk ik. Op dat moment zal er duidelijkheid zijn en zullen al die 308 gemeentes dat attest moeten verstrekken. Dan is er geen ruimte meer voor een gemeentebestuur om te zeggen, zoals vandaag gebeurt, 'dat vormingsattest, laat dat, hier is uw voorlopig rijbewijs, u kunt daar perfect mee verder en dan zal onderweg niemand u doen stoppen'. Pas op, ik verdedig dat gemeentebestuur niet, want volgens mij is het duidelijk. Op dat moment zijn we echter met twee maten en twee gewichten aan het werken voor iets dat nochtans in al die gemeentes hetzelfde zou moeten zijn, en dat is onze zorg voor de verkeersveiligheid. Ik neem dus ook geen genoegen met uw antwoord vandaag. Ik zal daarop blijven terugkomen.

Minister Ben Weyts: Wat is uw alternatief nu? Ik heb nog altijd niks gehoord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb u er twee voorgesteld. Men zou kunnen beginnen met het registreren van die vormingsattesten. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Jawel, dat kan. Het sterkste zou natuurlijk echter zijn dat men bij het examencentrum controleert op dat vormingsattest, dat er negen maanden op voorhand moet zijn. Als dat er niet is... Dat is ook een heel duidelijk signaal aan de gemeentes. De

gemeentes weten vandaag dat een kandidaat-bestuurder die van hen een voorlopig rijbewijs krijgt zonder aan de voorwaarden te hebben voldaan, hen na negen maanden wel zal weten te vinden. Die zal immers komen zeggen: 'U hebt me hier iets gegeven dat waardeloos was, waar ik geen examen mee kan doen'. Ik denk dat gemeenten er prat op gaan dat ze ervoor zorgen aan dienstverlening te doen die ook adequaat en juist is, en waar niet op moet worden teruggekomen. Als dat achteraf wordt gecontroleerd, dan zal er van die 308 gemeentebesturen geen enkele zijn die zich eraan waagt om dat op die manier te verstrekken, door te zeggen dat Vlaanderen kan zeggen wat het wil.

Minister Ben Weyts: Inzake die rijexamencentra heb ik u geantwoord. Ik denk dat die repliek steek houdt. Je dreigt nog meer problemen te veroorzaken. Wat uw alternatief van registratie betreft, dat is geen alternatief. Daarmee ga je enkel zeggen dat bij diegenen die zich vandaag al conformeren aan de regelgeving, registratie prima is, want daarmee heb je toch niks qua handhaving betekend ten aanzien van die gemeentebesturen die de nieuwe Vlaamse regelgeving niet toepassen. Dat is dus ook geen stap vooruit.

Lode Ceyssens (CD&V): De rijexamencentra zijn heel duidelijk een stap vooruit, minister. Als vandaag gecommuniceerd wordt dat op het moment dat men zijn examen aflegt, men ook dat bewijs zal moeten kunnen voorleggen, dan heeft geen enkel gemeentebestuur vandaag er baat bij om er een af te leveren zonder dat vormingsattest. Maar dan moet het vandaag heel duidelijk gecommuniceerd worden. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

U hebt gezegd: 'Je kunt niet na negen maanden zeggen: je hebt het niet en nu moet je terug.' Men moet dat vandaag communiceren dat men daarop zal controleren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de te ondernemen acties naar aanleiding van de resultaten van de flitsmarathon – 284 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, het aantal verkeersdoden in ons land kent gelukkig een dalende trend, maar toch moeten we blijven inzetten op sensibilisering. Vorig jaar stierven er nog 320 mensen op onze wegen. We hebben al meermaals gezegd dat te hoge snelheid daarbij een grote oorzaak is.

De sensibiliseringscampagne die werd opgezet in samenwerking met de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen, was er wel een die binnenkwam, die confronterend was en die hopelijk ook effect bereikt in de toekomst. Op 11 oktober was er dan de flitsmarathon, waar we positieve resultaten hoopten te zien. 2,82 procent van de gecontroleerde bestuurders reed echter nog te hard. Je kunt dan zeggen dat 97,18 procent niet meer te hard rijdt, maar 2,82 procent is toch meer dan bij de vorige flitsmarathon, waarbij 2,48 procent te hard reed.

Die hardrijders zijn een bekommernis van ons allen, minister. U hebt al ingezet op trajectcontroles. We hebben daar al meerdere malen over van gedachten gewisseld. Over de mobiele trajectcontroles hebt u gezegd dat u wacht op de respons van de verschillende marktspelers, om te kijken hoe die mobiele trajectcontrole technisch kan worden opgezet.

