Vlaams Parlement

vergadering **C95**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 januari 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aansporen van bedrijven tot de opmaak van sneeuwplannen
– 640 (2017-2018)
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over moeilijkheden op de weg en bij De Lijn door de sneeuwval op 11 december 2017
– 651 (2017-2018) 3

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voornemen van de federale minister van Mobiliteit om de toegelaten maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen tot 130 km/u
– 718 (2017-2018) 8

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onbemand varen op Vlaamse waterwegen
– 573 (2017-2018) 10

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het hiaat in de afgifte van voorlopige rijbewijzen tussen 1 oktober en 15 december 2017
– 611 (2017-2018) 12

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de naleving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen
– 731 (2017-2018) 15

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aansporen van bedrijven tot de opmaak van sneeuwplannen – 640 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over moeilijkheden op de weg en bij De Lijn door de sneeuwval op 11 december 2017 – 651 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Paul Cordy

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Maandag 11 december was er een enorme sneeuwval die heeft gezorgd voor een nieuw filerecord van bijna 1300 kilometer op onze snelwegen alleen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) waarschuwde voor gladde wegen met een code oranje, het op een na hoogste waarschuwingsniveau. AWV raadde weggebruikers aan om verplaatsingen na 8 uur indien mogelijk uit te stellen. Ondanks deze waarschuwingen lieten heel wat mensen zich verrassen. Er waren veel auto's op de baan terwijl het uitstellen van hun verplaatsing, thuiswerken of het openbaar vervoer nemen in veel gevallen een betere optie was geweest. Ook de bussen van De Lijn reden zich vast in de verkeerschaos.

Extreme weersomstandigheden zijn meestal voorspelbaar. Mensen en bedrijven zouden zich hier beter op moeten kunnen voorbereiden. Sneeuwplannen zouden niet alleen voor de overheid maar ook voor de bedrijven een nuttig instrument zijn.

Minister, wilt u de handschoen opnemen om bedrijven aan te sporen sneeuwplannen op te stellen zodat in uitzonderlijke weersomstandigheden mensen zich niet hoeven vast te rijden in ellenlange files, maar kunnen thuiswerken of aangespoord worden om andere vervoersmodi te nemen?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, collega's, ik heb een vraag die ingaat op dezelfde thematiek, maar die wat breder kijkt naar een aantal andere vervoersmodi.

Amper 15 centimeter sneeuw vorige maand stuurde het hele verkeer van 's morgens vroeg tot 's avonds laat in de war. Zowel wie met de auto was, als wie zich op de fiets waagde of het openbaar vervoer wilde nemen, kreeg te maken met de nadelen van deze winterprik. Hoe komt het toch dat ons verkeer steeds volledig lam ligt wanneer zoiets gebeurt?

Er zijn heel wat reacties geweest, ik denk bij iedereen in de mailbox, maar ook in de media, met een aantal pleidooien van verkeersspecialisten, bijvoorbeeld voor het verplichten van winterbanden, zeker voor vrachtwagens, bestelwagens en bussen. Vaak zijn het die voertuigen, zeker vrachtwagens en bussen, die moeilijk hellingen kunnen nemen, zelfs als het kleinere hellingen zijn. De toegelaten snelheid zou dan natuurlijk wel omlaag moeten om de toegenomen geluidshinder en uitstoot te compenseren, maar federaal minister van Mobiliteit Bellot is geen voorstander van deze verplichting.

Een ander voorstel dat wordt gesuggereerd, is om strooiwagens en sneeuwruimers tot prioritaire voertuigen te promoveren in de file, want ook daar liep het mis. Op veel gewestwegen leek het alsof de sneeuwval totaal onverwacht uit de lucht was komen vallen, want was er niet gestrooid. Ook op tal van drukke fietspaden langs gewestwegen, bijvoorbeeld zelfs langs De Singel in Antwerpen, was

niet gestrooid op het fietspad, wat leidde tot zeer onveilige situaties voor fietsers. Vaak was dat nochtans de enige vervoersmodus waar nog iets bewoog. En daarvan kan ik uit eigen ervaring getuigen. Het leidt vaak tot onveilige situaties voor fietsers omdat ze op dat moment over een glad fietspad moeten rijden dat niet geruimd is, ofwel gewoon op de rijweg.

Strooiwagens tot prioritaire voertuigen maken in de file lijkt u een goed idee te vinden, als ik oordeel naar uw reacties in de pers, maar u kijkt daarvoor naar het federale niveau. En daar botst men de bal terug en zeggen ze dat ze nooit de vraag vanuit Vlaanderen hebben gekregen.

In het persbericht van De Lijn over de verstoorde dienstverlening werd meegedeeld dat de bussen van De Lijn zijn voorzien van speciale banden, M+S-banden (modder en sneeuw), iets tussen zomer- en winterbanden. Bent u van mening dat echte winterbanden voor bussen van De Lijn een betere oplossing zouden zijn, zoals ook gesuggereerd wordt door verkeersspecialisten?

De Lijn liet in haar communiqué weten dat "de sneeuwval onze hele dienstverlening verstoort". Hoe evalueert u de communicatie van De Lijn over de wijzigingen in de dienstverlening aan de reizigers? Mijn mailbox zat vol berichten van mensen die stonden te wachten op aangekondigde bussen, zelfs bussen die waren aangekondigd aan de halte, maar die niet kwamen opdagen.

Vrachtwagens die in de problemen komen aan op- en afritten van snelwegen zijn traditionele beelden, maar ook op gewestwegen en lokale wegen komen ze regelmatig vast te zitten. Een algemeen rijverbod voor vrachtwagens bij sneeuwval is misschien niet altijd haalbaar, maar is er misschien wel een mogelijkheid om de toegang tot dorpskernen te verbieden om zo zeer gevaarlijke situaties te voorkomen? Welke mogelijkheden ziet u daarin en welke stappen zult u daarin ondernemen?

Op welke manier hebben de strooidiensten zich voorbereid op deze winterprik? Hoe komt het dat de strooidiensten zo laat zijn uitgestuurd?

