



Vlaams
Parlement

vergadering **C81**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 december 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de boetes voor verkeersovertredingen die de dienstverlening van trams en bussen hinderen – 461 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ring rond Diksmuide – 482 (2017-2018)	5
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over maatregelen tegen illegale taxi's in overleg met de federaal bevoegde minister – 540 (2017-2018)	7
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsongevallen bij woon-werkverkeer – 568 (2017-2018)	11
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het sensibiliseren van automobilisten inzake het middenvakrijden – 580 (2017-2018)	12

**VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de boetes voor verkeersovertredingen die de dienstverlening van trams en bussen hinderen
– 461 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, sinds 1 september 2015 mogen controleurs van De Lijn zelf boetes uitschrijven voor verkeersovertredingen die de dienstverlening van bussen en trams hinderen. Dat gaat van parkeren op een halte tot rijden op een busbaan zonder dat je moet afslaan. De maatregel kwam er om politierechtbanken te ontlasten van heel wat administratief werk, maar is niet onbesproken.

In de vergadering van de commissie Mobiliteit van 14 april 2016 stelde de ombudsman vast dat het voor de burger niet duidelijk is waarom De Lijn een boete int van 107 euro, terwijl in sommige gemeenten dit gesanctioneerd wordt met een GAS-boete van meestal 55 euro. Dat is dus een aanzienlijke verhoging. Er moet wel de kanttekening bij worden gemaakt dat, toen het nog als een politieovertreding werd beschouwd en het voor de politierechter moest verschijnen, het werd beschouwd als een overtreding van de tweede graad, wat overeenkomt met een boete van 110 euro. Dat ligt dus in lijn met de administratieve boete van De Lijn van 107 euro.

Naast de kritiek of de vaststelling van onduidelijkheid door de Vlaamse ombudsman van 2016 uitte ook mobiliteitsorganisatie Touring al kritiek op de maatregel. Een aantal weken geleden was er in de media een reactie uit de advocatuur. Het ging om een concrete zaak. Een door een controleur van De Lijn beboet persoon betwistte deze boete bij de Raad van State, waarop de boete werd geannuleerd door de raadsman van De Lijn. De zaak werd zonder voorwerp en het kwam dus niet tot een rechtszaak voor de Raad van State. Volgens de advocaat van de gedupeerde zou de strategie van De Lijn niet correct zijn. De Lijn zou er volgens hem van uitgaan dat personen die beboet worden de administratieve boete betalen, en procedures voor de Raad van State willen vermijden. Het ging zelfs nog verder. De advocaat raadde aan om dergelijke administratieve boetes van De Lijn niet te betalen en ze te betwisten via de rechtsbijstand. Het zou dan gaan om de schending van het gelijkheidsbeginsel.

Minister, wat is uw reactie op de kritiek die nu, na de kritiek van de ombudsman en van Touring, wordt geuit vanuit de advocatuur?

Gaat u maatregelen treffen, en zo ja welke, om deze kwestie te verduidelijken voor de gebruikers, de mobiliteitsorganisaties en op juridisch vlak?

Hebt u weet van nog andere rechtszaken die werden aangespannen in verband met dergelijke administratieve boetes? Hoe zijn die geëindigd? Welke verdediging hanteert De Lijn daar?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik neem naar aanleiding van dat persartikel de gelegenheid te baat om een en ander te verduidelijken. Er worden twee zaken door elkaar gehaald: de wettelijke basis voor een administratieve boete van De Lijn is iets anders dan de wettelijke basis voor de onmiddellijke inning door de politie. Dat is helemaal niet hetzelfde.

De boetes die worden opgelegd door De Lijn zijn het gevolg van een overtreding van het Exploitatiesluit, dat is een besluit van de Vlaamse Regering. De Lijn legt deze boetes onder meer op voor het hinderen van voertuigen in exploitatie. Dat zijn helemaal geen verkeersboetes. De politie daarentegen zal enkel bij een verkeersovertreding een proces-verbaal opmaken. Het is anderzijds wel zo dat sommige overtredingen van de wegcode kunnen worden vastgesteld door controleurs van De Lijn. In dat geval is het aan De Lijn om het proces-verbaal over te maken aan het parket, dat dan kan beslissen om te vervolgen of een minnelijke schikking voor te stellen. Dat staat dus buiten het Exploitatiesluit, en het kan dan ook niet administratief worden afgehandeld.

In sommige gevallen kan eenzelfde handeling worden gekwalificeerd als zowel een overtreding van het Exploitatiesluit als een schending van de wegcode, maar ook in die situaties zal De Lijn enkel een boete opleggen wegens schending van het Exploitatiesluit en niet wegens schending van de wegcode.

