



Vlaams
Parlement

vergadering **C152**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 maart 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van zwarte punten in het wegennet – 1271 (2017-2018)	
INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van onveilige verkeerspunten ('zwarte punten') – 15 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsbussen, zoals ingezet door het Antwerpse Havenbedrijf – 1120 (2017-2018)	19
VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over snelweghaltes – 1128 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kansen van combimobiliteit – 1136 (2017-2018)	21
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onmiddellijke inning voor ongekeurde auto's – 1187 (2017-2018)	24

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van zwarte punten in het wegennet – 1271 (2017-2018)

INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van onveilige verkeerspunten ('zwarte punten') – 15 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, over de lijst van de zwarte punten zal er nog heel wat gediscussieerd worden. Los van de tekst die ik heb ingediend, is mijn ervaring in de politiek, en ik draai nu toch al heel wat jaren mee, dat de Vlaamse overheid heel vaak lijkt op het Vaticaan. Ik maak die vergelijking heel bewust. Ook in het Vaticaan zijn ze gewoon te werken voor de eeuwigheid.

Het grote probleem met de zwarte punten en alle achterstand die er is – en iedereen die lokale uitvoerende ervaring heeft weet dat – is dat zelden een fietspunt geïsoleerd wordt aangepakt. Het gebeurt wel eens, maar meestal gebeurt dat samen met de riolering, de verlichting, de weg. Men krijgt dan een gecombineerd dossier waar men met Infrax, Aquafin, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en alle gemeentelijke diensten rond de tafel moet zitten. En er is altijd wel een partij die niet kan volgen waardoor men voor datzelfde gevaarlijke punt voor de fietser en voetganger in trajecten terechtkomt die tot tien jaar kunnen duren omdat er bijvoorbeeld geen budget is voor de riolering. Bij de uitvoering van dergelijke werken zal uiteindelijk altijd het tempo van de traagste de uitvoering bepalen. Ik heb het in al die jaren nooit anders meegemaakt. Af en toe wordt wel eens geïsoleerd een fietspad aangepakt maar heel vaak maakt dat deel uit van gecombineerde dossiers en dan zijn we met een beetje geluk voor vijf jaar en met een beetje pech voor vijftien of twintig jaar vertrokken.

Ik heb de laatste dagen en week al heel wat debatten over dit onderwerp gevolgd, en wat de mensen niet begrijpen, is dat iedereen hetzelfde zegt maar dat er niets gebeurt. En er gebeurt niets omdat men altijd in een gecombineerd traject zit. Onze Vlaamse administratie wordt gekenmerkt door een structurele ziekte die men weliswaar probeert te doorbreken, namelijk de verkokering: iedereen op zijn eiland en iedereen voor zichzelf. En dan duurt het inderdaad een eeuwigheid voor men al die neuzen in dezelfde richting krijgt, al was het maar omdat de ene of de andere zijn budgetten voor dat jaar of voor het volgende jaar op andere projecten heeft ingezet. En dat is volgens mij de structurele handicap waar wij mee zitten. Het wegwerken van zwarte punten is altijd gekoppeld aan heel veel andere, ook maatschappelijk belangrijke investeringen zoals rioleringen, de weg zelf, de verlichting enzovoort. Vandaar ook het beeld dat Vlaanderen lijkt op het Vaticaan, waar men ook werkt voor de eeuwigheid. Iedereen blijft op zijn eiland zitten waar – en ik daag burgemeesters uit om me tegen te spreken – soms heel absurde discussies worden gevoerd.

Enkele kranten pakten op 22 februari uit met berichten over zwarte punten op het Vlaamse wegennet die onderdeel waren van het programma van zwarte punten waar geen ingreep gebeurd is, maar plots verdwenen deze plaatsen uit de lijst met zwarte punten.

Voor mij persoonlijk was dit geen nieuws. In 2016 hebben we in de plenaire vergadering en in de commissie enkele keren van gedachten gewisseld over de

zwarte punten en kondigde u de dynamische lijst aan in plaats van de statische uit 2002, de tijd van de betreurde Steve Stevaert. U overhandigde de commissie toen ook een geactualiseerde lijst waar nog 309 van de oorspronkelijke 809 zwarte punten op stonden.