Op basis waarvan wordt bepaald waar wel en niet gestrooid en geruimd wordt?

Hoe komt het dat op zo weinig fietspaden langs gewestwegen de sneeuw was weggehaald op een moment dat dit de laatste vervoersmodus was waar men nog enigszins kon bewegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer de Kort, ik begin met uw vragen over het bedrijfsleven. Mijn administratie heeft een WinterActieProtocol (WAP) opgezet om winterinfo te verspreiden. We doen dat op basis van de informatie die we zelf krijgen over het weer van Meteo Wings en het KMI. We geven die rechtstreeks door aan transportverenigingen, automobielverenigingen, alle provinciale besturen, de politie, De Lijn en het Vlaams Verkeerscentrum. Zij hebben dan de taak om die info verder via hun kanalen te verspreiden.

Het is natuurlijk een goed idee om ook verschillende bedrijfsverenigingen hierbij te betrekken, zodat zij deze info ook kunnen verspreiden via hun kanalen aan de bedrijfsleiders. Op die manier kunnen bedrijfsleiders zelf de keuze maken. Mijn bevoegdheid reikt in dezen niet verder dan informatie aanleveren waarmee bedrijfsleiders zelf een inschatting kunnen maken om al dan niet hun werknemers een dagje thuis te laten werken.

Mijnheer Rzoska, al de bussen van De Lijn zijn momenteel uitgerust met 'Mud & Snow'-banden, die zeer sterk aanleunen bij winterbanden. Zij zijn inzetbaar in alle seizoenen, wat ook aangewezen is. Als wij voor al onze 2200 bussen even snel

de banden moeten veranderen, dan lukt dat niet. Dit is dan ook een doordachte keuze. De banden zijn aangepast aan wisselende weersomstandigheden en geven een betere grip op het wegdek. Een bus blijft natuurlijk een zwaar toestel. Bovendien hebben bussen achterwielaandrijving, wat ook niet bevorderlijk is op gladde wegen, en bevindt de motor zich achteraan. In dergelijke uitzonderlijke omstandigheden speelt dat de bussen niet in de kaart.

Het voordeel is dat er geen bandenwissels hoeven te gebeuren en dat we niet moeten voorzien in een opslagplaats voor winterbanden of zomerbanden.

Wat de weersomstandigheden betreft, blijft er enige onzekerheid. In dit geval was pas de avond voordien duidelijk dat het zou sneeuwen. Het grootste probleem was echter dat er ’s morgens geen sneeuwval was maar regen die zich later op de dag heeft omgezet in sneeuw. Daardoor zijn heel wat mensen toch vertrokken met de wagen terwijl het pas later op de dag is beginnen te sneeuwen.

Sneeuw met een dergelijke intensiteit zorgt natuurlijk voor een onvoorspelbare verstoring van de dienstverlening tijdens de rit zelf. Het begon pas te sneeuwen op het moment dat alle bussen en trams al waren uitgereden. Het was voor de verkeersleiding en regiomanagers van De Lijn een onmogelijke opdracht om in kaart te brengen hoe groot de hinder was, waar bussen of trams juist vastzaten en wat er wel of niet meer reed.

De Lijn heeft overdag tot ’s avonds 22 uur alle mogelijke kanalen benut. Zo waren er regelmatig updates via de radio, de nieuwsbulletins, sociale media. Ook de online nieuwssites namen die informatie over.

Er is gesuggereerd om vrachtwagens uit de dorpskernen te houden. Ik denk dat dit op papier mogelijk is maar niet in de praktijk. Zoals de ervaring met De Lijn leert, is het tijdig en correct informeren van de weggebruikers over de sneeuwval altijd al een hele uitdaging. Gezien de weersvoorspellingen is dat niet altijd even eenduidig en eenvoudig. Vanuit deze optiek zal het communiceren over welke dorpskernen in Vlaanderen verboden terrein zijn voor vrachtwagenbestuurders zeer moeilijk zijn. Ik geef een concreet voorbeeld. Ik ben die ochtend naar Gent gereden, nadien moest ik in Hasselt zijn, maar daar heb ik me moeten verontschuldigen. In Hasselt zelf was er geen enkel probleem.

Wat de werking van de strooidiensten betreft, begint AWV zoals elk jaar met de voorbereidingen op de komende winter nadat de vorige winterdienst werd beëindigd, namelijk het preventief onderhoud van de strooiers, waar nodig het opstellen van bestekken en het afsluiten van contracten met aannemers die instaan voor de bestrooiingen en het opmaken van permanentielijsten om te kunnen beschikken over de nodige personeelsleden. Ook zorgt AWV er tijdens de zomerperiode voor dat alle zoutvoorraden opnieuw worden aangevuld. En vanzelfsprekend worden de weersvoorspellingen nauwlettend in het oog worden gehouden via Meteo Wings en het KMI.

De winterprik van maandag 11 december was naar Vlaamse normen uitzonderlijk op meerdere vlakken. Wij spiegelen ons nogal graag aan Nederland, het grote voorbeeld, maar ik zal u even de cijfers meedelen. Bij ons is het record qua filelengte van 450 kilometer gebroken met 600 kilometer file. In Nederland was er een recordverbetering van 1000 naar 1600 kilometer. Dat is dus 60 procent meer.

Ik heb al gezegd dat het voor de ochtendspits behoorlijk stevig regende, waardoor het preventief gestrooide zout – want men is ’s nachts wel degelijk uitgerukt – wegspoelde van het wegdek. Bovendien vertrokken door die regenval veel mensen toch gewoon naar het werk.