Dan is er nog het ISA-plan (Intelligente SnelheidsAdaptatie) van uw ex-goede vriendin, mevrouw Galant, met achttien actiepunten die ervoor moeten zorgen dat bestuurders de snelheidslimieten beter respecteren. En ten slotte is er nog de Verkeersbordendatabank. We stellen op het terrein vast dat dat allemaal niet evident verloopt.

Minister, welke acties staan er in Vlaanderen nog gepland om erop te wijzen dat overdreven snelheid niet thuishoort in het verkeer? Wanneer zijn die gepland? Wat is de stand van zaken van de mobiele trajectcontroles? Wat heeft Vlaanderen, naast het in kaart brengen van de snelheidsaanduidende verkeersborden, al gedaan in de uitvoering van het ISA-plan?

Voor mijn laatste vraag verwijs ik naar de hoorzitting die we hier eens gehad hebben over zo weinig mogelijk verkeersborden. Er werd toen ook gesproken over de Verkeersbordendatabank en mogelijke alternatieven. Is er al gedacht aan alternatieven om snelheidslimieten in kaart te brengen ter vervanging van de Verkeersbordendatabank? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega, als het over verkeersveiligheid gaat, hebben we de traditionele killers in het verkeer: het niet dragen van de gordel, door het rode licht rijden, rijden onder invloed. Maar overdreven snelheid is nog altijd dé killer bij uitstek. Uit onderzoek blijkt dat een op drie ongevallen te wijten is aan overdreven snelheid. Er kunnen nog andere factoren meespelen, maar overdreven snelheid speelt altijd een rol. Dat heeft natuurlijk zeer grote gevolgen. Niet alleen is er een verhoging van de kans op een ongeval, maar daarenboven zijn bij hogere snelheid ook de impact en de letsels zwaarder. Het werkt dus in twee richtingen.

We werken op die verschillende E's. Ten eerste: de E van engineering, de aanleg van de wegen. Ik kan ook verwijzen naar wat we gedaan hebben met betrekking tot de snelheidslimiet op de gewestwegen. Dat was uw suggestie ter zake, van 70 en 90 kilometer per uur. Ik heb mij daar verschrikkelijk populair mee gemaakt – bedankt voor de suggestie. (*Gelach*)

Met betrekking tot de E van educatie doen we in april 2018 nog een grote sensibiliseringsactie, die we ook gelijk laten sporen met een handhavingscampagne. Dat is dus in samenspraak met de federale politie. Ik vind het belangrijk dat je niet alleen de affiches in het straatbeeld en de spotjes en zo hebt, maar dat men ook beseft dat dat gepaard gaat met politiecampagnes. Dat zal ook nu het geval zijn.

Bij de E van enforcement kan ik inderdaad verwijzen naar de trajectcontroles. U weet dat we op dat vlak een serieuze inspanning doen. Het autosnelwegennet zit in een laatste fase. De gunning wordt verwacht voor het eind van het jaar. Het gaat om een zeer grote dekking van het autosnelwegennet. Ik geloof dat we in de buurt van 60 procent gaan eindigen. 60 procent van het autowegennet dat gedekt zou worden door trajectcontrole, dat is toch immens. Op de gewestwegen doen we nu ook jaarlijks nog eens 20 extra locaties, waarbij we een selectie maken op basis van ongevallen die te wijten zijn aan overdreven snelheid. Ten derde is er de reconversie van de flitspalen met natte film, waarbij we een hele kwantsprong maken en de klassieke palen niet alleen digitaliseren, maar er meteen ook trajectcontrole op installeren. Dat wil zeggen dat we in een eerste beweging 54 analoge flitscamera's omvormen tot een 30-tal trajectcontroles. Ook inzake de digitalisatie van de roodlichtcamera's zetten we in op ANPR-functionaliteiten (Automatic Number Plate Recognition), als dat mogelijk is ter plaatse.

De mobiele trajectcontroles zijn een lange bevalling geweest. De markt werd bevraagd. Daaruit bleek dat geen enkele geïnteresseerde fabrikant een modelkeuring had die mobiele trajectcontroles toelaat. Verder bleek ook dat er nog wel wat uitdagingen waren met betrekking tot het mobiele aspect en de gevolgen daarvan voor

vergunningen en procedures allerhande. Ik bespaar u de techniciteiten van het verhaal, maar het komt wel hierop neer dat ik tegen eind dit jaar wil gaan naar een mobiele trajectcontrole, operationeel binnen het bestaande raamcontract, maar met beperktere functionaliteiten, dus nog niet wat we zouden willen als nieuwe technologie. Dat heeft onder andere te maken met de ijking en vergunningen en procedures.