Ook eerder, in maart 2015, bij de rapportering van de zwarte punten, viel bij een heel aantal punten de mededeling 'kleine ingreep' te lezen en het bedrag van 0 euro, wat in de praktijk wil zeggen dat er om verschillende redenen niets gebeurd is aan het desbetreffende kruispunt.

In elke provincie zijn er zo wel enkele voorbeelden. Ik heb in mijn vraag een aantal voorbeelden gegeven uit Maasmechelen en Genk die als voorbeeld kunnen dienen voor de volledige Vlaamse regio.

Het uitgangspunt van zwarte punten, en ik wil het hier niet hebben over wat voor soort lijst en op basis van welke criteria een kruispunt als zwart aangezien kan worden, is dat er een oplossing voor de weggebruikers en hun veiligheid wordt geboden. In bepaalde gevallen kan dit perfect een kleine ingreep zijn: aanpassing aan de verkeerslichtenregeling of bijkomende wegmarkeringen.

In gevallen van structurele ingrepen, en dan hebben we het over ingrijpende werken aan de infrastructuur om bijvoorbeeld een rotonde of een fietstunnel te realiseren, is het normaal dat dit proces enige tijd in beslag neemt voordat het effectief wordt gerealiseerd.

In de plenaire vergadering van 21 februari erkende u ook dat de administratie wel wat feller mag doorduwen om met alle partners tot een consensus te komen, al moet gezegd dat de lokale besturen de situatie op het terrein vaak beter kunnen inschatten en hun inbreng zeker gewaardeerd moet worden.

Minister, ik heb een aantal specifieke vragen, naast mijn voorgaande bedenkingen over het verkokerde model dat onze Vlaamse administratie kenmerkt. Ondertussen hebben we weliswaar een omgevingsvergunning, maar dan nog moet de backoffice volgen als het gaat over stedenbouw aan de ene kant en milieu aan de andere kant. Dat verkokerde model is volgens mij de echte structurele handicap waardoor zaken te lang aanslepen.

Hoe ziet u de toekomst van de aanpak van de zwarte punten? Wordt het huidige consensusmodel opgegeven en zal er meer beslist worden vanuit de administratie?

Een dynamische lijst met gevaarlijke verkeerspunten op basis van ongevallenstatistieken is een methode waar niemand tegen kan zijn, alleen dient er dan een transparante voortgangsrapportage rond te bestaan. Plant u hieromtrent initiatieven?

Op het terrein zijn er heel wat verkeersonveilige punten aangepakt die tussen 2002 en nu veiliger gemaakt zijn, de opvolging is dus van cruciaal belang. Hoe zit dit met de zwarte punten die opgeleverd zijn met een kleine ingreep? Worden die ook verder opgevolgd en kunnen deze punten op termijn opnieuw opgenomen worden in de dynamische lijst?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): De afgelopen week kwam de aanpak van de zwarte punten volop in het maatschappelijk debat. Jammer genoeg was de aanleiding een dodelijk ongeval op een kruispunt dat al sinds 2002 op de 'historische' Vlaamse lijst van aan te pakken kruispunten staat.

In de plenaire vergadering van 21 februari jongstleden wees u op de extra middelen die u sinds 2016 vrijmaakt om de zwarte punten versneld weg te werken.

In 2016 ging het om 50 miljoen euro extra om de laatste 22 van de historische lijst aan te pakken – en waarvoor u vorige week nog eens 20 miljoen euro extra aankondigde – en 45 miljoen euro per jaar sinds 2016 om de zogenaamde 'dynamische' lijst weg te werken. Een dag later verklaarde u in de televisiestudio van Terzake dat u de vele miljoenen "niet buiten kreeg".

Groot was dan ook mijn verbazing dat Tom Roelants, administrateur-generaal van het betrokken Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dit weekend in een interview met De Standaard op de vraag waarom op enkele punten geen oplossing mogelijk was, antwoordde: "Heel vaak om financiële redenen. Ik ken punten die tientallen miljoenen zouden kosten om goed op te lossen. We hebben een budget en we willen daarmee zo veel mogelijk locaties aanpakken, niet slechts een paar. De plekken die van de lijst verdwenen, waren niet heel gevaarlijk. Om daar zoveel geld aan te besteden, vonden we onverantwoord."