Die sneeuwval viel dus niet alleen samen met de ochtendspits, maar was daarnaast van een uitzonderlijke hoge intensiteit en een uitzonderlijke duurtijd. Het

sneeuwde niet even, maar het bleef gewoon de hele dag sneeuwen. Door de zware sneeuwval tijdens de spits vormden er zich immense files. De combinatie van deze factoren, regen voor de spits, veel sneeuw tijdens de spits en grote files, belemmerden dan ook de winterdienst. Strooiers hebben immers een bepaalde snelheid nodig om het zout te kunnen strooien. We hebben daarover wel afspraken met de politie waarbij er tandems worden gevormd tussen een strooier en een politieploeg. In het kader van de discussie over prioritaire voertuigen kunnen wij vragen om te worden begeleid door een dergelijk voertuig. Daarbij proberen we om de kritieke zones te voorzien van een laag zout met de bedoeling het verkeer vlot te trekken.

Hoe bepalen we waar wel en niet wordt gestrooid? In principe streven we ernaar om bij sneeuwval eerst de hoofdassen vrij te maken. Zodra deze vrij zijn, worden de primaire en secundaire wegen behandeld. Uiteraard zorgen sommige lokale omstandigheden ervoor dat hier beperkt van wordt afgeweken.

De gladheidbestrijding op fietspaden is sowieso niet evident. We proberen daar te werken met pekel. In vergelijking met zout heeft pekel het grote voordeel dat het een autonome smeltwerking heeft. Zout werkt enkel wanneer men erover rijdt. Pekel heeft dat niet nodig. Het nadeel is wel dat pekel minder bestand is tegen regen. Pekel wordt door de regen verdund, waardoor de werking ervan tegenvalt bij regenval. Elk nadeel heb zijn voordeel en vice versa.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik ben blij dat u hebt gezegd dat u de handschoen wilt opnemen. U zegt ook dat het nuttig zou zijn om die informatie verder te bezorgen aan bedrijfsverenigingen. Het is correct dat u zegt dat u niet verder verantwoordelijk kunt zijn voor het geheel. U hebt uw bevoegdheid duidelijk omkaderd. Indien dit zich nogmaals zou voordoen, zullen bedrijfsverenigingen dan effectief op de hoogte worden gebracht van deze nieuwe manier van werken? Aan welke bedrijfsverenigingen denkt u dan?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik heb wel enkele bedenkingen. Het waren inderdaad uitzonderlijke omstandigheden, maar specialisten kondigden aan dat we deze vorm van winters ook de volgende jaren kunnen verwachten. Misschien moeten we dan toch eens nagaan wat er beter kan.

Wat de sneeuwbanden en de bussen bij De Lijn betreft, besef ik dat de bussen niet plotsklaps van banden kunnen veranderen, maar sneeuwbanden plaatst men doorgaans preventief. U zegt dat er nu geen stockageruimte nodig is, maar misschien is het toch een idee om zeker de bussen op de hoofdassen uit te rusten met sneeuwbanden. Ik heb bussen gezien die een helling van ongeveer 2 procent niet op geraakten.

Wat de strooidiensten betreft, begrijp ik het technische argument dat het zout wegspoelt bij regenweer. Wat echter het ruimen betreft, blijf ik wat op mijn honger in verband met de fietspaden. U zegt dat er preventief wordt geruimd op de hoofdwegen, en dat begrijp ik, maar daar zitten volgens mij ook heel wat gewestwegen bij. Fietspaden langs gewestwegen zijn dagenlang niet geruimd, terwijl men de hoofdwegen en gewestwegen wel heeft geruimd. Ik heb niet toevallig het voorbeeld gegeven van De Singel in Antwerpen, daar was het fietspad drie dagen na de extreme sneeuwval nog altijd bedekt met sneeuw en moesten fietsers halsbrekende toeren uithalen om het te gebruiken. Ze konden op dat moment wel op de weg rijden, die wel was geruimd voor wagens en ander verkeer, maar dat was niet echt de meest veilige optie. Misschien moeten we op het moment dat een gewestweg wordt geruimd, er ook aandacht voor hebben dat ook het fietspad wordt geruimd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Er zijn twee zekerheden bij sneeuwval. De eerste is helaas dat er files zijn en een tweede is dat er vragen volgen in het parlement. En ik pleit daar ook zelf schuldig. Ik heb in het verleden ook altijd de bevoegde minister daarover ondervraagd, of dat nu vanuit de meerderheid of vanuit de oppositie was. Dat is dus allemaal logisch en hoort er ook bij.

Minister, u hebt al zeer uitgebreid geantwoord waarom het evident niet eenvoudig is om te zorgen voor een wegennet dat volledig vrij ligt op het moment dat er sneeuwval heeft plaatsgevonden. Ik heb zelf een schriftelijke vraag ingediend die nog niet is beantwoord. Misschien kunt u dat antwoord over de winterplannen van De Lijn, niet nu onmiddellijk ter zitting, meedelen aan de commissie. U hebt gezegd dat die plannen verschillend zijn per regio omdat de situatie van wegennet en klimaat verschillend is. Misschien kunnen die verschillende winterplannen van De Lijn ons worden bezorgd.

Een tweede vraag betreft het tramnet. Daar zijn in Antwerpen problemen mee geweest. Wat zijn de oorzaken van de tramontsporingen die we hebben gekend? Was dat onaangepaste snelheid of lag het aan de sneeuw op de sporen? Ik verwacht nu niet onmiddellijk een antwoord van u, maar ik hoop dat het kan worden bezorgd aan de commissie.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik wil nog even de aandacht vestigen op de fietsostrades, de fietssnelwegen. Het is aan de lokale besturen om die te ruimen. Dat gebeurt vaak tot op een bepaalde grens maar wordt niet verdergezet door de buurgemeente. Dit is een aandachtspunt voor de toekomst en zou van bovenaf structureel beter moeten worden aangepakt. Vaak is een fietsostrade breed genoeg om te ruimen maar als de ene gemeente haar huiswerk doet en de andere niet, dan kan misschien een structurele aanpak vanuit Vlaanderen worden overwogen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Sneeuw komt soms onverwachts uit de hemel vallen en soms worden we geconfronteerd met overmacht waarbij zelfs de beste voorbereidingen niet volstaan.

Ik heb inderdaad gezegd dat we bedrijfsverenigingen zoals het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka), het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) en de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) zullen opnemen in het winteractieprotocol en dat we hun via die kanalen kunnen informeren.