Wat betreft de stelling dat het boetebedrag voor een overtreding van het Exploitatiesluit hoger ligt dan het bedrag van onmiddellijke inning door de politie, verhinderen de bevoegdheidsverdelende regels niet dat eenzelfde feit gepleegd door eenzelfde overtreder tweemaal kan worden gekwalificeerd, namelijk als een overtreding van federale wetgeving en als een overtreding van deelstatelijke wetgeving. Dat is dus ook geen schending van het principe 'non bis in idem'. De federale én de deelstatelijke wetgever zijn vrij om de aard en de hoogte van de sanctie te bepalen zonder dat dit een schending van het gelijkheidsbeginsel oplevert. Dit is een automatisch uitvloeisel van de autonomie. Bovendien gaat men voorbij aan het feit dat een rechtbank voor de overtreding van de wegcode nog veel hogere boetes kan opleggen of uitspreken.

De kritiek van de advocaat dat De Lijn de zaak zonder voorwerp liet komen, klopt niet: de procedure werd om een andere reden stopgezet. De lijncontroleur had immers een overtreding van de wegcode vastgesteld en dus had hij een pv moeten overmaken aan het parket, dat dan kon beslissen om al dan niet te vervolgen. Per vergissing werd de overtreding echter behandeld door De Lijn zelf, terwijl het niet ging om een overtreding van het Exploitatiesluit. Daar is dus een fout gemaakt. Om die reden en om extra kosten te vermijden, heeft men geprobeerd om de zaak in der minne te regelen. De tegenpartij weigerde dat omdat zij beschikte over een rechtsbijstandsverzekering waardoor verder procederen niets kostte. Blijkbaar vond men het amusant om die procedure voort te zetten. Bijgevolg kon De Lijn niet anders dan de zaak zonder voorwerp te laten. Dat is de ware toedracht. We hebben dat zo laten passeren om nodeloze kosten te vermijden. Ik heb De Lijn wel gevraagd om de communicatie over dat thema te verduidelijken en te herbekijken.

Er werden sinds september 2015 nog vijf andere rechtszaken aangespannen tegen administratieve boetes die werden opgelegd voor feiten die zowel als een overtreding van de wegcode als van het Exploitatiesluit kunnen worden beschouwd. In een eerste zaak argumenteerde de tegenpartij onder meer dat de omschrijving in het pv van de lijncontroleur niet klopte met de werkelijkheid. Na verificatie door De Lijn zelf werd hij in het gelijk gesteld. Dat is dus minnelijk geregeld.

Drie zaken werden onontvankelijk verklaard lastens de tegenpartij. Het ging om het vatten van een niet-bevoegde rechter, of om het niet naleven van de vormvoorschriften voor de Raad van State. Geen van deze partijen heeft besloten om een nieuwe vordering in te stellen. In een vijfde zaak werd de tegenpartij in het ongelijk gesteld en heeft De Lijn gelijk gehaald.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord en voor uw verduidelijkingen. Dat is in dit geval het belangrijkste. Ik geloof uw juridische uitleg, maar wat er alleszins duidelijk is, is dat het onduidelijk is. In deze specifieke zaak was het duidelijk zo dat de controleur van De Lijn een overtreding heeft beboet die geen overtreding was van het Exploitatiebesluit maar wel van de wegcode, en die hij dus had moeten doorsturen naar het parket. In die situatie beging die controleur een menselijke fout of een vergissing of een vergetelheid. Of misschien was het voor die persoon zelf, hem of haar, onduidelijk of hij die overtreding nu zelf kon beboeten dan wel of hij haar moest doorsturen naar het parket.

Minister, het is nodig dat dit wordt verduidelijkt. U zei dat u dat aan De Lijn hebt gevraagd. Ten behoeve van de controleurs moet worden verduidelijkt wat wel mag en wat niet mag. U moet dat verder doen ten aanzien van de mobiliteitsorganisaties, en eventueel ten opzichte van alle andere actoren die daarbij betrokken worden en die daardoor gevat worden. Er blijft toch een onduidelijkheid over bestaan.

– *Dirk de Kort treedt als voorzitter op.*

Het lijkt me niet evident om uw juridisch-technische uitleg in het algemeen te communiceren. Op de een of andere manier zou daarover toch meer duidelijkheid moeten worden gecreëerd, om die situaties en die perceptie die errond bestaat te vermijden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Christiaens, u zult ongetwijfeld bijdragen tot de verspreiding van die boodschap en de verduidelijking. De communicatie die werd gevoerd door uw stadsgenoot, die daar enige business in zag, hield toch niet al te veel steek. *(Opmerkingen van An Christiaens)*

Ah, excuus. Hier staat dat het volgens Het Belang Van Limburg – en wie ben ik om dat tegen te spreken – gaat om “de Tongerse advocaat”.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ring rond Diksmuide – 482 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dit is een lokaal dossier. Ik heb er een schriftelijke vraag over gesteld, die niet op tijd werd beantwoord. Daarom heb ik ze omgezet in een vraag om uitleg, wat reglementair perfect kan.