In een tweede piste zouden we ervoor willen zorgen dat de markt zich ondertussen nog meer kan voorbereiden en dat we dan ook in 2018 verder gaan, meer gecompliceerde situaties de baas kunnen en mikken op de plaatsing van een mobiele trajectcontrole, ook bij een grote werf. Verder willen we dan ook nog eens de doorlooptijd minimaliseren. Want er moeten verschillende procedures worden doorlopen op het vlak van de homologatie, ijking, normalisatie. In eerste instantie, tegen eind dit jaar, zullen we een versie operationeel hebben inzake mobiele trajectcontrole die niet het summum is en nog niet wat we volledig zouden willen, maar wel de basisratio kan omzetten in de praktijk.

Wat de verkeersbordendatabank betreft, hebben we vastgesteld dat er twee databanken zijn: enerzijds één bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met informatie over de gewestwegen en anderzijds de verkeersbordendatabank, die dan bij het departement MOW zit. Die hebben we samengevoegd tot één databank. Dat proces is afgerond tegen het einde van dit jaar. In één slag zal de databank, voor wat betreft de snelheidsregimes, als open data worden gepubliceerd. Op dit moment werken HERE en TomTom daarmee, maar dat heeft te maken met het feit dat zij de Rosetta-standaard gebruiken en andere spelers niet. Maar vanaf dat moment kunnen we die ook als open data publiceren, zodat iedereen die dat wenst, die kan gebruiken.

Daarnaast liep tot september een zogenaamde gap analyse. Zoals u weet, dateert de verkeersbordendatabank al van 2008, en zorgden niet alle gemeenten voor een update of gebruikten ze die databank zelfs niet, maar wel een eigen systeem. Er zijn niet onbelangrijke steden die er een eigen databank op zijn gaan nahouden, een parallel systeem, en die onze databank gewoon links lieten liggen.

Er werd een samenwerking opgezet met intensieve gebruikerssessies met enkele van die kleine, middelgrote en grote steden: Antwerpen, Bierbeek, Brugge, Dendermonde, Gent, Nevele, Putte, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Turnhout en Wingene. Daarbij hebben we het ambitieniveau gelegd op het gegeven: welke minimumvereisten moet het instrument allemaal hebben?

Belangrijk in de richting van de evolutie naar die intelligente snelheidsadaptatie is dat we in 2016 al de basis hebben gelegd voor de automatische creatie van een eerste versie van een snelheidskaart voor de autosnelwegen en gewestwegen. Dat zal op termijn de uiteindelijke hefboom zijn voor de achterblijvende gemeenten om in te stappen, namelijk als de databank ook kan worden gebruikt om de snelheid daadwerkelijk af te dwingen.

Men heeft een algoritme uitgewerkt waardoor de snelheidsborden uit de Wegen-databank op de overeenstemmende wegas uit het Wegenregister worden geprojecteerd. En via een reeks beslissingsregels wordt een correct snelheidsattribuut toegekend aan dat wegsegment. Als men één snelheidsregime ingeeft, kan men op basis van een algoritme voor het volledige tracé het snelheidsregime bepalen. Wanneer één snelheidsbord wijzigt, zal het algoritme die wijziging detecteren en zorgen voor een overeenstemmende wijziging van de snelheidskaart.

– *Annick De Ridder treedt als voorzitter op.*

Ten slotte gaan we ook een applicatie creëren voor de steden die tot nu toe met een parallel product werken. Hun verkeersborden zullen gemakkelijk kunnen worden ingeladen in de verkeersbordendatabank. We plannen dit voor het eerste trimester van 2018.

Voor het ISA-verhaal (intelligent speed adaptation) kijken we natuurlijk naar wat er in de rest van Europa gebeurt. Je kan het meest performante systeem hebben, maar als dat niet compatibel is of door niemand wordt gebruikt, dan sta je er ook mee.

Wij ondersteunen het project iSAFER van European Transport Safety Council. Het doel van die campagne is de reductie van het aantal snelheidsgerelateerde doden en zwaargewonden. Daarbij worden 'best practices' geïdentificeerd en gepromoot. De focus ligt dan vooral op intelligente snelheidsassistentie en het promoten van ISA op Europees en nationaal niveau.

Er is, tot slot, een federale ISA-werkgroep waarbij we samen zitten met alle gewesten. Die werkgroep draait momenteel misschien wel op een laag pitje, maar de federale overheid is van plan om samen met de gewesten te bekijken welke ondersteuning mogelijk is voor bedrijven in hun activiteiten op het vlak van onderzoek en ontwikkeling van halfopen en gesloten ISA-systemen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw volledig antwoord. Ik heb daar geen bijkomende vragen bij.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.