Wat de fietspaden betreft, heb ik de situatie van De Singel niet vanbuiten, maar het is natuurlijk zo dat het ruimen van de fietspaden gebeurt met ander materiaal dan voor het ruimen van de wegen. Ik zal echter rekening houden met alle suggesties.

De winterplannen van De Lijn kan ik zeker bezorgen. Over de trams heb ik nu geen nadere informatie, maar die zal volgen in het antwoord op uw schriftelijke vraag, mevrouw De Ridder.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voornemen van de federale minister van Mobiliteit om de toegelaten maximumsnelheid op autosnelwegen te verhogen tot 130 km/u
– 718 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Ik wens u allen een vruchtbaar jaar op talrijke vlakken en zeker op het vlak van de mobiliteit.

De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, we hebben het al eerder gehad over deze aangelegenheid. We weten al langer dat federaal minister van Mobiliteit François Bellot met het idee speelt om op een aantal wegvakken van het autosnelwegennet en op een aantal tijdstippen in de mogelijkheid te voorzien om de maximumsnelheid op te trekken naar 130 kilometer per uur.

Eind vorig jaar was er de berichtgeving dat die mogelijkheid effectief in de nieuwe wegcode zou worden opgenomen. Het was geen verrassing dat de reacties daarop vanuit Vlaanderen unisono negatief waren. Het optrekken van de snelheid van 120 naar 130 kilometer per uur levert nauwelijks tijdswinst op en zorgt voor meer onveiligheid en meer uitstoot. Het gaat volledig in tegen het beleid dat wordt gevoerd waarbij we het aantal verkeersongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers – en dat zijn er nog altijd veel te veel – ook in Vlaanderen proberen te verminderen.

Mijn aandacht werd getrokken omdat minister Bellot zei dat hij die maatregel had doorgesproken met de gewesten en dat hij dus geen onaangename verrassingen verwachtte. Dat kan natuurlijk van alles betekenen. Dat kan betekenen dat hij niet verrast zou zijn wanneer die maatregel negatief wordt onthaald, bijvoorbeeld in Vlaanderen. Ik heb intussen gelezen dat uw Waalse evenknie, Waals minister van Mobiliteit Carlo Di Antonio, het evenmin ziet zitten om de maximumsnelheid op te trekken naar 130 kilometer per uur op een aantal wegvakken van het autosnelwegennet.

Minister, wat zijn nu eigenlijk de vervolgstappen voordat deze maatregel wordt opgenomen in de nieuwe wegcode en op welke manier is het Vlaamse Gewest daar precies bij betrokken?

Gelet op uw standpunt dat breed wordt gedragen in deze commissie, mag minister Bellot dit dan wel opnemen in de nieuwe wegcode, maar de vraag is dan of er in Vlaanderen ooit sprake zal zijn van een verhoging van de maximumsnelheid tot 130 kilometer per uur, al is het tijdelijk en op een beperkt aantal plaatsen. Of hebben we ondanks het feit dat dit zou worden opgenomen in de wegcode, de mogelijkheid om dat onmogelijk te maken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat mijn standpunt betreft over een lineaire verhoging van de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur, kan ik enkel verwijzen naar een studie die is besteld door minister Bellot zelf, van wat toen nog het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heette. Die studie is onmiskenbaar duidelijk. Een van de tussentitels van die studies luidt: '130 km/u? Te veel nadelen.' Een van die nadelen is een gevoelige toename van het aantal verkeersdoden, meer bepaald met 25 op jaarbasis, wat toch heel veel is. Bovendien worden in de studie de onderzoeksresultaten bevestigd van andere studies zoals van Transport & Mobility Leuven (TML). Alleen al op basis daarvan vind ik dit geen goed idee.

Het verhogen van de maximumsnelheid is ook niet aan bod gekomen tijdens de vergaderingen over de vereenvoudiging van de wegcode. Mijn administratie en ikzelf hebben ook geen weet van andere besprekingen waarin dat ter sprake zou zijn gekomen. Nu is het wel zo dat de bevoegdheidsverdeling in dezen een beetje vreemd is. Wanneer het gaat over de algemene regel, dus het lineair verhogen van de maximumsnelheid, dan is dat een federale bevoegdheid. Wanneer het echter gaat over aanvullende reglementen, dan zijn wij daarvoor al bevoegd.

Mocht ik dus op een blauwe maandag bevallen van de idee 'laat ons toch eens variabel op deze en gene strook naar 130 kilometer per uur of 110 kilometer per uur gaan', dan zijn we daarvoor al bevoegd. We hebben daarvoor dus geen federaal ingrijpen nodig.

Maar opnieuw, dat zou dan wel voor vreemde toestanden zorgen, want dan moet je opnieuw beginnen werken met borden enzovoort. Want als de gewone snelheid 120 kilometer per uur is en op sommige stukken of op sommige momenten is het 130 kilometer per uur, dan moet je dat ook als dusdanig aanduiden. Ik denk dat dat betrekkelijk verwarrend zou werken voor iedereen. Want nu is het voor iedereen duidelijk: 120 kilometer per uur, altijd, op elk moment van de dag, op alle tracés op de autosnelweg. Maar als je dan naar 130 kilometer per uur gaat, op bepaalde momenten en op bepaalde tracés, dan moet je dat ook aangeven met de nodige signalisatie. En dat lijkt mij wel wat verwarring tot gevolg te hebben.

Bovendien blijft er natuurlijk nog altijd het aspect aan verbonden dat een verhoging van de snelheid altijd gepaard zal gaan met een verhoging van de verkeersdoden, ook al gaat het over kleine tracés. Nederland heeft het voorbeeld gegeven. Daar heeft men die idee gevolgd. In Nederland is men op bepaalde tracés naar 130 kilometer per uur gegaan. Op die tracés is het aantal verkeersdoden toegenomen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem akte van het feit dat u zegt dat die maatregel niet aan bod is gekomen in het overleg met de gewesten, terwijl minister Bellot beweert dat het werd doorgesproken. Dat is natuurlijk vreemd.