Nog los van de vraag wiens bevoegdheid het is om punten van de lijst te halen, staat de uitspraak haaks op de communicatie van u als voogdijminister. Terwijl u de miljoenen niet besteed krijgt, haalt uw topman financiële redenen aan om het uitblijven van het wegwerken van de zwarte punten te verklaren. Als klap op de vuurpijl geeft hij aan de door u beloofde extra 20 miljoen euro hard nodig te hebben: "Het betekent in elk geval dat we binnenkort geen projecten moeten stilleggen. In een aantal gevallen zijn we klaar om een aanbesteding te doen. Het was tot nu toe niet zeker of dat zou lukken. Dankzij die 20 miljoen kunnen ze dit jaar gegund worden, in plaats van volgend jaar." Roelants doet ook een opmerkelijke uitspraak over de onteigeningen in functie van de oplossingen op het terrein. Hij stelt dat AWV geregeld tot bij de rechter moet "om onteigeningen af te dwingen. Zo'n rechtszaak sleept gemiddeld vijf jaar aan. En we krijgen niet altijd gelijk." Opmerkelijk, zeker aangezien er een dringende procedure bestaat voor onteigeningen en die zelfs de regel is op het moment dat naar een vrede-rechter wordt getrokken. Nog opmerkelijker: al verschillende jaren geleden heeft het Vlaams Parlement gezorgd voor het voluit kunnen aanwenden van alle instrumenten in functie van onteigeningen ten publieke nut.

Dat Roelants nu met een andere verklaring komt wat betreft de verschillende lijsten zwarte punten – er blijken nog 247 aan te pakken kruispunten te zijn, waarvan 214 op gewestelijke wegen – maakt het 'lijstenverhaal' nog ondoordringender. Het parlement heeft via schriftelijke en andere vragen zicht proberen te krijgen op de stand van zaken omtrent de 'historische' lijst en de nieuwe 'dynamische' lijst. Als de antwoorden op die vragen naast het interview van Tom Roelants worden gelegd, blijkt ook daar behoorlijk wat spanning op te zitten. Stilaan ontstaat het beeld van een minister die geen vat heeft op zijn administratie om een beleid rond verkeersveiligheid op te bouwen.

Bent u het eens met de uitspraak van de topman van AWV dat hij te weinig middelen heeft om de historische en de andere zwarte punten weg te werken? Hoe valt zijn uitspraak te rijmen met uw uitspraken en verklaringen in dit dossier in dit parlement en daarbuiten?

Waarom blijkt uw Agentschap Wegen en Verkeer niet volop gebruik te maken van de instrumenten rond onteigening die het Vlaams Parlement de afgelopen jaren heeft ontwikkeld?

Wat zijn nu de juiste cijfers in verband met de zwarte punten in Vlaanderen? Over hoeveel kruispunten gaat het nog?

Is er geen nieuwe taskforce nodig om binnen de administratie de krachten te bundelen om zo tot een versnelde aanpak van het wegwerken van oude én nieuwe zwarte punten te komen en om zo snel mogelijk nieuwe potentieel risico-volle punten op te sporen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik dank u voor uw vragen. Het is vandaag Complimentendag: het zijn goede vragen.

Ik vertel niets nieuws als ik zeg dat voor mij en voor velen in deze commissie geldt dat verkeersveiligheid een absolute prioriteit is. We hebben op dat vlak al heel wat gerealiseerd op korte termijn. Het gaat vaak ook om weinig populaire maatregelen, zoals de verlaging van de maximumsnelheid op de gewestwegen van 90 naar 70 kilometer per uur, de hervorming van de rijopleiding en het hoger leggen van de lat, meer trajectcontroles en meer camera's. Naast deze maatregelen, die niet zo bevorderlijk zijn voor onze populariteit, hebben we ook op het gebied van de infrastructuur vaak een tand bijgestoken met historisch hoge budgetten. Het algemene budget voor infrastructuurinvesteringen in het departement Mobiliteit en Openbare Werken is met ongeveer een derde gestegen. Daarbij ligt de focus zeer geregeld op verkeersveiligheid, en daar worden ook vaak de baten gerealiseerd. Overal waar we investeren, is het altijd onze bedoeling om te kijken naar de verkeersveiligheid.