Op mijn laatste schriftelijke vraag over die ring van Diksmuide, die voor de Diksmuidenaars een heel belangrijk dossier vormt, antwoordde u: “Er is eerst een vooroverleg met alle adviesverlenende partijen aangewezen. Die projectvergadering met het Departement Omgeving heeft plaatsgevonden op 8 mei 2017. Het dossier voor de aanvraag van de omgevingsvergunning, inclusief de archeologienota, zal vermoedelijk in de loop van juli 2017 kunnen worden ingediend.” En iets verder schreef u: “De opstart van de eigenlijke infrastructuurwerken is gepland voor 2018. Uiteraard dient hierbij het nodige voorbehoud gemaakt te worden rekening houdende met de uitkomst van de archeologische opgravingen.”

Ondertussen is de archeologienota afgerond, maar ik verneem dat de bouwvergunning nog steeds niet is ingediend. Blijkbaar zouden er nu nieuwe opmerkingen zijn gekomen uit het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). De opmerkingen zouden gaan over de aansluitingen van trage wegen en de stikstofdepositieregeling: twee zaken die niet in het milieueffectenrapport (MER) stonden.

Minister, wat waren de resultaten van het archeologisch onderzoek? Welke gevolgen hebben de resultaten van het archeologisch onderzoek voor de realisatie van de ring?

Hoe komt het dat de bouwvergunning nog niet werd ingediend? Wanneer zal de bouwvergunning wel worden ingediend? Op basis van welke punten kan het ANB in deze fase van het project nog opmerkingen indienen?

Wat houden de nieuwe opmerkingen van het ANB en eventuele andere instanties concreet in? Welke gevolgen heeft dit voor de realisatie van de ring?

Welke initiatieven zult u nemen om het proces te versnellen? Blijft de timing – start van de infrastructuurwerken in 2018 – aangehouden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het klopt, zoals u zegt, dat de aanvraag van de omgevingsvergunning nog niet kon worden ingediend. We wilden wel, maar we konden niet. Dat heeft te maken met het feit dat het ANB extra opmerkingen heeft geformuleerd. Zo vroeg het ANB onder andere een update van de 'passende beoordeling' (PB). Die PB is een soort impactsonderzoek op de natuur. De goedkeuring van de nieuwe PB door het ANB is een dwingende voorwaarde opdat de aanvraag van een omgevingsvergunning ontvankelijk kan worden verklaard door het Departement Omgeving.

Mijn administratie heeft dan zo spoedig mogelijk een nieuwe passende beoordeling opgemaakt, en die ligt nu bij het Agentschap voor Natuur en Bos voor advies en hopelijk ook goedkeuring. Ook de eventuele aansluiting/afsluiting van een lokale weg op of van de wegenis rond de zuidwestelijke omleidingsroute was voorwerp van discussie. Het ANB vraagt immers de afsluiting van een bepaalde weg, zodat die niet meer zou kunnen worden gebruikt door wandelaars om het natuurgebied te bereiken, en ook niet door fietsers, zodat hier op lange termijn een fietsverbinding door zou kunnen ontstaan. Het was dus veeleer een hypothetische discussie over toekomstig gebruik dan een feitelijk aanwezig gegeven. Desalniettemin heeft mijn administratie ook hier na het nodige overleg een voorstel gedaan aan het ANB, met de hoop om ook hier zo snel mogelijk te kunnen landen met het dossier.

Ondertussen werkt het studiebureau verder aan de indiening van het omgevingsvergunningsdossier, maar de bal ligt momenteel bij het Agentschap Natuur en Bos. Van de kant van het Agentschap Wegen en Verkeer hopen wij om begin 2018 de omgevingsvergunning te kunnen indienen, waarna de nodige procedures kunnen beginnen te lopen en de aanbesteding kan opstarten. De start der eigenlijke werken zal dan vermoedelijk in 2019 zijn, natuurlijk onder voorbehoud van onvoorziene omstandigheden, zoals die die ik net geschetst heb, en die buiten onze macht liggen. Het archeologisch vooronderzoek, tot slot, is afgerond en wees uit dat er nog op drie specifieke locaties verdere opgravingen nodig zijn. Naar wat ik verneem, zijn er enkele resten van bunkers en munitie gevonden. De archeologienota is opgemaakt en is klaar om samen met de aanvraag van de omgevingsvergunning te worden ingediend. Conform het Archeologiedecreet kan het archeologisch onderzoek dan worden uitgevoerd na het verwerven van de omgevingsvergunning.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt voor de concrete info, minister. Het is natuurlijk wel een echt jammerlijke zaak dat het opnieuw vertraagd wordt, want het is een dossier dat al jaren aansleept. We hadden nu eindelijk zicht op een start van de werken in 2018, maar jammer genoeg zit er opnieuw vertraging op.