Het verbaast mij, minister, dat u zegt dat wij de mogelijkheid hebben om aanvullend variabel de maximumsnelheid te verhogen. Ik dacht dat de hoogte, het plafond, werd bepaald door het federale niveau en dat wij dan wel kunnen afwijken naar beneden, maar niet dat wij dan kunnen afwijken naar boven, dat u zou kunnen beslissen om via signalisatie een aantal wegvakken 130 kilometer per uur te laten rijden op bepaalde tijdstippen, bijvoorbeeld 's nachts.

Want dan vraag ik mij af: wat is nu hetgeen minister Bellot zal beslissen of beslist heeft? Die lineaire verhoging komt in de Wegcode. Zullen wij overal moeten aangeven dat het bij ons maximum 120 kilometer per uur is?

Uw standpunt is dat u een verhoging van de maximumsnelheid op geen enkele plaats, op geen enkel tijdstip ziet zitten. Ik zie dat ook niet zitten. U hebt daarin volkomen gelijk. Studies wijzen uit dat het tot een verhoging van de kans op verkeersongevallen leidt. Maar zijn we effectief in staat, gelet op het feit dat minister Bellot dat in de nieuwe Wegcode zou zetten, om overal onmogelijk te maken dat die snelheid wordt verhoogd naar 130 kilometer per uur?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Zoals de minister zei, heeft men dat in Nederland even geprobeerd of is het daar al zo ingesteld. Er waren 3 procent meer dodelijke ongevallen. Ik vind het toch al de moeite om het om die reden inderdaad niet te doen.

Ik neem aan dat minister Bellot dat koninklijk besluit aan het herzien is. Ligt dat al ergens bij u voor advies? Hoe zit dat procedureel nu precies in elkaar? Ik denk dat het daarover is dat de heer Vandenbroucke meer uitleg wilde.

Kunnen wij, als Vlaams Parlement, in de mate dat er daarvoor een meerderheid te vinden is – maar dat voel ik toch zo aan – een krachtig statement doen en overmaken aan onze overburen of althans aan de minister himself, want het is een KB, als ik het goed heb begrepen?

Ik zou het echt erg vinden. Vlaanderen is daarvoor niet geschikt. Het kan zijn dat er in Wallonië her en der wegen zijn waar men dat misschien zonder al te veel problemen zou kunnen toelaten. Maar als ik zie dat het in Nederland ook al vrij grote gevolgen heeft, dan durf ik zelfs dat te betwijfelen. Maar ik denk niet dat we in Vlaanderen één autosnelweg of nog maar een stuk, kunnen vinden waar het verantwoord zou zijn.

Het zou inderdaad bijzonder jammer zijn dat we dan terug overal bordjes moeten zetten met 120 kilometer per uur. We zijn net aan het afstappen van de bordenbossen. We vonden het een trieste zaak, toen we dat lazen in de kranten. Hoever staat het nu procedureel?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik put uit mijn parate kennis inzake de zesde staatshervorming. Nogmaals: het verhogen van de maximale snelheid, lineair, van 120 kilometer per uur naar 130 kilometer per uur, is een bevoegdheid van de federale overheid. Wat wij wél kunnen, vanuit de Vlaamse overheid, is via aanvullende reglementen de snelheid aanpassen in min of in plus.

We hebben nooit enige tekst gezien met betrekking tot de 130 kilometer per uur. Het is mij dus niet duidelijk wat minister Bellot zou moeten regelen en hoe. Maar door de bevoegdheidsverdeling zou je tot de zeer absurde situatie kunnen komen dat, als men bijvoorbeeld verhoogt naar 130 kilometer per uur, wij in Vlaanderen overal borden zouden moeten zetten waarop 120 kilometer per uur staat. Dat zou kunnen, maar het lijkt me al te absurd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, ik hoop echt dat het niet zover moet komen dat minister Bellot effectief doorzet en ervoor zorgt dat er een lineaire verhoging komt, met als gevolg dat we in Vlaanderen opnieuw een bordenbos moeten aanplanten langs onze autosnelwegen, op alle opritten en dergelijke meer.

Ik ben wel blij dat nogmaals wordt bevestigd dat in deze commissie alvast niemand te vinden is voor de verhoging van de maximumsnelheid, omdat dat inderdaad compleet onverantwoord zou zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onbemand varen op Vlaamse waterwegen
– 573 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u hebt het thema van het onbemand varen gisteren al kort aangehaald. Het is een thematiek die mij zeer boeit. We weten

dat dat in de toekomst voor een grote vooruitgang zal zorgen op het vlak van binnenvaart en tot de ontsluiting van havens – waarover we het gisteren hebben gehad – zal leiden.

In uw beleidsbrief 2017-2018 stelt u zelf met betrekking tot het onbemand varen dat u hierin verdere stappen zult zetten. In mei 2017, nog niet zo lang geleden, ging het project 'Autonoom varen in de Westhoek' van start. Dat project focust op autonoom varen op kleine waterwegen. Die testen zullen in principe in de loop van dit jaar starten. Het project loopt tot mei 2019 en moet tegen 2020 leiden tot een realistische casus voor onbemand varen.

U gaf ook aan – en dat is belangrijk – dat de vraag vanuit de markt van de binnenscheepvaart hierbij een rol zal spelen. U zou ook een Vlaams Forum oprichten, waarbij geïnteresseerde stakeholders en organisaties kunnen worden samengebracht om de innovatie met betrekking tot autonome schepen, autonoom varende schepen in Vlaanderen te stimuleren en verder vorm te geven.

Vrij recent – het was alleszins voor Nieuwjaar – kondigde Blue Line Logistics, een van de bekendere spelers in het werkveld, aan dat ze in 2020 al willen starten met zelfvarende binnenschepen.