Daarnaast werken we heel specifiek met een aanpak van 350 kruispunten per jaar. We nemen die onder de loep om na te gaan hoe we ze beter kunnen maken in functie van verkeersveiligheid en in de tweede plaats in functie van doorstroming. We werken ook gedisciplineerd en gefocust op de aanpak van zwarte punten. We doen dat met twee lijsten, niet om de zaken ingewikkelder te maken, maar om doelgerichter en efficiënter te kunnen werken.

Enerzijds is er een historische lijst van 809 zwarte punten, die ondertussen al dateert van 2002 en gebaseerd is op ongevallencijfers van ver daarvoor. Daarnaast werken we ook met een dynamische en geactualiseerde lijst. Daarmee proberen we korter op de bal te spelen en vooral niet alleen op lange termijn – grote maatregelen voor de eeuwigheid –, maar ook op korte termijn te werken. Ik zal dat in detail toelichten.

Die beide lijsten hebben dezelfde methodiek. Hoe bepaal je een zwart punt? Daarvoor hanteren we de ongevallencijfers van de drie voorgaande jaren, indien ze beschikbaar zijn. Die zijn niet altijd beschikbaar en zeker niet met eenzelfde periodiciteit. Als er op een punt minstens drie ongevallen zijn gebeurd en de ongevallenscore bedraagt minstens vijftien ... U weet dat we een wat morbide rekening hanteren, namelijk vijf punten voor een dodelijk slachtoffer, drie punten voor een zwaargewonde, één punt voor een lichtgewonde. Samenvattend: als er op een plaats minstens drie ongevallen zijn gebeurd en de ongevallenscore bedraagt minstens vijftien op basis van drie jaren, dan komt dat op de lijst. Dat geldt zowel voor de dynamische als voor de historische lijst. Het is dezelfde methodologie.

De lijst van 809 zwarte punten wordt afgewerkt. Het AWV heeft destijds voor al die punten een analyse gemaakt van mogelijke oplossingen. Mijnheer Keulen, u hebt overschot van gelijk, meestal was dat met een grote aanpak voor de lange termijn. Het ging dus om serieuze werken met een grote mate van complexiteit en ook een hoge kostprijs, zeker in het geval van de resterende 22 punten op die lijst. Het is niet toevallig dat van de 809 er uiteindelijk 22 overblijven. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat het meestal gaat over zeer complexe of gecontesteerde, en misschien ook wel dure werken.

Ik maak even een zijsprongetje naar uw verwijzing naar het interview met de heer Roelants. Vanzelfsprekend heb ik hem daarover aangesproken en hij was natuurlijk zeer ongelukkig met twee elementen, namelijk met de perceptie die werd gewekt alsof verkeersveiligheid geen prioriteit zou zijn. In het interview heeft hij dat zelf afgestreden. Hij heeft letterlijk gezegd: als we keuzes moeten

maken, is de eerste prioriteit altijd verkeersveiligheid. Dat staat er letterlijk in. Alleen heeft men er een andere kop boven geplaatst, die hij zeer betreurt. Hij heeft daarvoor bij De Standaard een klacht geformuleerd.

Ik heb bij herhaling gezegd dat als we kruispunten, zwarte punten aanpakken en gaan investeren, de eerste prioriteit altijd verkeersveiligheid is, en in tweede orde doorstroming. Zowel bij de aanpak van nieuwe als bestaande kruispunten, proberen we altijd eerst te bekijken of we ze maximaal conflictvrij kunnen maken. Als dat niet het geval is – ook dat geef ik altijd toe, want soms kun je het niet maximaal conflictvrij maken –, dan bekijken we hoe we het toch maximaal conflictvrij kunnen maken en oog hebben voor de doorstroming.

Dan is er ook het element van het budget. Vroeger was dat wel een probleem, als het gaat over de historische lijst van die 809 zwarte punten. Budgettaire werden er soms afwegingen gemaakt, en niet alleen budgettaire, er werd ook een kosten-batenafweging gemaakt op basis van recentere ongevallencijfers.