Ik heb nog een concreet vraagje, maar ik weet niet of u er meteen op zult kunnen antwoorden. Zullen de opgravingen die nodig zijn in het kader van de archeologienota, nog voor extra vertraging zorgen of kan dat allemaal op een korte termijn afgewerkt worden, zodat de werken eventueel toch zouden kunnen starten in 2018?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ga ervan uit dat dat geen verder oponthoud met zich meebrengt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over maatregelen tegen illegale taxi's in overleg met de federaal bevoegde minister
– 540 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Collega's, ik wou begin november al een vraag stellen aan de minister. Die vraag kwam neer op: hoever staat u met uw werk? Net vanwege die zinsnede werd de vraag onontvankelijk verklaard door de commissievoorzitter. Ik heb mijn vraag dan opnieuw ingediend, maar die zinsnede heb ik geschrapt, en dan is ze wel ontvankelijk verklaard. Ik mag nu dus mijn vraag stellen, zonder erop te wijzen dat de minister veel tijd heeft verloren in deze materie. Ik zal die vraag dus niet stellen, aangezien ik niet mag van de commissievoorzitter.

Welke vraag kan ik wel nog stellen volgens de regels van de voorzitter? Dat is de bijkomende invalshoek inzake de taxi's en de niet-gereguleerde taxi's, die kwam vanuit de hoek van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken op het Belgische niveau. Hij was begin november in Schilde aanwezig bij een campagne die werd gevoerd door de moeder van een jongeman die zijn leven verloor door een beroep te doen op een zogenaamde taxipiraat. Die rit leidde hem tot op een verlaten plek aan het Albertkanaal. Hij kwam in het water terecht en is uiteindelijk ook overleden.

De terechte houding van de federale minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken was toen dat er niet alleen de problematiek is van het al dan niet verstoren van de sector, maar ook de problematiek van veiligheid, en in het bijzonder, in deze situatie, veiligheid bij het uitgaan. Als men zich zomaar als taxichauffeur kan aanmelden en de burger kan het onderscheid niet maken tussen officieel en niet-officieel, dan heb je een bijkomend veiligheidsrisico, wat dit pijnlijke voorval ook illustreert.

Daarom vond de minister van Binnenlandse Zaken op federaal niveau dat zijn collega Ben Weyts daarin wat proactiever zou kunnen optreden. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Ik wil het ook letterlijk citeren, minister. Er staat dat hij van oordeel is dat hij – hij verpakt het goed – samen met u proactiever zou kunnen optreden inzake illegale taxi's.

Ik vind dat een zeer interessante invalshoek. Je hebt de reglementering. Bijvoorbeeld voor de verhuring van vakantiewoningen hebben we die aangepast aan de moderne wereld. Dat zich dat ook opdringt voor de taxichauffeurs, is nogal duidelijk, in een tijd van Uber. Enerzijds is de vraag hoe lang dit nog zal duren, maar anderzijds is er de problematiek van veiligheid. Hoe kunnen we die daar ook in integreren? Er is een dwingende vraag om een soort onderscheid te kunnen maken tussen wat geen echte taxi is en iets wat minstens officieel erkend is, wat inhoudt dat de chauffeurs bij manier van spreken op alle vlakken te vertrouwen zijn – uiteraard in de mate dat men dat kan garanderen, want er zijn altijd misbruiken mogelijk. Er is dus een vraag dat men zou kunnen zien dat een taxi op een of andere manier een erkenning heeft en aan een paar minimumvoorwaarden voldoet.

Is er daarover al contact geweest met minister Jambon? Gelet op het feit dat u daarnet met de brief zwaaide, ga ik ervan uit dat dat zo is, tenzij het een afdruk van hetzelfde persartikel was.

In welke mate is daarover overleg gepleegd en in welke mate beïnvloedt dat de gestelde kwaliteits- en veiligheidseisen die aan een taxichauffeur zouden kunnen worden gesteld?

En dan de vraag die ik niet mag stellen: hoever staat het met het voorontwerp van decreet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het citaat van collega Jambon waar u naar verwijst, kan ik niet anders dan als volgt lezen: "Ik wil dan ook samen met collega Ben Weyts, minister van Mobiliteit op Vlaams niveau, kijken hoe we hierrond nog proactiever kunnen werken." Let op het woord 'nog'. Dat is een bijwoord dat eigenlijk wil zeggen dat er al proactief wordt gewerkt, maar dat we *nóg* proactiever gaan werken, voor zover mogelijk, vanzelfsprekend, voor zover het summum inzake proactiviteit nog niet werd bereikt. (*Opmerkingen van Renaat Landuyt*)

U verwijst naar een conceptnota die ik heb laten goedkeuren door de Vlaamse Regering. Daarin staat duidelijk dat we tot een gelijk speelveld willen komen. Feit is dat heel wat dienstverleners die vergund zijn volgens het stelsel 'verhuur voertuig met bestuurder' (VVB), de facto taxidiensten uitvoeren. De lijn tussen taxi en VVB is in de praktijk dus zeer dun, hoewel de vergunnings- en exploitatievoorwaarden, en dus ook de toegang tot het beroep voor taxi's en VVB's, sterk verschillen.