U hebt uw planning. De privésector duidt aan dat er een aantal initiatieven zijn. De privésector lijkt in dit dossier de overheid in te halen, of minstens vooruit te stuwen. Vooral dat moet worden beklemtoond. Als ondernemers innovatieve toepassingen willen realiseren, dan kunnen we die enkel toejuichen en dan moet de overheid proberen om snel een juridisch aanvaardbaar kader te creëren om die innovatie te realiseren.

Minister, kunt u de actuele stand van zaken toelichten met betrekking tot het genoemde Vlaams Forum?

Hoe wilt u heel concreet de plannen van Blue Line Logistics en eventueel andere actoren met betrekking tot onbemand varen inpassen binnen het tijdspad dat u zelf als overheid of als vertegenwoordiger van de overheid hebt uitgezet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb inderdaad de ambitie om ervoor te zorgen dat het stof wordt weggeblazen van de waterweg, dat het wat hipper wordt gemaakt. Ik wil ervoor zorgen dat de waterweg voor de organisatie van logistieke processen bij ondernemingen veel meer 'top of mind' wordt, dat het wat aantrekkelijker en hipper wordt. Innovatie is daartoe een van de instrumenten. Ik geloof rotsvast dat we erin kunnen slagen om tegen 2020 onbemand te kunnen varen, veel sneller dan dat we mijns inziens ooit onbemand zullen kunnen rijden.

De waterweg leent zich daar ook veel beter toe. Daarom willen we met een gefaseerde aanpak werken. Verleden jaar, in mei 2017, zijn we begonnen met de voorbereidingen op administratief niveau. Dit jaar nog willen we van start gaan met een schaalmodel voor het onbemand varen, om er vervolgens in 2020 in realiteit voor te kunnen zorgen dat we onbemand kunnen varen met een reëel vaartuig, in reële omstandigheden. Daarom stel ik ook een Vlaams Forum in het vooruitzicht, net om de private partners ook te betrekken en niet naast elkaar te werken, maar samen met elkaar, om best practices uit te wisselen in de schoot van dat forum en samen te werken aan de realisatie van dat innovatieconcept onbemand varen in Vlaanderen.

De opstart van dat forum zouden we moeten rondkrijgen binnen dit en enkele maanden. De Vlaamse Waterweg kreeg de opdracht om de opzet en de doelstellingen van het Vlaams Forum voor onbemand varen vorm te geven. Het is echt mijn bedoeling om daarmee nog in het eerste kwartaal te kunnen starten.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem aan dat dat breed gedragen zal zijn, zoals gisteren. Iedereen gelooft wel in dat onbemand varen en vooral in de toekomst van de binnenvaart, mede dankzij dergelijke technologische innovatieve ideeën en praktijken. Ik heb persoonlijk een beetje twijfel – aversie is te veel gezegd – bij de woorden forum, overlegorgaan enzovoort. Het is nodig dat dit zeer concreet wordt. Als we de doelstellingen leggen op 2020, dan is dat eigenlijk overmorgen. Innovatie kan zeer snel gaan, technologie kan fantastisch snel gaan. Ik hoop dat we erin slagen en dat De Vlaamse Waterweg zich daaraan kan aanpassen of zich daarin kan inpassen. Dat zal zeer belangrijk zijn.

Er is nu een project in de Westhoek, op de IJzer. Ik heb een detailvraag. Indien u daar nu niet op kunt antwoorden, zal ik die nog langs een andere weg stellen. Zijn er al concrete plannen, om, naast het project op de IJzer, dat project onbemand varen ook elders uit te bouwen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is een project in de Westhoek en, als ik mij goed herinner, een tracé dat werd aangeduid tussen Diksmuide en – ik weet het niet meer – Veurne? Dat was ook in het kader van het project RAVEN. Daarbij hebben we geen steun gekregen, of alleszins niet de verwachte financiële steun in het kader van het Europese project Horizon 2020. Maar goed, dat houdt ons niet tegen om toch door te gaan met onze ambities. Het is de bedoeling dat dat forum praktijkgericht werkt en dat het anderzijds ook de regelgeving op de schop neemt. Dat is een alleszins kleiner probleem dan op het vlak van het autonoom rijden, maar het is wel zo dat we nog wat obstakels moeten wegwerken, bijvoorbeeld juridisch, in verband met de bemanningsvoorschriften en de verkeersreglementen. We moeten nog zorgen voor een ontheffing, bijvoorbeeld van de verplichting om altijd bemanning aan boord te hebben. Dat staat vandaag ook letterlijk in de regelgeving. Op dat vlak moeten we dus nog zorgen voor een ontheffing.

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 het hiaat in de afgifte van voorlopige rijbewijzen tussen 1 oktober en 15 december 2017
– 611 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, de nieuwe rijopleiding is van start gegaan op 1 oktober. Vanaf dat moment moeten rijbegeleiders een verplichte vorming hebben gevolgd alvorens zij de kandidaat-bestuurder mogen begeleiden. De kandidaat-bestuurder zal ook negen maanden moeten oefenen alvorens hij examen mag afleggen.

De controle op het werkveld van de verplichte vorming voor de rijbegeleiders dient op dit moment te gebeuren door de gemeentebesturen. We hebben daarover al eens van gedachten gewisseld. Ik wil niet de hele hetze oprakelen. Maar ondertussen is er toch ook wat discussie geweest met de federale overheid. Vlak voor 1 oktober hebt u mij dat advies van de auditeur laten inkijken, dat Vlaanderen in het gelijk scheen te stellen. Onlangs – de precieze datum ontglipt mij – hebt u ons wat op snelheid genomen toen ineens in de plenaire vergadering onze goede vriend Lorin Parys ons het arrest toonde van de Raad van State. Volgens Lorin Parys stelde dat arrest Vlaanderen volledig in zijn gelijk. Ik heb dat arrest

naderhand opgevraagd en nageplozen. Volgens mij heeft dat arrest vooral de vordering tot schorsing verworpen. Voor zover ik daarin kan volgen, moet er alleszins nog een uitspraak ten gronde gebeuren.