Verwijzend naar dat interview, is het toch wel duidelijk dat die middelen vandaag wel ter beschikking zijn. We hebben een Verkeersveiligheidsfonds waaruit we kunnen putten. Dat is trouwens een rollend fonds, zodat we van een blok aan ons been af zijn, namelijk van het principe van de annaliteit van de begroting. De middelen in het Verkeersveiligheidsfonds gaan altijd mee. Er is dus een constante voeding van boete-inkomsten en inkomsten van de keuring. Het is een vaste financiering. We zijn er dus niet toe gehouden om de inkomsten jaarlijks uit te geven. Neen, dat blijft altijd staan en gaat jaar na jaar mee. Dat is een groot voordeel. Het zorgt natuurlijk voor een budgettaire zekerheid voor de aanpak van werken. We kunnen daar altijd uit putten. Momenteel zitten daar voldoende budgettaire middelen in.

Ik keer nu terug naar de historische lijst. In het verleden zijn er sommige punten van die lijst verdwenen omdat men ervoor heeft geopteerd om andere, meestal kleinere maatregelen uit te voeren. Dat is ook niet compleet onzinnig, want de oplossingen die toen werden uitgewerkt voor de lange termijn, voor de eeuwigheid, blijken in actuele toestand niet altijd optimaal te zijn. Tijden veranderen, zwarte punten worden minder zwart en gelukkig maar, er zijn andere verkeersstromen, andere bebouwing. Dat is natuurlijk een nadeel als je werkt met zo'n historische, statische lijst. Die werd opgesteld in 2002. Vervolgens is men jaren bezig met de afwerking daarvan, en ondertussen zijn we al meer dan vijftien jaar later.

Ondertussen is de realiteit gewijzigd. De oplossing van vijftien jaar geleden is vijftien jaar later misschien niet altijd nuttig en efficiënt.

Van de lijst van 809 punten waren er in 2016 nog 22 waarvoor er – en ik heb gezegd dat het niet toevallig was – nog geen budgettaire afdekking was. Ik heb toen met middelen uit het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) 50 miljoen euro extra uitgetrokken. Vandaag is de uitvoering van vijf van die punten bezig. De werken voor acht andere worden dit jaar aanbesteed. De negen resterende staan op de planning. Van de 50 miljoen euro die ik in 2016 het vrijgemaakt, is nu nog 15 miljoen euro beschikbaar. Er was onder andere een groot werk, de fly-over in Mechelen, dat op zich al goed was voor 20 miljoen euro. Om maar te zeggen dat er bij die 22 nog serieuze werken op het schap liggen. Op basis daarvan heb ik eerder ook al gezegd dat ik ervoor zal zorgen dat al wat op die lijst staat, kan worden gefinancierd. We hebben daarvoor het Verkeersveiligheidsfonds. We kunnen daar alvast in 20 miljoen euro extra voorzien. Opnieuw heb ik de luxe om dat te zeggen vanwege het feit dat dat een rollend fonds is: ook volgend jaar en de daaropvolgende jaren zal er voor grotere investeringen uit kunnen worden geput.

Naast die historische lijst heb ik ervoor geopteerd om ook met een dynamische lijst te werken. Die is volgens dezelfde methodiek tot stand gekomen: met dat

puntensysteem. Daarmee kunnen we korter op de bal spelen. Het is vooral de bedoeling om te bekijken wat we kunnen doen op korte termijn en om niet alleen de werken voor de lange termijn en voor de eeuwigheid op te vatten. Voor alle duidelijkheid, het één sluit natuurlijk het ander niet uit. Van de punten op de lijst die in 2016 als bijlage bij een antwoord op een vraag van de heer Rzoska werd gegeven, is op 44 procent ingegrepen of zijn de werken nu gepland, zo meldt AWW mij. Ik heb ook gezegd dat we nu bezig zijn met het opstellen van een geactualiseerde lijst. Ik wil altijd zo kort mogelijk op de bal spelen. Ik wil op grond van de recentste ongevallencijfers op jaarlijkse basis bepalen wat vandaag de zwarte punten zijn die moeten worden aangepakt. Die zullen er, tot mijn spijt, altijd zijn, gelet op ons puntensysteem. Het gaat om punten die op korte termijn moeten worden aangepakt, met beperkte oplossingen, maar ook om punten voor de lange termijn.

