



Vlaams
Parlement

vergadering **C136**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 februari 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van interne malversaties door De Lijn en de controle daarop – 950 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheden van de kantoorbussen – 1019 (2017-2018)	6
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toename van ongevallen op conflictvrije kruispunten – 1022 (2017-2018)	9

**VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van interne malversaties door De Lijn en de controle daarop
– 950 (2017-2018)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, vorige maand was er ophef met betrekking tot mogelijke financiële malversaties bij De Lijn in Antwerpen. Het ging onder meer over bewuste schendingen van de wetgeving op de overheidsopdrachten, uitbetalingen die gebeurden met gemeenschapsgeld zonder dat er een contract werd opgesteld. Wanneer er dan wel een contract werd ondertekend, werd de bevoegdheid van de handtekeningzetter overschreden, werden facturen betaald in verschillende schijven om de controle van de raad van bestuur te omzeilen.

Het heeft wel wat voeten in de aarde gehad alvorens ik deze vraag in het parlement mocht stellen omdat men een beroep deed op het reglement dat stelt dat over particuliere aangelegenheden geen vragen mogen worden gesteld. Nochtans ging het in die zaak die ik wilde bevragen, om honderdduizenden euro's belastinggeld, ging het om een overheidsbedrijf waarbij duidelijk sprake was van financieel wanbeleid. Ik denk dat de vragen die zijn gerezen, ook in de publieke opinie, zeer terecht zijn.

De voorzitter: Mijnheer Janssens, mag ik u even onderbreken? U geeft aan dat er geen vragen mochten worden gesteld. Vragen mogen altijd worden gesteld, maar het reglement is zeer duidelijk: vanaf het moment dat het gaat over particuliere aangelegenheden, wordt het hier niet besproken. Als u de algemene problematiek wil bevragen, geen enkel probleem. Daarom hebben we de vraag ook toegelaten. Ik wil u er wel op wijzen dat we een particuliere aangelegenheid buiten de commissie willen houden.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Absoluut. Ik ga meteen tot de vraagstelling over. Voorzitter, ik heb alleen maar aangegeven waarom ik vind dat, wanneer het om meer dan 700.000 euro belastinggeld gaat, in feite het argument van particuliere aangelegenheid niet zou mogen opgaan.

Minister, wanneer in de media uitgebreid wordt bericht over zulke dingen, dan rijzen er toch vragen over de aanpak van De Lijn bij een aantal malversaties en de controle daarop. De publieke opinie zou de indruk kunnen krijgen dat er binnen het overheidsbedrijf De Lijn een beleid wordt gevoerd waarbij mogelijke malversaties niet de gepaste sanctionering kennen en mogelijk zelfs in de doofpot worden gestoken.

Dat blijkt ook uit de communicatie van de leiding van De Lijn nadien, waarbij niet de sjoemelaar als de slechterik werd bestempeld, maar wel de klokkenluider omdat men niet de kwestie zelf heeft gevisieerd, maar wel het perslek. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een interne crisis bij De Lijn. Blijkbaar heeft de raad van bestuur van De Lijn – na bepaalde perslekken – maatregelen genomen om de vertrouwelijkheid van documenten beter te beschermen. Het management zou de opdracht hebben gegeven om de procedures rond de vertrouwelijkheid van gevoelige documenten verder te verbeteren, alhoewel niet meteen duidelijk werd waarover dat dan concreet ging omdat De Lijn daarover geen bijkomende verklaringen wilde afleggen.

Minister, deze zaak die uitgebreid in de media aan bod is gekomen, heeft toch tot een aantal vragen geleid.

Bent u op de hoogte van het feit dat De Lijn een beleid voert waarbij eventuele malversaties in der minne worden geregeld waarbij zelfs vertrouwelijkheid wordt overeengekomen met betrekking tot deze regelingen?

Wordt u in dergelijke gevallen – bijvoorbeeld via de regeringscommissaris – op de hoogte gebracht van dergelijke in der minne geregelde onregelmatigheden?

Is het volgens u wettelijk en gepast dat een Vlaams agentschap, een overheidsbedrijf, dat met ongeveer 8 miljoen euro gemeenschapsgeld werkt, malversaties in der minne regelt met geheimhoudingsclausule?

Zult u desgevallend initiatieven nemen om de controle op De Lijn te optimaliseren en eventueel een onderzoek in te stellen naar de afhandeling van bepaalde dossiers waarin onregelmatigheden zouden zijn gebeurd?