Dat is een vorm van concurrentievervalsing, vandaar dat we tot één uniform vergunningenkader willen komen, dat op elke vorm van individueel bezoldigd passagiersvervoer van toepassing is. Wat mij betreft, moet die nieuwe regelgeving ook toelaten om taxi's als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersvorm in de kijker te zetten. We willen de regelgeving moderniseren en actualiseren. We kiezen er ook bewust voor om nieuwe spelers toe te laten en de drempel te verlagen, met het oog op de invoering van onder andere basisbereikbaarheid en de inzet van private taxi's in het kader van vervoer op maat.

Nieuw is ook dat we op Vlaams niveau willen bepalen aan welke minimumvoorwaarden een taxibestuurder dient te voldoen, wat een beetje aansluit op de thematiek die u aanhaalt. Dat zijn dan elementen die verband houden met zedelijkheid en beroepsbekwaamheid. Concreet denken we aan de invoering van een systeem van een bestuurderspas voor alle bestuurders, die in geval van

inbreuken zou kunnen worden ingetrokken of geschorst. Vandaag worden de voorwaarden bepaald door de gemeenten. Er is dus een grote variëteit aan regelgeving. Herinner u ook de discussie met betrekking tot bijvoorbeeld de taalkennisvereiste. Ook dat varieert van gemeente tot gemeente en van stad tot stad. Daar willen we dus enige uniformiteit tot stand brengen en zorgen voor een veilige en kwaliteitsvolle dienstverlening.

Dan is er het aspect handhaving. Vandaag verloopt de sanctionering van inbreuken op de taxiwetgeving nogal moeizaam. In de praktijk stel je vast dat heel wat inbreuken nogal gemakkelijk worden geseponneerd door het parket. Dat stimuleert natuurlijk niet tot meer handhaving op het terrein. Daarover werd overlegd met een vertegenwoordiger van de federale politie, met enkele steden en gemeenten en met het kabinet van minister Jambon. We zijn er dus al mee bezig. We willen in het nieuwe kader werken met een systeem van onmiddellijke inningen, om dat dus niet door te spelen aan het parket, maar om het zelf administratief af te handelen.

Ik begrijp dat minister Jambon in januari een werkgroep wil samenbrengen met het oog op de opmaak van een geïntegreerd actieplan voor een veiliger uitgaansleven. Wij zullen daar vanzelfsprekend bij zijn. Ik zie dus geen tegenstrijdigheid tussen de aanpak van minister Jambon met zijn actieplan en de principes die ik naar voren schuif ten aanzien van de nieuwe taxiregelgeving. Ik beseef dat dat een zeer grote bezorgdheid is in uwen hoofde, maar ik ontsla u bij dezen van die bezorgdheid en die zorgen. U kunt zich volledig op andere zaken richten.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, het klopt dat wij in de gemeente geregeld mensen weigeren als taxichauffeur. En dat is om redenen van veiligheid. Het is waar dat wij daar een stuk verantwoordelijkheid in kunnen nemen, maar het probleem is dat wij dat niet kunnen voor bijvoorbeeld andere organisaties die vervoer zouden organiseren. Ik verneem bijvoorbeeld dat Uber in Gent al aanwezig is. In Gent kan de gemeente bepalen wat het veiligheidsstatuut is van de taxichauffeur van de officiële taxi's. We kunnen dat niet wat betreft de andere spelers.

Ik ben van oordeel dat iedereen op de markt mag komen, maar vanuit mijn andere bezigheid, vanuit de problematiek van veiligheid, is het bijzonder frustrerend dat we diezelfde preventieve veiligheidsmaatregel niet kunnen nemen voor die andere chauffeurs, vandaar ook mijn suggestie en vraag om de problematiek van de veiligheid effectief te betrekken. Het probleem zit niet direct in het feit dat de burgemeester een zekere autonomie zou hebben. Het feit is dat wij nog altijd niet het kader hebben om hetzelfde te kunnen doen voor andere chauffeurs die personen vervoeren.