Ik wil zeer transparant zijn. Ik bezorg te goeder trouw al die cijfers en lijsten. Ik stel echter wel vast dat ze soms – en dan heb ik het niet over de vraagstellers – te kwader trouw worden aangewend. Soms worden appels met citroenen vergeleken. Ik geef het voorbeeld van de casuïstiek die werd aangehaald inzake Oostende en Hasselt. In 2016 werd het kruispunt van de Elisabethlaan en de Torhoutsesteenweg in Oostende inderdaad van de zwarte lijst gehaald. Men heeft daar een alternatieve oplossing naar voren geschoven. Die was inderdaad veel sneller en ze bleek bovendien tot op heden – hout vasthouden – efficiënt te zijn, in die zin dat sinds de aanpak in 2017 er nul letselongevallen hebben plaatsgevonden. Dat kruispunt was op de zwarte lijst terechtgekomen omdat er tussen 1999 en 2001 zeventien ongevallen waren geweest. Op basis van die gegevens zou dat punt niet meer in de lijst zijn opgenomen. Hetzelfde geldt voor een kruispunt in Hasselt, namelijk van de Paalsteenstraat en de Kempische Steenweg, dat destijds door AWW van de vaste lijst is geschrapt. Het was op de vaste lijst gekomen omdat er tussen 1999 en 2001 negentien letselongevallen waren geweest. Uit de recentste ongevallencijfers blijkt dat er de afgelopen jaren telkens één letselongeval is geweest. Ik weet dat dat er natuurlijk nog altijd één te veel is, maar dat verandert toch wel de periodiciteit. Het kruispunt komt op basis van die scores nu ook niet meer voor op de dynamische lijst. Het wordt echter wel aangepakt, weze het met andere oplossingen, bijvoorbeeld een afslagstrook en een lichtenregeling.

De dynamische lijst laat dus toe om sneller op de bal te spelen. Maar 'sneller' moet ook wel echt sneller zijn. Ik wil ook dat men voor elk punt op die lijst bekijkt waar een kleine ingreep nodig is. Kleine ingrepen moeten zo snel mogelijk kunnen uitgevoerd worden, al dan niet in afwachting van een grotere ingreep die zich zou kunnen aandienen en die dan zou moeten worden vertaald in een volgend investeringsprogramma. De opvolging daarvan is trouwens toevertrouwd aan een coördinator binnen het beleidsdomein MOW. Daar komen we straks misschien nog even op terug.

Men vraagt terecht waarom het bij het uitvoeren van de wegenwerken het allemaal zo verdomd lang moet duren tegen dat de 'schup' in de grond wordt gestoken. Dat is niet evident. Ik zal u een inkijk geven in 'Het leven zoals het is: wegenwerken'. We hebben de verschillende stappen tussen de genese van de idee om een kruispunt aan te pakken tot de 'schup' in de grond op een rij gezet.

Volg even mee. Het voorafgaand studiewerk – inclusief de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst met partners, de aanbesteding van de studie en de uitvoering – vraagt gemiddeld 6 tot 12 maanden. Daarna volgt de opmaak van een plan-MER en een RUP, dit vergt 12 tot 24 maanden. De opmaak en behandeling van een start- en projectnota op de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) en de regionale mobiliteitscommissie (RMC) kost 12 tot 36 maanden. De opmaak van de ontwerpplannen vraagt 2 tot 6 maanden; een project-MER 6 tot 12 maanden; het uitvoeren van onteigeningen 12 tot 48 maanden; verkrijgen van een omgevingsvergunning 6 tot 12 maanden, dit loopt normaal gezien wel parallel met de onteigeningen. De aanbesteding van de werken, namelijk de opmaak van het

bestek, de publicatie, de gunningsprocedure en de voorbereidende studies bij de werken vragen 7 tot 14 maanden. De voorbereidende werken, bijvoorbeeld het plaatsen van nutsleidingen, lopen op van 1 tot 6 maanden.

We hebben dat in kaart gebracht om te weten wat de gemiddelde doorlooptijd is van de stappen die moeten worden gezet vanaf het idee tot de 'schup in de grond'. Als al deze stappen moeten worden doorlopen, duurt het dus minstens 58 maanden of 4 jaar en 10 maanden voor een schup in de grond kan. In het slechtste geval – als alles dus moeizaam gaat – duurt het zelfs 158 maanden of 13 jaar en 2 maanden voor een schup in de grond kan.