Hoe evalueert u de beslissing van De Lijn om de procedures rond de vertrouwelijkheid van documenten te verbeteren? Wat houden deze verbeterde procedures in?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, algemeen gesproken, is het natuurlijk schering en inslag dat een dading wordt gesloten in het geval van onmiddellijk ontslag. Het is een veel voorkomende procedure, ook in de privésector. Deze manier van werken vermijdt een langdurige procedureslag voor de arbeidsrechtbank en dat men veel kosten moet maken waardoor uiteindelijk het sop de kool niet waard is. In dezen heeft men gedacht te handelen als een goede huisvader. Het ging trouwens ook over een zeer beperkte procedure van vijf maanden waarbij men geoordeeld heeft dat het beperkt bedrag niet opwoog tegen procedurekosten die zouden worden gemaakt. Trouwens, voor zo'n dading vind je op diverse sites eenvoudige sjablonen. Het wordt dus heel veel toegepast. Vertrouwelijkheid is hierbij een standaardclausule. Er wordt ook voorzien in het opheffen van de vertrouwelijkheid indien daar wettelijke of reglementaire redenen toe zouden bestaan, bijvoorbeeld een strafrechtelijk onderzoek of vervolging. In dezen heeft men ook een melding gedaan van de feiten aan het parket, maar verder ook een dading gesloten.

Het afsluiten van zulke dadingen behoort vanzelfsprekend tot de bevoegdheden van het management enerzijds en het remuneratie- en benoemingscomité anderzijds. Dat orgaan heeft op zijn beurt over dit specifieke geval de raad van bestuur op de hoogte gebracht, die unaniem de gevolgde werkwijze en oplossing zoals uitgewerkt door het management kon volgen. Het is niet zo dat persoonlijke personeelsdossiers allemaal bij mij passeren. Dat is in dezen dus ook niet echt het geval geweest.

Uiteraard is het wel zo dat, als processen mank lopen, welke dat ook mogen zijn, we bekijken hoe die kunnen worden rechtgetrokken, los van individuele casussen. Bij De Lijn is er intussen werk gemaakt van een evaluatie en een wijziging van de systemen en processen die tot op heden gehanteerd zijn om herhaling van eventuele budgettaire bevoegdheidsoverschrijding te voorkomen. Dat gebeurde onder meer door de intrede van de workflow binnen de nieuwe SAP-software die een hogere transparantie biedt, maar vooral ook door de verschuiving van de rapporteringslijnen die relevant zijn in zulke casussen. Vroeger rapporteerde de business controller van entiteit x, die eventuele budgettaire aandachtspunten opmerkte, aan de directeur van diezelfde entiteit x, dus binnen de entiteit, zijn hiërarchisch overste. Die rapporteringslijn gaat nu rechtstreeks naar de centrale directeur Financiën en ICT, dus buiten die entiteit.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, u geeft een zeer summier antwoord op een heel aantal vragen die ik gesteld heb en vragen die toch ook wel door een groot deel van de publieke opinie worden gesteld.

Zullen we er ooit het fijne van weten? Zijn er bijvoorbeeld strafbare feiten gepleegd? Kan het zomaar dat een overheidsagentschap een dading pleegt met iemand die duidelijk kan worden beticht van financieel wanbeleid? Kunnen er zomaar overeenkomsten worden gesloten met een geheimhoudingsclausule die dan bepaalde gepleegde onwettelijkheden moet doen vergeten?

Ik denk dat dat een heel slecht signaal aan de burger is. Want kleine garnalen, kleine burgers die de wet op een of andere manier omzeilen, worden daar zonder meer voor berecht en bestraft. Maar grote leidinggevendenden binnen een overheidsagentschap gaan blijkbaar vrijuit. Zij kunnen overeenkomsten sluiten met geheimhoudingsclausules, waarbij dan blijkbaar bepaalde onwettelijkheden, die men overigens ook zelf in de media toegeeft, zomaar kunnen worden vergeten. Ik vind dat er wel degelijk vragen kunnen worden gesteld over de leiding van De Lijn, over het financieel beleid van De Lijn en over de controlemechanismen die blijkbaar in dezen of mogelijk in meerdere dossiers helemaal niet hebben gewerkt.

Ik vraag mij dan ook af: hebt u met uw regeringsafgevaardigden binnen de raad van bestuur van De Lijn contact over dergelijke zaken? Welke richtlijnen geeft u dan mee? Want ik vind dat uw antwoord toch nog heel wat vragen openlaat.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik denk dat u weinig accuraat geluisterd hebt. Ik heb een vrij omvattend antwoord geformuleerd, op alle aspecten die u hebt aangehaald.

Zo is het u blijkbaar ontgaan dat ik gemeld heb dat men enerzijds een dading heeft getroffen, optredend als een goede huisvader. Want in het andere geval zou u zeggen: 'Wat een verspilling van kosten zou het niet zijn om ellenlange juridische procedures uit te vechten voor een arbeidsrechtbank? Wat kost dat allemaal? Dat is weggegooid geld.'