Concreet mogen de gemeentebesturen op dit moment enkel het voorlopig rijbewijs afleveren indien de kandidaat-bestuurder het vormingsattest van zijn rijbegeleider kan voorleggen. In een begeleid schrijven aan de gemeentebesturen heeft de Vlaamse overheid dan ook gevraagd om tegen 15 december te bevestigen dat ze het besluit van 9 juni effectief zullen uitvoeren.

Minister, wat met de voorlopige rijbewijzen uitgereikt tussen 1 oktober en 15 december 2017? Daar is er volgens mij een hiaat in de handhaving van de regelgeving. Ik heb dat eerder al te kennen gegeven. Collega Parys heeft dat ook te kennen gegeven in zijn betoog. Er zijn gemeentebesturen die tussenin hebben afgeleverd zonder dat voorlopig attest. Ondertussen wachten we nog op een uitspraak ten gronde van de Raad van State.

Minister, hoe zult u controleren of de voorlopige rijbewijzen die tijdens de periode van 1 oktober tot en met 15 december werden afgeleverd, voldoen aan de bepalingen van de vernieuwde rijopleiding?

Wat gebeurt er met de kandidaat-bestuurders die vanaf 1 oktober 2017 hun voorlopig rijbewijs hebben gekregen en rondrijden met een begeleider zonder attest?

Bent u voorbereid om snel op te treden mocht de Raad van State alsnog het bezwaar van de federale overheid volgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik moet de historiek niet opnieuw schetsen, of toch niet uitgebreid. Wij hebben als Vlaamse Regering een regeling definitief goedgekeurd en gepubliceerd in het Staatsblad, maar die wordt nu aangevochten door de federale minister van Mobiliteit. Er is daarbij niet alleen een schorsingsverzoek, maar ook een vernietigingsverzoek ingediend bij de Raad van State. Daarnaast is er ook een schrijven gebeurd naar de gemeenten om te zeggen: 'U moet die nieuwe Vlaamse regelgeving niet volgen, integendeel, u moet enkel luisteren naar de federale directieven.'

Dat heeft grote verwarring veroorzaakt bij de gemeenten. Ondertussen hebben we een duidelijke uitspraak gekregen van de Raad van State. Na een duidelijk advies van de auditeur-generaal heeft de Raad van State heel duidelijk het schorsingsverzoek verworpen en heel duidelijk gemaakt dat het niet opging dat de federale overheid brieven met directieven stuurt naar de gemeenten en daardoor aanleiding geeft tot verwarring. Volgens ons zaten er nog andere positieve elementen in dat arrest. Maar het is inderdaad geen arrest ten gronde. Het gaat alleszins niet over de vernietiging, maar wel ten gronde met betrekking tot de schorsing.

Op basis daarvan hebben wij een schrijven gedaan naar de gemeenten, met volgende herinnering: 'Het arrest van de Raad van State is duidelijk wat de schorsing betreft. Wij vragen nu uitdrukkelijk om ervoor te zorgen dat de Vlaamse regelgeving wordt nageleefd.' Wij hebben ondertussen van zo'n 180 gemeenten de bevestiging gekregen dat zij die Vlaamse regelgeving correct naleven. Ondertussen is er ook het reces geweest. Die antwoorden zullen nog wel binnenkomen. Maar van een 180-tal gemeenten hebben we alleszins al bevestiging gekregen dat zij dat effectief doen.

De gemeenten hebben de controleverplichting opgelegd gekregen via de Vlaamse regelgeving. Zij registreren ook aan wie zij die voorlopige rijbewijzen uitreiken en onder welke omstandigheden. Het is dus ook de verantwoordelijkheid van de

gemeenten om erop toe te zien dat die kandidaten alsnog een begeleidersattest voorleggen aan de gemeenten.

U vraagt: wat als er toch een vernietiging komt? Ik heb daar wel een plan B voor in de schuif liggen. Maar ik ga er nog steeds van uit dat wij ons gelijk halen voor de Raad van State, ook wat betreft het vernietigingsverzoek.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf twee vragen hebben.

De mensen die tussen 1 oktober 2017 en 15 december 2017 hun voorlopig rijbewijs hebben gekregen zonder attest, in welke situatie bevinden die zich vandaag? Moeten zij op de een of andere manier vrezen dat ze een onwettige rijopleiding hebben gevolgd en daardoor geen juist rijexamen kunnen afleggen? Wordt dat beschouwd als zodanig of hoe moet ik dat bekijken?

Ik wil toch wat voortgaan op het antwoord dat u mij geeft. Dat plan B dat u in uw schuif hebt liggen, is dat de suggestie die de Raad van State destijds deed om dat attest te koppelen aan het rijexamen en op het moment van het rijexamen voor te leggen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De gemeenten moeten toezien op de correcte naleving van de regelgeving. Zij registreren de mensen en kunnen ervoor zorgen dat diegenen aan wie zij abusievelijk een voorlopig rijbewijs hebben toegekend zonder dat er een attest was van de begeleider, toch nog zo'n attest moeten voorleggen. Maar de gemeenten die in de fout zijn gegaan en die, ongetwijfeld te goeder trouw, op basis van de federale onderrichting hebben gedacht dat ze de Vlaamse regelgeving niet moesten toepassen, moeten instaan voor het contacteren van de betrokkenen.

Mijn plan B betekent dat je de controle op de vormingsattesten gaat verleggen naar het moment van het examen. Maar ik vind dat geen goede oplossing. Want in theorie kun je dan de hele rijopleiding volgen en dan de laatste dag ervoor zorgen dat je begeleider een attest heeft. Die controle zou dan te laat gebeuren. Ik vind dat die in het begin van de opleiding moet gebeuren. Daarnaast kan men het examen in het gewest naar keuze afleggen, waardoor die controle kan worden omzeild.

Ik zie dat alleszins als een suboptimale oplossing, vandaar ook een plan B. We blijven gaan voor ons plan A.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, u zult misschien zeggen: 'Daar is hij weer.' Maar er is iets dat ik toch nog eens duidelijk wil uitleggen. Een controle bij een rijexamen hoeft niet meteen te betekenen dat men daardoor slecht geïnformeerd is en na negen maanden tot de vaststelling zou komen dat men tevergeefs – 'umsonst' – geoefend heeft, en van vooraf aan moet beginnen.