Gelukkig zijn er niet altijd een plan-MER en een RUP nodig, en moeten er niet altijd onteigeningen worden uitgevoerd. Alhoewel, iets van enige 'ampleur' – dat weet elke lokale burgervader evenzeer – in Vlaanderen vergt onteigeningen. Er zijn zelfs werken die niet vergunningsplichtig zijn, maar dat is dan echt een kleine schaal en niet de grote werken die we nu voor ogen hebben. In dit geval, als het enkel gaat om de verplichte stappen, is de doorlooptijd van heel het proces minimum 21 maanden en maximum 56 maanden. Zelfs als we abstractie maken van MER, RUP, onteigeningen en vergunning zitten we nog altijd met een serieuze termijn.

Dit zijn gemiddelde doorlooptijden, maar zelfs dan zijn er uitschieters. Ik heb enkele casussen om dit te duiden, uit die lijst van die 22 recente projecten. De N13 Wolfstee in Herentals tot R13 is aanbesteed. Ik geef de doorlooptijden daarvan mee. Dit project had een doorlooptijd van 40 maanden – 3 jaar en 4 maanden – alvorens de eigenlijke werken konden beginnen. AWV beschouwt dit als een optimaal verloop van de volledige procedure.

Een ander voorbeeld ligt in Knokke-Heist aan de Natiënlaan en de Knokkestraat. Het is een van de resterende punten uit de lijst van 2002 die dit jaar zal worden aanbesteed. Voorafgaand was er een lange discussie met de gemeente die een andere visie had op de uitwerking van dit gevaarlijk punt alvorens het voorontwerp kon starten. Uiteindelijk is men pas in 2012 kunnen starten met het studietraject. De voorafgaande studie duurde 11 maanden; het overleg GBC/RMC duurde 24 maanden; de onteigeningen en bouwvergunning duurden 31 maanden; de aanbesteding duurde 9 maanden; de voorbereidende werken duurden 6 maanden, die zijn nu reeds bezig.

Nadat er een akkoord was met de gemeente had dit project een doorlooptijd van 81 maanden, dat is 6 jaar en 9 maanden. De start van de eigenlijke werken is gepland voor de zomer, voor augustus of september van dit jaar, op voorwaarde dat de lopende aanbestedingsprocedure probleemloos verloopt.

Een derde voorbeeld is de N72, dat is de Donkweg in Zonhoven. Dit project heeft een zeer lange doorlooptijd van 179 maanden gekend. Alleen al de onteigeningen en de bouwvergunning namen 144 maanden in beslag. De onteigeningen hebben 12 jaar aangesleept. Dit zijn vooral projecten uit het verleden, maar dit is de realiteit.

We hebben gezocht hoe we sneller vooruit kunnen gaan, rekening houdend met alle verplichtingen zoals het MER en het RUP. Daar valt niet over te discussiëren. Dat volgt ook uit Europese regelgeving, daar gaat het niet over.

In een aantal gevallen wordt een project na goedkeuring op de GBC – waar de gemeente samenzit met onze administratie – toch nog op de regionale mobiliteitscommissie besproken, dat is niet nodig. Dat is niet noodzakelijk als er consensus is op de GBC. Doe dat niet maar ga gewoon door!

Ook wat betreft de studies die moeten worden uitgevoerd, worden er nog te veel specifieke studies aanbesteed waardoor er telkens een administratieve doorlooptijd is.

Elke studie moet dus opnieuw in de markt worden geplaatst, er moet opnieuw een openbare aanbestedingsprocedure komen, er moet opnieuw op worden ingeschreven en vervolgens moet er opnieuw worden gejureerd. Wat willen we doen? We willen die werkwijze aanpakken en meer werken met raamcontracten zodat niet elke studie afzonderlijk moet worden aanbesteed. Ik zeg dat ook met een beetje voorbehoud, gelet op de opmerkingen van het Rekenhof. Herinner u de discussies die we hier in het verleden hebben gevoerd met betrekking tot aanbestedingsprocedures en de discussies daarover. Dat is dus een volgende stap met de bedoeling om sneller te kunnen schakelen en vooruit te gaan.