Men heeft daar dus opgetreden als een goede huisvader. Daarbij heeft men tevens melding gemaakt aan het parket. Dat lijkt mij dus een duidelijk antwoord op uw vraag.

Ten tweede verbaast het mij dat u in tijden van depolitisering plots zegt: 'Maar nee, u moet zich daar allemaal mee moeien. In al die personeelsdossiers moet u ingrijpen, minister. U moet zich daarmee moeien.' Als er processen kaduuk zijn, moet er worden opgetreden. In casu is dat ook gebeurd.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik heb geen probleem met het instrument van een dading als dusdanig. Maar een dading mag binnen een overheidsbedrijf niet dienen voor personeelsleden die onwettelijkheden zouden hebben gepleegd, die zelfs toegeven dat onwettelijkheden gepleegd zijn, namelijk het schenden van de wet op de overheidsopdrachten. En dan wordt een dergelijke dading gebruikt om zoiets te verzwijgen, om dat op een of andere manier in de doofpot te steken en daar ook te houden, zodat men blijkbaar nooit het fijne van de hele zaak mag weten. De wet op de overheidsopdrachten wordt niet toegepast, contracten worden blijkbaar afgesloten met bevriende verenigingen, uitbetalingen worden gedaan zonder dat er al contracten zijn afgesloten en betalingen worden ook nog eens op een heel vreemde manier gedaan om toch maar een of andere controle van de raad van bestuur te omzeilen.

Ik vind dat een zeer bizarre, vreemde manier van werken. Ik vind het ook vreemd dat u daar dan blijkbaar geen contact over hebt gehad met de regeringsafgevaardigde binnen de raad van bestuur. Ik denk dat, samen met mij, heel wat mensen, heel wat burgers, vragen stellen over de leiding van De Lijn en in het bijzonder de politiek benoemde raad van bestuur bij De Lijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheden van de kantoorbussen – 1019 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijn vraag om uitleg betreft een minder conflictgericht, maar toch ook hoogst interessant iets volgens mij, alleszins vanuit het aspect van de basismobiliteit. Hoe kun je collectief vervoer organiseren als werkgever en op die manier reistijd toch productief aanwenden, mensen comfortabel laten werken? Misschien kan dit proefproject, uitgaande van Colruyt aan de ene kant en Ernst & Young aan de andere kant, ook school maken voor de rest van onze regio.

In 2016, collega's, voorzitter, minister, heeft Colruyt een proefproject van zes maanden opgezet met een kantoorbus tussen Gentbrugge en Halle. Nadien werd dat project met twee jaar verlengd.

Dat gebeurde samen met de partner EY, vroeger Ernst & Young geheten. EY doet hetzelfde met een pendelbus tussen Luik en Leuven-Heverlee. Nadat beide projecten als positief geëvalueerd zijn door de bedrijven, pakt men nu samen uit met negen verschillende pendellijnen in heel Vlaanderen. Vanaf 1 september 2018, dus binnen zevenenhalf maanden, kunnen werknemers van bedrijven die een contract afsluiten met het busconsortium, met de kantoorbus naar het werk pendelen. Op elke bus is in 28 werkplekken voorzien en zijn er de nodige voorzieningen om tijdens de pendel rustig te kunnen werken.

Omdat men niet in strijd mag komen met het geregeld vervoer dat in Vlaanderen georganiseerd wordt door De Lijn, kunnen enkel werknemers van bedrijven die zich aansluiten, hiervan gebruikmaken. Men mag de pendelaars niet persoonlijk aanspreken, enkel de bedrijven. De werknemers van deze bedrijven kunnen via een app een plaats op de kantoorbus reserveren.

Dit zijn twee goede voorbeelden van bedrijven die mee nadenken over mobiliteit en collectief vervoer zien als een mogelijkheid om een pendel te organiseren. Men moet echter wel creatief zijn omdat er binnen de huidige regelgeving weinig mogelijkheden zijn. Vandaag wordt dat gezien als een aanslag op het monopolie van De Lijn, terwijl we vandaag de regio zijn waarvan een aantal steden in de top drie staan van filegevoeligheid en reistijdverlies ten gevolge van structurele files. Ik denk dan aan Brussel en Antwerpen. Aangezien we momenteel volop inzetten op de uitrol van basisbereikbaarheid in Vlaanderen en inzetten op filebestrijding met verschillende maatregelen, mogen we een project als de kantoorbus zien als een enorme mogelijkheid.