Het lijkt mij essentieel dat in het voorontwerp van decreet de mogelijkheid staat dat bij controle van dergelijke vervoersmaatschappijen de chauffeur ook een erkenning moet hebben van de gemeente waar het bedrijf zich hoofdzakelijk situeert. Dit kan dan worden gesanctioneerd, evengoed administratief in mijn ogen, omdat het uiteindelijk die financiële prikkel is die in deze materie wellicht de verantwoordelijke organisatie zal bewegen tot een betere selectie van personen die mogen rijden.

Dit is, alle gekheid op een stokje, de bezorgdheid die achter deze vraag zit. Ik voel in uw antwoord dat dit er voor een stuk in verweven zit, maar ik ben een beetje bang dat men meer bezorgd zou zijn over het feit dat de autonomie van de gemeenten beter bijgestuurd zou moeten worden. Daar zit volgens mij niet het probleem. Wat we kunnen doen voor de officiële taxichauffeurs is goed, maar we kunnen dit niet voor de anderen. Dat is wat betreft het veiligheidsaspect het

probleem in deze. Ik heb begrepen dat de kabinetten en ministers samen nog proactiever zullen zijn. Ik heb daar een zeker vertrouwen in.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik wil me aansluiten bij de vraag van de heer Landuyt. Het is toch wel belangrijk dat we een duidelijk regelgevend kader schetsen, een level playing field. Dat uitgangspunt staan we allemaal voor. Daarin moet sterk aandacht worden geboden aan de kwaliteit en de veiligheid van de aangeboden diensten. Wie een taxi raadpleegt, moet vertrouwen kunnen hebben.

Minister, ik weet dat u bezig bent met een ontwerp van decreet 'bezoldigd personenvervoer' in consultatie met de stakeholders. In uw beleidsbrief konden we lezen dat u ernaar streeft om dit traject te voltooien tegen het einde van dit jaar. Er stond alvast in dat u dit voor het einde van het jaar al een eerste keer aan de Vlaamse Regering wou voorleggen. Wat is daar de stand van zaken? Hoe zijn de reacties van de stakeholders? Wat is de timing van dit ontwerp van decreet? Kunnen we begin volgend jaar landen? Wanneer kan het parlement dit tegemoet zien?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Het lijkt geen twijfel dat de herkenbaarheid van een taxi de prioriteit moet zijn in het ontwerp van decreet waaraan wordt gewerkt en dat dit een bepaalde vorm van veiligheid en kwaliteitsgarantie geeft. In die zin volg ik de heer De Clercq.

Voor we alles op een hoopje gooien, wil ik duidelijk stellen dat de aanleiding van deze vraag een crimineel feit is. Iemand geeft zich uit als taxichauffeur met de bedoeling iemand te beroven, te molesteren of wat dan ook. We mogen het niet op flessen trekken. Er zijn ook mensen die zich uitgeven als politieagent. Wat moeten we dan doen? Moeten we die mensen dan nog een extra pluim op hun kepie zetten om ze nog herkenbaarder te maken? Dagelijks vinden we in onze mailbox mails van mensen die zich uitgeven als onze bankier om ons op die manier geld af te troggelen.

Er wordt goed voortgewerkt aan een nieuw Taxidecreet, maar laat ons niet alles op één hoop gooien: dit was duidelijk een crimineel feit. Er zullen altijd mensen zijn die zich proberen uit te geven als iets wat ze niet zijn om criminele feiten te plegen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben tegemoetgekomen aan de ambitie vervat in de beleidsbrief. Het ontwerp van decreet ligt nu voor legistiek en taalkundig advies voor. Inhoudelijk is het wat mij betreft af, maar ik weet niet of dat ook zo is voor de collega's in de regering.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): De heer Van Miert onderschat het probleem. Uiteraard kan een crimineel zich uitgeven als politieman. Dat is een volledig gereguleerd beroep.

Er is een ander probleem, dat minister Jambon ook erkent. Taxichauffeurs moeten hun strafregister voorleggen. Ze worden met kennis van dat strafregister al dan niet aanvaard als taxichauffeur. Dit is de reglementering voor de officiële sector. Aangezien er nu een niet-officiële sector is, achtte minister Jambon – die de feiten waarover het gaat veel beter kent dan wij – het noodzakelijk om dat veiligheidsaspect binnen te brengen. Vandaar heeft ook minister Weyts geantwoord dat bij de erkenning via de gemeenten de sleutel tot de oplossing ligt. Het gaat eigenlijk