Geen enkel gemeentebestuur zal een voorlopig rijbewijs afleveren zonder dat attest, indien het goed weet dat er daarop in de examencentra achteraf wordt gecontroleerd. Want wat zal het gevolg zijn? Die kandidaat-bestuurder staat 's anderendaags met zijn begeleider en misschien met de rest van zijn familie erbij aan de balie van het gemeentehuis om daar verhaal te komen halen dat hij slecht was geïnformeerd en daardoor negen maanden tijd is verloren.

Ik ben daar dus niet zo bezorgd over. Als die controle achteraan gebeurt, zullen de gemeentebesturen er wel voor zorgen dat die mensen correct zijn ingelicht. En anders

zullen ze worden teruggefloten. En dat zou voor die mensen van tussen 1 oktober en 15 december ook een oplossing geweest zijn, want dan zou geen enkel gemeentebestuur het in zijn hoofd hebben gehaald om dat zonder dat attest af te leveren.

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 de naleving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen – 731 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, begin december waren er inderdaad de eerste winterprikken op onze snelwegen, op diverse wegen. Wat daarbij heel markant was, was dat veel vrachtwagens ondanks het verbod daartoe bij neerslag elkaar voorbij bleven steken, en dat in zeer barre weersomstandigheden. Het is duidelijk dat ze daardoor niet alleen zichzelf, maar ook andere weggebruikers in gevaar brengen. In het verleden bleek ook reeds dat deze overtreding slechts in zeer geringe mate wordt gesanctioneerd, beboet.

Ik heb begrepen dat minister Bellot hieraan een eind wil maken. Hij kondigt een nieuw koninklijk besluit (KB) aan dat het mogelijk zal maken dat ook camera's met nummerplaatherkenning dergelijke overtredingen kunnen vaststellen. Die aanpassing zou in de loop van 2018 kunnen worden gerealiseerd.

Minister, u reageerde in de pers kort met te stellen dat u die nieuwe mogelijkheid zeker zou willen bekijken samen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Als wegbeheerder zou u ook een grote rol te spelen kunnen hebben en krijgen in dit verhaal, samen met de federale wegpolitie.

Minister, hoe onthaalt u dit voorstel van uw federale collega? In welke mate denkt u te kunnen overgaan tot een implementatie van dit systeem? Hebt u daar zicht op? Zal dat grote investeringen vergen? In welke mate focust u vandaag binnen uw bevoegdheid op het doen naleven van deze bepaling uit de wegcode? Op welke manier wordt er daar specifiek op gefocust? Is daarbij ook sensibilisering enzovoort aanwezig?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kan misschien eerst schetsen hoe de regelgeving nu in elkaar zit. Er is een KB van 2002 dat aangeeft welke verkeersovertredingen – limitatief – onbemand mogen worden gehandhaafd. Dat zijn er nu een tiental. Maar 2002 is, vanuit het perspectief van de technologische evolutie, al bijna het stenen tijdperk.

Ik vind het goed dat minister Bellot daarin aanpassingen wil doorvoeren. Maar we hebben dat ook eens besproken in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en we zouden graag een tegenvoorstel doen. In plaats van te zorgen voor een uitbreiding van de categorieën van de overtredingen waarvoor men onbemand mag controleren en verbaliseren, zouden we de zaken eigenlijk liever omdraaien, die logica omdraaien. In plaats van te werken met een lijst van overtredingen die wél onbemand mogen worden gehandhaafd, stel ik voor om álle overtredingen onbemand te handhaven, allemaal, tenzij die waarvan we de onbemande handhaving niet wenselijk vinden.

Zo creëren we wat men een technologieresistente regelgeving noemt. Want het gaat zó snel. Wat vandaag technologisch niet mogelijk schijnt te zijn, is dat morgen

wel. Vanaf het moment dat toestellen technisch geëquipeerd zijn om bijvoorbeeld gsm'en achter het stuur of gordeldracht te kunnen detecteren en dat we daarvoor een modelgoedkeuring hebben verkregen, dan zouden die wat mij betreft kunnen worden ingeschakeld. In plaats van dan opnieuw de regelgeving te moeten aanpassen en de hele besluitvormingsprocedure te moeten doorlopen, is het misschien eenvoudiger om de zaken wat om te draaien.

Hetzelfde geldt bij regenweer. Ik heb via de administratie rondgevraagd of er in het buitenland vergelijkbare systemen bestaan. We hebben daar vooralsnog geen positief antwoord op gekregen.

Op dit moment beschikt AWV over veertien installaties die we daarvoor zouden kunnen gebruiken. Dat zijn dezelfde die ook optreden en verbaliseren bij de controle van de tussenafstanden. Het is technisch mogelijk om die aan te passen – dat is opgenomen in het onderhoudscontract – met het oog op de regenweertrigger. Daarvoor moeten we de installatie aanpassen met een pluviometer. Technologisch kan dat, maar daarvoor moeten we dan wel de wettelijke mogelijkheid hebben. Daaraan gekoppeld moeten we ook – en dat lijkt een detail maar is het niet – vastleggen wanneer we precies over regenweer spreken. Welke neerslag moet er zijn per vierkante meter om wettelijk te kunnen spreken over regenweer?

We hebben tijdens de bespreking van de aanpassing van de wegcode voorgesteld om een norm en een definitie voor regenweer te vervatten in de regelgeving. De afwezigheid daarvan is trouwens ook de reden waarom de politie op dit moment nauwelijks handmatig durft te verbaliseren. De definitie van regenweer staat los van het al dan niet onbemand controleren, ook bij handmatige controle ontstaat daar wel wat discussie over, met als gevolg dat de politie soms wat terughoudend is. Zonder duidelijke definitie krijgen we semantische discussies. Het zou dan ook nuttig zijn om de definitie van regenweer wettelijk te verankeren, zowel voor de onbemande als voor de handmatige controle.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.