Minister, bekijkt u de mogelijkheid om binnen de uitrol van basisbereikbaarheid een project als de kantoorbus op te nemen binnen het regelluw kader zodat ook werknemers van niet-deelnemende bedrijven hiervan gebruik kunnen maken? Op termijn kan dit dan opgenomen worden binnen basisbereikbaarheid op de

belangrijkste pendellijnen. Overweegt u om kantoorbussen te erkennen zodat die gebruik kunnen maken van de busbanen om de doorstroming te bevorderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De kantoorbus is een initiatief dat ressorteert onder het werkgeversvervoer en is dus geen vorm van geregeld vervoer dat toegankelijk is voor iedereen. Ook het gegeven dat men werkt op de bus, en het dus effectief gekoppeld is aan werktijd, maakt dat het eerder thuishoort bij het werkgeversvervoer dan wel bij het geregeld vervoer. Dat wil niet zeggen dat werkgeversvervoer niet kan worden ingeschakeld in het kader van het vervoer op maat. In het kader van de basisbereikbaarheid kunnen de vervoerregioraden dat gebruiken als middel om samen te werken en ervoor te zorgen dat niet alleen werknemers van het betrokken bedrijf maar ook andere geïnteresseerden gebruik zouden kunnen maken van dat vervoer.

Het gebruik van busbanen kan eigenlijk al. Dat is toegelaten op basis van een specifiek symbool waarin de wegcode voorziet. In de artikels 72.5 en 72.6 van de wegcode staan de modaliteiten beschreven, namelijk dat voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer die gesignaleerd zijn door een specifiek bord en behorend tot de categorieën M2 en M3, deze busbanen mogen volgen indien respectievelijk het volgende symbool is aangebracht op bord F17 en F18, dat de busbaan markeert. Het is een fabriek met een dakje boven. *(Minister Ben Weyts toont het symbool)*

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit is inderdaad een van de opties. We zullen de files maar opgelost of leefbaarder krijgen in de mate dat we alle opties uitproberen. Er zullen geen tovermiddelen zijn. Het zal de optelsom van alles zijn. Ik denk dat dit vandaag nog een beetje revolutionair klinkt, maar het zou kunnen worden gepromoot. Ik denk bijvoorbeeld aan Hasselt, aan de Corda Campus, waar een aantal bollebozen samenzitten. Ondertussen werken er meer mensen op de voormalige Philipssite dan Philips ooit heeft tewerkgesteld in Hasselt op diezelfde site, zelfs in de hoogtijdagen. Niet alle types van werk lenen zich daartoe, maar voor degenen die bezig zijn met administratief werk, intellectueel werk of met alles wat te maken heeft met de wereld van de ingenieurs en aanverwanten, zou daar vandaag heel veel belangstelling voor kunnen bestaan.

Als op een bedrijventerrein een aantal bedrijven dat samen zouden kunnen organiseren en als die dan ook nog kunnen gebruikmaken van de vrijliggende busbanen, waardoor die stimulans nog groter wordt, dan is dat een van die aspecten die we in de schijnwerpers moeten zetten, want de mogelijkheden zijn troef. Opnieuw, een tovermiddel is het niet, maar het is een van die aspecten die de druk op de wegen wat kan verminderen. Het is heel opvallend dat een bedrijf als Colruyt ook daar weer mee in de spits zit. Degenen die het innovatieve aangeboren hebben, hebben dat niet alleen bij de verkoop van waspoeders, maar ook bij de organisatie van hun werk en heel het hr-beleid. Ook hier weer maken zij school.

Minister, u zit meer in de driver's seat dan wij als parlementsleden. Vanuit het beleid moet men dit soort opties promoten. Daar gaat het mij om, zeker nu u hebt gezegd dat iedereen dat kan en dat de busbanen ook voor hen beschikbaar zijn. Ik zou zeggen: 'Sjeng oan de geng'.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Keulen. Ik vind dit ook een zeer positief project. Ik geloof ook in de kracht van collectief vervoer om de fileproblematiek op te lossen.

Ik wil erop wijzen dat dergelijke initiatieven al sinds jaar en dag bestaan in mijn eigen stad. Zo hebben het stadsbestuur en werkgevers in het havengebied bijvoorbeeld de handen in elkaar geslagen om pendelbussen te organiseren tussen het station Gent-Dampoort en het havengebied dat niet ontsloten is door het openbaar vervoer. Over een aantal jaren zullen we daar spoorlijn 204 kunnen inzetten, als de Vlaamse middelen daarvoor kunnen worden ingezet.

Mijnheer Keulen, samen in een voertuig zitten waar je rustig kunt werken op weg naar je werk, bestaat ook in een andere vorm, namelijk de trein. De trein is een zeer goed alternatief voor de wagen voor behoorlijk wat mensen, maar helaas niet voor iedereen.