over een moraliteitserkenning. Niet het rijbewijs wordt gecontroleerd door de gemeenten, maar wel de morele staat van de persoon. Die controle moet ook mogelijk zijn voor de meer de vrije sector, waar ik helemaal niet tegen ben. Maar er is de roep van bijvoorbeeld ouders die tijdens het uitgangsleven van hun kinderen op een of andere manier de geruststelling willen hebben dat het om moreel erkende personen gaat die hun kinderen of volwassenen vervoeren. Dat is het enige punt dat ik wil maken. Het is geen punt om op flessen te trekken met verkeerde vergelijkingen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsongevallen bij woon-werkverkeer – 568 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, dit was oorspronkelijk een schriftelijke vraag, maar door laattijdige beantwoording is deze omgezet in een vraag om uitleg. Ondertussen weten we dat de minister kampioen is op vlak van vragen, zowel qua aantal als het niet tijdig beantwoorden ervan. Eigenlijk ben ik daar blij om omdat het mij de mogelijkheid geeft om een vraag om uitleg te stellen in deze commissie. Op een andere manier is het vaak heel moeilijk om hier vragen geagendeerd te krijgen.

Op 19 oktober 2017 bracht KBC Verzekeringen cijfers uit over het aantal ongevallen tijdens het woon-werkverkeer. In de eerste helft van het jaar bleken ongevallen met de fiets voor de eerste keer de meerderheid van het aantal incidenten uit te maken. Vorige jaren lag dit rond de 40 procent. Deze stijging wordt onder meer toegeschreven aan de toename in het gebruik van elektrische fietsen.

Uit een bijkomende enquête van KBC Verzekeringen in en rond Leuven blijkt dat 31 procent van de fietsers betrokken in een ongeval voor verzorging naar het ziekenhuis moest worden gebracht, dat 45 procent van de ongevallen op een recht stuk weg gebeurt en dat slechts 21 procent op kruispunten gebeurt. Een opvallende conclusie is dat bij de meerderheid van de ongevallen geen andere weggebruikers betrokken zijn, maar dat het gaat om enkelvoudige ongevallen.

Minister, beschikt u over gegevens die deze conclusies bevestigen? Kunnen de cijfers van ongevallen in woon-werkverkeer voor 2016 en de eerste drie kwartalen van 2017 gegeven worden? Is deze situatie voor heel Vlaanderen dezelfde of zijn er verschillen tussen de regio's of provincies? Zo ja, kunt u een overzicht geven van de cijfers en verschillen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wij maken net zoals Vias Institute gebruik van de officiële ongevalgegevens die door de politiediensten worden geregistreerd. Ook de verkeersveiligheidsbarometer van Vias is daarop gebaseerd. Die had voor de eerste negen maanden heel positieve cijfers in petto.

Er is een laagterecord opgetekend van het aantal doden ter plaatse, van 34 naar 27, of een daling van 20 procent. Ook het aantal gewonde fietsers evolueert gunstig, met een daling van 6,2 procent. Het aantal letselongevallen daalt met 5,3 procent.

Er zijn soms wel wat verschillen tussen de provincies, maar je moet daar wel wat opletten. Als je opsplitst per provincie, zeker wat betreft het aantal doden ter

plaats, zit je met kleinere getallen en krijg je heel snel statistische vertekeningen. Als het gaat over letselongevallen, spreken we wel over enkele honderden en kan er een procentuele aanduiding worden gemaakt. Er is overal een daling te zien, maar vooral in Vlaams-Brabant, met 9,6 procent en in Antwerpen met 5,2 procent. Enkel in Oost-Vlaanderen is er een kleine stijging, met 2 procent. Bij het aantal doden ter plaatse is er een kleine stijging van 9 naar 11 procent in Antwerpen en van 4 naar 5 procent in West-Vlaanderen, maar de statistische relevantie daarvan is beperkt. In Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant zien we een daling, respectievelijk van acht naar drie doden ter plaatse en van zes naar één.

Op basis van de officiële ongevallenstatistieken kan ik niet zeggen dat de conclusies van KBC Verzekeringen ten aanzien van de ongevallencijfers worden bevestigd, integendeel. Het motief van de verplaatsing wordt niet aangeduid op het formulier dat de politie normaal voor elk letselongeval in het verkeer moet invullen. Ik kan daar dus geen cijfers over geven. De fietsongevallen waarbij geen andere weggebruikers zijn betrokken, worden klassiek veel minder door de politie vastgesteld omdat ze niet worden gemeld. In 2013 deed het toenmalige Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) onderzoek naar de onderregistratie van de enkelvoudige fietsongevallen. Dat toonde aan dat slechts 5 procent van het aantal door de ziekenhuizen geregistreerde ongevallen, wordt gecapteerd in de officiële statistieken. Daar is een zeer grote vertekening. Dat heeft vooral te maken met het feit dat heel wat ongevallen met fietsers geen betrokkenheid hebben van derden. Dat zorgt ervoor dat die minder snel worden aangemeld.