Het is inderdaad nuttiger om te zoeken naar dat soort opties om de files – zeker als het gaat over woon-werkverkeer – op te lossen. We moeten zoeken naar collectieve opties waar het bezit en het gebruik van een eigen wagen overbodig wordt, dan wel de schaarse middelen in de vorm van tientallen miljoenen te blijven investeren in uitbreiding van de capaciteit van ons autosnelwegennet om alsmaar meer mensen alleen in de wagen tijdens de spits over dat wegennet te persen, om uiteindelijk vast te stellen dat die over een aantal jaren ook opnieuw stilstaan en het probleem alleen maar groter is geworden.

Ik feliciteer de bedrijven die dergelijke initiatieven nemen. Ik hoop inderdaad dat de Vlaamse overheid maar ook de lokale besturen een partner willen en kunnen zijn in het organiseren van meer collectief vervoer om onze fileproblematiek op te lossen. Dan verdwijnt de noodzaak om ons wegennet alsmaar verder uit te breiden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik kan de vraag van de heer Keulen zeker ondersteunen. Dit is een zeer interessant gegeven. Minister, u kunt misschien met de werkgeversorganisaties samenzitten om dit extra te stimuleren. Misschien is er ook een mogelijkheid om via het Pendelfonds daar bepaalde initiatieven toe te nemen. Ik weet niet of het Pendelfonds zo ver kan gaan om dit te ondersteunen, maar misschien is het een mogelijkheid om te onderzoeken opdat bedrijven extra worden gestimuleerd om dergelijk collectief vervoer te organiseren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bij mijn weten doet het Pendelfonds dit nu al. Het ondersteunt initiatieven voor de organisatie van collectief werknemersvervoer. Ik pleit er zelfs voor om dat meer open te trekken en ervoor te zorgen dat dit niet beperkt blijft tot bedrijf x, maar dat er ook wordt gedacht bijvoorbeeld aan de organisatie van werknemersvervoer voor een bedrijventerrein. Ik weet niet uit het hoofd over welke projecten het gaat, maar ik denk dat dit daar deel van uitmaakt.

Het gebruik van de vrije busbanen is niet bij iedereen gekend, blijkens ook de vraagstelling. We moeten dat meer promoten. We moeten er meer voor zorgen dat dat bord effectief wordt geplaatst en dat men weet welke mogelijkheden er zijn. Ik ondersteun dus dergelijke initiatieven.

Ik neem akte van het hernieuwde pleidooi tegen investeringen in weginfrastructuur. Ik heb vanochtend net de schup in de grond gestopt voor Oosterweel. *(Opmerkingen)*

Neen, een schup is voor in de grond en een schop is voor tegen uw kont. *(Gelach)*

We hebben vanochtend gekozen voor de schup. De minister-president sprak over een spade. *(Gelach)*

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit is een van die dingen waar we verder mee aan de slag moeten. Met de aanvullende opmerkingen moeten we zeker ook rekening houden omdat dit een stap is in de goede richting.

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 toename van ongevallen op conflictvrije kruispunten – 1022 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, opmerkelijk nieuws vorige week toen de heer Vandenbroucke uitpakte met de cijfers van minister Weyts over de conflictvrije kruispunten. Sinds 2013 zijn er in Vlaanderen steeds meer kruispunten waar fietsers en voetgangers gedeeltelijk kunnen oversteken zonder daarbij auto's te kruisen en dit met de bedoeling om de verkeersveiligheid te verhogen. Maar wat we uit de krantenberichten zouden kunnen geloven, is dat deze kruispunten onveiliger zijn geworden.

Van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde kruispunten zijn er ondertussen 73,3 procent volledig of gedeeltelijk conflictvrij. De voorbije jaren is het aantal conflictvrije kruispunten steeds verder uitgebreid. We verwachten dus minder ongevallen, maar we zien dat het aantal zwaargewonden tussen 2013 en 2016 gelijk is gebleven en het aantal lichtgewonde voetgangers en fietsers gestegen. Voor de duidelijkheid, het gaat over de cijfers aan alle kruispunten, dus zowel conflictvrije als niet-conflictvrije kruispunten.

Ik twijfel niet aan de cijfers, maar ze roepen wel enkele serieuze vragen op. Eerst en vooral is het niet duidelijk of er een duidelijke correlatie bestaat tussen conflictvrije kruispunten en de stijgende ongevallen. Stel dat het aantal ongevallen niet daalt na een ingreep, dan moeten we ons ook durven af te vragen waarom het niet werkt. Daarnaast vraag ik me ook af of er een verschil is tussen onder andere de conflictvrije kruispunten door de afstelling van de lichten, kruispunten met een combinatie van conflictvrije lichten met herinrichting van de weg, of een kruispunt met vierkant groen. Kortom, er blijven heel wat vragen over. Sommige zijn ongetwijfeld makkelijker te stellen via een schriftelijke vraag, maar de belangrijkste wil ik toch hier stellen.