We zijn binnen de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid bezig met de mogelijkheid om in de toekomst andere ongevallendata voor het beleid te benutten, maar daar hebben we het vorige week al over gehad.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dit was een informatieve vraag en ik heb de cijfers gekregen. Ik ben heel blij om te horen dat de meeste cijfers dalende zijn en ik heb geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het sensibiliseren van automobilisten inzake het middenvakrijden – 580 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, middenvakrijden is volgens een enquête van Vias het gedrag waar de Belg zich het meest aan ergert op autosnelwegen. Volgens Vias zou de bijhorende boete voor het middenvakrijden dan ook moeten worden verhoogd. Minister Bellot deelt de mening om boetes daaromtrent effectief te verhogen.

Daarnaast zijn er ook de Vlaamse bevoegdheden op het vlak van sensibilisering en bekendmaken van een en ander. U beschikt als Vlaams minister van Mobiliteit over de bevoegdheid om burgers het verkeersreglement uit te leggen, hen op te leiden enzovoort. Vast staat dat minstens een deel van de mensen die op de middenstrook blijven hangen, niet weten dat ze een fout maken. Ze doen dat onbewust en te goeder trouw. Ik geloof dat ook oprecht. Dat geldt trouwens ook voor andere gedragingen in het verkeer. Vaststaat dat als de overheid overgaat tot het opleggen van hogere boetes, we de taak hebben te sensibiliseren.

Welke maatregelen kunt u nemen om bestuurders te sensibiliseren inzake de problematiek van het middenvakrijden? Plant u desgevallend een campagne om mensen zich daar beter van te laten vergewissen? In welke mate wordt daar vandaag al op gefocust binnen uw beleid?

Zoals gezegd, zijn veel burgers niet helemaal op de hoogte van een aantal verkeersregels. Ondertussen wordt er wel gewerkt aan een modernisering van de wegcode, samen met federaal verkeersminister Bellot. Kunt u de stand van zaken en het verwachte tijdspad schetsen inzake deze werkzaamheden?

De nieuwe wegcode kan ook worden aangegrepen om een grootschalige informatiecampagne op poten te zetten samen met alle hier relevante partners. Zal er in een dergelijke grote campagne worden voorzien?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U schetst terecht dat de federale overheid bevoegd is voor de bepaling van de strafmaat van deze overtreding. Zelf ben ik nogal terughoudend om mee te gaan in een vaak gehoorde roep om steeds hogere geldboetes bij verkeersovertredingen. Ik ben er niet tegen, maar ik stel wel vast dat dit bijna alle Vlamingen irriteert, zodat je je gaat afvragen wie er zich überhaupt aan bezondigt. Het is volgens mij ook een inbreuk die meer irriteert dan dat ze verkeersonveilig is. We moeten opletten dat we het onderscheid behouden tussen de vier gradaties in de wegcode, gaande van overtredingen in de eerste graad tot en met de vierde graad. We moeten vermijden dat alles opschuift naar boven toe en dat uiteindelijk alles op dezelfde hoogte komt te staan. Heel wat zaken zijn volgens mij veel verkeersonveiliger dan dat. U wijst er terecht op dat veel mensen zich daar onbewust of uit verstrooidheid aan bezondigen.

Vanuit Vlaanderen voorzien we daarom om rond dit probleem te gaan sensibiliseren maar in een ruimere campagne, die sociaal en preventief rijgedrag promoot. Deze campagne lanceren we in februari 2018 onder het koepelconcept 'Beloofd'. Er worden hierbij twee campagneluiken uitgewerkt: een eerste die gericht zal zijn naar de weggebruikers op de autosnelwegen en waarbij aandacht gevraagd wordt om een veilige afstand te houden, richtingsaanwijzers te gebruiken en het probleem van het middenrijstrookrijden aan te kaarten. Een tweede luik wordt gericht naar het rijden binnen de bebouwde kom waarbij de nadruk ligt op de verstandhouding tussen fietsers en automobilisten. Daarnaast komt het onderwerp aan bod in het verkeersveiligheidsprogramma Kijk Uit.

Wat de herziening van de wegcode betreft, heeft mijn administratie op 20 oktober een eerste versie van het globale ontwerp tot herziening van de wegcode ontvangen en daarop geantwoord. Er zijn nog twee nieuwe overlegmomenten, eind november en half december geweest en het ontwerp zal nu ongeveer zijn beslag krijgen. We hebben goed samengewerkt. Een formele overmaking voor advies van de al dan niet nog verder aangepaste ontwerpversie kan daarna verwacht worden. Zoals gebruikelijk zal ik dan aan de Vlaamse Regering een voorstel van advies ten gronde voorleggen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het verheugt mij dat u uitdrukkelijk onderlijnt dat u in het kader van de aanpassing van de wegcode goed samenwerkt. Het verheugt me ook dat vandaag al rond het middenvakrijden preventief en sensibiliserend wordt gewerkt. Uw antwoord bevat dus alleen maar positieve elementen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.