Minister, welke analyses kunnen op basis van de beschikbare cijfers worden gemaakt? Welke impact op de verkeersveiligheid hebben de conflictvrij ingerichte kruispunten? Is er een verschil tussen de verschillende conflictvrije kruispunten? Welke beleidsconclusie trekt u uit deze cijfers? Plant u eventueel bijkomende onderzoeken? Bent u bereid cijfers bij te houden over de volledig conflictvrije kruispunten met betrekking tot zwakke weggebruikers en auto's? Welke bijkomende maatregelen zult u nemen om het aantal verkeersslachtoffers onder de zwakke weggebruikers terug te dringen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Fournier, de door u geciteerde titel 'Extra conflictvrije kruispunten leiden niet tot daling ongevallen' heeft me verbaasd. Ik vind dat vanwege twee elementen een opmerkelijke conclusie.

Ten eerste is een koppeling gemaakt tussen de vaststelling in het artikel dat sinds 2016 is geïnvesteerd in het conflictvrij maken van kruispunten en de vaststelling dat dit niet af te leiden valt uit de ongevallencijfers voor de periode 2013-2016. Dat lijkt me niet moeilijk. Dat is een evidentie, net zoals dit niet zal blijken uit de cijfers voor de periode 2012-2016 of de periode 2010-2016. Het is me een raadsel hoe iemand tot deze conclusie kan komen. We zijn die grootscheepse en systematische oefening pas in 2016 gestart. Dat zal nog niet zijn vertaald in de ongevallencijfers voor 2013, 2014 of 2015. Misschien zit dat in de cijfers voor 2016, maar dan enkel voor de kruispunten die we toen al hadden aangepakt. Dat is opmerkelijk.

Ten tweede slaan de cijfers die hierin zijn opgenomen zowel op ongevallen op conflictvrije kruispunten als op ongevallen op andere kruispunten die door verkeerslichten worden geregeld. Ook vanuit dat opzicht is het een vreemde conclusie, zeker als op basis hiervan conclusies worden getrokken over de evolutie van ongevallen op conflictvrije kruispunten. Dat is nogal onzinnig.

Om het effect van de conflictvrije regeling te kunnen onderzoeken, moeten we een voor-en een nastudie gebruiken. Indien we dat element effectief willen isoleren, moeten we een vergelijking maken tussen het aantal ongevallen op een kruispunt voor en na de invoering van een conflictvrije regeling. Dat lijkt me eenvoudig.

We hebben dergelijke studies in het verleden uitgevoerd. In 2014 heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid 103 lichtengeregelde kruispunten onderzocht waar een conflictvrije installatie is geplaatst. Op die locaties was het aantal letsel-ongevallen na de invoering van de conflictvrije regeling met 37 procent gedaald. Die daling was vooral te danken aan een daling van het aantal ongevallen met links afslaande voertuigen, wat niet verbazingwekkend is, waarvoor een daling met 50 procent werd vastgesteld. Het aantal ernstige ongevallen daalde zelfs met 59 procent – ik bedoel hiermee de ongevallen met zwaargewonden of doden. Een analyse van het effect per weggebruikerstype heeft toen aangetoond dat de installatie van een conflictvrije lichtenregeling een gunstig effect had op het aantal gewonde fietsers – een daling met 34 procent –, op het aantal gewonde bromfietsers – een daling met 39 procent –, op het aantal gewonde motorrijders – een daling met 37 procent –, en op het aantal gewonde inzittenden van personenwagens – een daling met 47 procent. Die conclusies konden we eigenlijk enigszins bevroeden.

We willen resoluut doorgaan met de systematische aanpak van de kruispunten. Jaarlijks pakken we ongeveer 350 kruispunten aan. Dat is het eerste jaar niet volledig gelukt, maar in 2017 is dat wel gelukt. Het eerste jaar hadden we nog niet de ambitie 350 kruispunten volledig aan te pakken, maar nu is het wel gelukt om 350 kruispunten slimmer te maken.

We maken hierbij een cultuuromslag. Vroeger ging het in eerste instantie om de doorstroming. Nu draaien we de volgorde om en leggen we de focus in eerste instantie op het conflictvrij maken van de kruispunten. Dat is ook in ons actieplan opgenomen. Wanneer een lichtenregeling in functie van dat actieplan wordt herzien, wordt het principe van het maximaal conflictvrije kruispunt toegepast. We streven er dan naar zo veel mogelijk conflicten te vermijden, ook tussen gemotoriseerd vervoer onderling. De focus ligt hierbij op de netto winst inzake verkeersveiligheid.

Vaak zijn conflictvrije verkeerslichten de oplossing, maar dat is niet altijd het geval. Ik heb dat altijd erkend. Dat geldt niet enkel voor ons, maar ook in Nederland. We moeten een evaluatie maken, onder meer in functie van de neven-effecten, zoals de wachttijden. We moeten daar niet flauw over doen. Iedereen

weet dat de invoering voor iedereen, ook voor de zwakke weggebruikers, langere wachttijden betekent. Daar zijn soms ook risico's aan verbonden.

Ik geef de voorkeur aan een gerichte evaluatie van elk kruispunt, met een oplossing op maat voor elk kruispunt. We houden overigens van elk kruispunt alle gegevens bij over letselongevallen. Nu de aanpak van de eerste kruispunten in toepassing van het actieplan ongeveer twee jaar achter ons ligt, denk ik dat we over voldoende statistische significantie beschikken om de kruispunten te evalueren. Ik heb het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gevraagd dit stilaan in kaart te brengen en na te gaan wat het heeft opgeleverd. Dat zal voor de toekomst zijn. We zullen dan desnoods kunnen bijsturen of aanpassingen kunnen doorvoeren.

Mevrouw Fournier, zoals u tijdens de voorstelling van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan zelf hebt verklaard, vormt de bescherming van de zwakke weggebruikers een rode draad doorheen onze acties.

Het actieplan Verkeerslichten maakt daar als aparte pijler een mooi voorbeeld van uit. Er zijn natuurlijk ook andere fiches. Alle doelstellingen vertalen we in fiches die we volop verder uitwerken. Zo is er bijvoorbeeld 'de dodehoek', die gaat over informatie, educatie en sensibilisering inzake dodehoekongevallen. Er is de fiche 'vergevingsgezinde wegen': het opmaken van richtlijnen voor het ontwerpen van vergevingsgezinde infrastructuur voor de zwakke weggebruiker. En de fiche 'zichtbaarheid': het opmaken van richtlijnen rond zichtafstanden en de opmaak van een dienstorder uitrustingsniveaus voor oversteekvoorzieningen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik denk dat het wel nodig was om iets meer verduidelijking te krijgen naar aanleiding van het persartikel. Ik denk dat er in de commissie absoluut geen discussie is over het ijveren voor 100 procent conflictvrije kruispunten. We moeten daarvoor gaan.

Het is goed om te horen dat er gegevens worden bijgehouden en dat conflictvrije kruispunten echt wel veiliger zijn geworden.

Ik noteer ook dat er een evaluatie zal komen van gegevens die zijn verzameld door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Ik ga er dan ook van uit dat we die te gepasten tijde kunnen opvragen of dat de informatie hier ook in de commissie zal kunnen worden besproken.

We ijveren dus voor conflictvrije kruispunten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Mevrouw Fournier, ik wil u danken, ook voor de vraag naar aanleiding van het persartikel.

Minister, het is natuurlijk niet zo dat er pas sinds 2016 kruispunten conflictvrij worden gemaakt in Vlaanderen. Het is natuurlijk wel zo dat u een actieplan, dat vrij recent is, in gang hebt gezet om dat sneller te doen dan voorheen. Maar al in 2013 werd er effectief besloten om, en ik citeer uit de beslissing van de directieraad van AWV van 14 november 2013: "Indien de mogelijkheid zich voordoet om de verkeerslichtenregeling conflictvrij te maken, inclusief een aangepaste rechtsafstrook, dit ook effectief gehanteerd zal worden."

Uit eerdere antwoorden die u op eerdere schriftelijke vragen van mij hebt gegeven, blijkt ook dat het aantal kruispunten dat gedeeltelijk of volledig

conflictvrij is gemaakt in beheer van AWW, sinds 2013 stelselmatig is gestegen. Ik stel alleen maar vast dat een gelijkaardige evolutie, een positieve evolutie, niet te zien is in het aantal ongevallen met gewonden tot gevolg voor voetgangers en fietsers. Over causale verbanden kan inderdaad het een en ander worden gezegd. Ik stel het alleen maar vast, en ik ben heel benieuwd naar de resultaten van het onderzoek dat u hebt bevolen naar de effectiviteit van die kruispunten die aangepast zijn.

Een andere kwestie die ik u voor de voeten zou willen werpen, is een reactie van de andere Kris Peeters, de verkeersspecialist. Onder de titel 'Dood-normaal' heeft hij een blog gewijd aan conflictvrije kruispunten. Hij zegt en toont ook aan dat de administratie AWW – en ik citeer: "Er een merkwaardige definitie van conflictvrije kruispunten op nahoudt." Ook kruispunten met een bypass buiten de lichten worden als conflictvrij beschouwd, niettegenstaande in het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten van AWW letterlijk staat dat "een bypass een extra conflictpunt voor fietsers en voetgangers kan zijn, met een vermoedelijk risico voor de verkeersveiligheid en een mogelijk knelpunt." Met andere woorden, er worden kruispunten als volledig conflictvrij beschouwd terwijl ze dat niet zijn. Dat zou misschien ook een reden kunnen zijn waarom, niettegenstaande er investeringen gebeuren in veiligere kruispunten, de impact ervan tot op heden nog niet – hopelijk nog niet – is af te lezen uit de dalende ongevallencijfers, simpelweg omdat de definitie van wat conflictvrij wordt genoemd door AWW, breed is en niet strookt met wat blijkbaar in het vademecum zelf wordt gesteld.

Ik stel voor dat u daar even kennis van neemt en nagaat of uw administratie inderdaad de juiste definities hanteert. Anders heeft het natuurlijk geen zin om onderzoek te doen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, die conflictvrije kruispunten zijn uiteraard enorm belangrijk. Ook in Antwerpen gaan we er trouwens concreet mee aan de slag en gaan we na waar we via afslagstroken en ook verkeerslichtenbeïnvloeding de verkeerssituatie veiliger kunnen maken. Ik denk dat het belang daarvan niet voldoende kan worden benadrukt.

Maar, collega Fournier, als u spreekt over 100 procent conflictvrije situaties tussen gemotoriseerd vervoer aan de ene kant en de zwakke weggebruiker aan de andere kant, dan is dat nog altijd niet conflictvrij. We moeten dat wel met z'n allen beseffen. Zo ook bijvoorbeeld bij de proefprojecten rond het 'vierkant groen'. Als iedereen zich aan de verkeersregels houdt, kan men een 100 procent conflictvrije situatie installeren tussen automobilisten enerzijds en de zwakke weggebruiker anderzijds, maar ik houd mijn hart er een beetje voor vast. We zullen situaties krijgen waarbij speedpedelecs – collega Rzoska, ik kijk even naar u – op hetzelfde moment in alle richtingen groen krijgen – u weet allemaal dat de ernst van ongevallen samenhangt met snelheid – waarbij er wel eens ernstige aanvaringen zouden kunnen zijn – en momenteel ook zijn – tussen voetgangers en fietsers. We moeten dus heel erg opletten. Je moet, en het is je plicht, naar zoveel mogelijk conflictvrije situaties te gaan, maar dan hangt er nog altijd een risico aan vast. Echt 100 procent conflictvrij zal soms maar kunnen met wisselend om de 20 minuten af en toe bijvoorbeeld een groen licht in een bepaalde richting.

Bovendien hangt het ook heel sterk af van het gedrag. Minister, dat is mijn vraag aan u, om zeker in de evaluaties aandacht te hebben voor het gedrag dat men heeft in het verkeer, voor het respect voor de wegcode van eenieder, zowel van de automobilist als van fietsers en voetgangers. Als men heel sterk inzet op conflictvrije kruispunten waardoor de groen- en roodtijden verlengen, gaat men

stelselmatig zien dat misschien de wegcode, ook door zwakke weggebruikers, minder gerespecteerd dreigt te worden, waardoor we opnieuw conflicten gaan creëren.

Dus neem in die evaluatie alstublieft het gedrag van mensen en de mate waarin ze elkaar respecteren in het verkeer en zich aan de wegcode houden, mee. Dat lijkt mij een belangrijk aspect: de menselijke fouten die worden gemaakt, naast uiteraard de inspanningen die we met z'n allen moeten doen inzake wegbeheer, heraanleg, conflictvrij maken met lichtenbeheersing enzovoort. Maar neem alstublieft ook het gedragsaspect mee.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zeg heel duidelijk dat het uiteindelijk gaat over de netto verkeersveiligheidswinst. Dat is het belangrijkste. Er is een aanpak op maat nodig. In het geval van een bypass bijvoorbeeld, waardoor je een verkeerslicht vermijdt, is er een netto verkeersveiligheidswinst. Dat is gewoon een goede zaak. Als je een bypass hebt waarbij je vervroegd kunt afslaan, vóór het verkeerslicht, dan heb je een conflict vermeden. Potentieel denk ik dat je dan je netto verkeersveiligheidswinst hebt geboekt.

Ik denk vooral dat je moet uitgaan van een zekere pragmatiek, van een aanpak op maat. Maar het belangrijkste is dat je in eerste instantie, als eerste beginsel, uitgaat van je verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik denk dat dat conflictvrij kruispunt zeker nog voer voor discussie zal zijn in deze commissie. We volgen het vanuit alle verschillende fracties heel nauwgezet op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.