Een andere belangrijke vertragende factor zijn de onteigeningen. Het is juist dat er beterschap is sinds de overdracht naar Vlaanderen. Problemen waar AWW vandaag mee kampt, zijn natuurlijk de lange doorlooptijden bij de dienst Vastgoedtransacties, aanslepende onderhandelingen om met de beste wil te proberen tot een consensus te komen met de betrokken onteigende. Ik heb u daarstraks het voorbeeld gegeven van een procedure van twaalf jaar. Het siert mijn administratie om onteigeningen in der minne te willen regelen, maar hierdoor slepen projecten soms zo lang aan dat in sommige gevallen oplossingen achterhaald kunnen zijn. Daarom heb ik opdracht gegeven om sneller de stap te zetten naar gerechtelijke onteigening – dat is niet plezant, maar we moeten dat soms wel doen –, maar ook om zoveel mogelijk voorbereidend werk – schattingen, onderhandelingen – zelf te laten doen, uiteraard in goed overleg met de dienst Vastgoedtransacties. We moeten natuurlijk altijd langs de dienst Vastgoedtransacties passeren omdat het de entiteit is die namens het Vlaamse Gewest de aktes moet verlijden. Het nieuwe Onteigeningsdecreet biedt een aantal instrumenten om te onteigenen, maar heeft vooral het voordeel dat het de verouderde onteigeningswetten vervangt. In de praktijk werd en wordt er immers reeds gezocht naar een minnelijke verwerving van de gronden zoals het Onteigeningsdecreet in een eerste fase verplicht voorschrijft alvorens over te gaan naar de gerechtelijke onteigening. Ik denk wel dat het Onteigeningsdecreet meer houvast biedt voor alle nieuwe gerechtelijke onteigeningen vanaf 2018 omdat de procedure uniform en transparanter geworden is. Dat is zeker een voordeel.

Daarnaast zijn er ook de juridische procedures die soms ons deel zijn en de uitvoering belemmeren. Er zijn juridische procedures in het kader van de bouwvergunningen. In de periode 2016-2017 zijn er negen beroepen aangetekend tegen de bouwvergunning. Daarbovenop zijn ook nog eens aannemers die in beroep gaan tegen de gunningsbeslissing. In de periode 2016-2017 hebben we voor ongeveer 709 miljoen euro aanbesteed. Ter waarde van 16 procent van dat bedrag is er geprocedeerd tegen de gunning van de werken. Dat komt nog eens bovenop het aanvechten van de bouwvergunning die natuurlijk door andere partijen wordt gedaan. We spreken over twee totaal verschillende partijen.

Een punt van kritiek op mijn administratie, maar volledig te goeder trouw, is dat men in het verleden altijd, zelfs al bij een dreiging van een juridische procedure maar vooral bij het opzetten van een juridische procedure, de schup niet in de grond heeft gestoken, om te verhinderen dat er nodeloos belastinggeld zou worden geïnvesteerd. Dat was de ratio. We hebben gezegd dat we hiermee stoppen. Uiteindelijk moet je de afweging maken. We geven trouwens ook een keislecht signaal naar diegenen die juridisch procederen: al bij voorbaat, zelfs al haal je geen gelijk, haal je alvast binnen dat de facto de werken worden opgeschort, ook al gaat er juridisch geen enkele opschortende werking uit van een juridische procedure die aanhangig wordt gemaakt, niet bij de Raad van State, niet voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen. In het verleden heeft men dat dus wel gedaan omdat men dacht dat er mogelijks een vernietiging of een schorsing van de werken zou komen, dat men zich zou moeten verantwoorden bij de belastingbetaler en dat men misschien de werken die al begonnen waren, zou moeten opbreken. Ik begrijp perfect dat men dat heeft beargumenteerd maar als je dat als lijn hanteert, zijn uiteindelijk de maatschappelijke kosten veel groter, want de kost

van het stilleggen van al die projecten die gevat zijn door een juridische procedure, is veel groter dan de baten die je haalt doordat je vanuit een verkeerd begrepen goed huisvaderschap, de werken zou opschorten. Daarom vraag ik dus altijd gewoon door te gaan met onze investering en onze werken zoals vooropgesteld, ook al wordt er een juridische procedure aanhangig gemaakt. De enige uitzondering die ik misschien nog zou kunnen toelaten, is de schorsingsprocedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) voor de Raad van State omdat die effectief op een korte termijn wordt uitgesproken. Bij mijn weten is het een procedure die gevat wordt door termijnen waarbij de Raad van State zich binnen een bepaalde termijn moet uitspreken. Dat kun je ook plannen.

De heer Rzoska vroeg ook of er geen nieuwe taskforce nodig is. Ik heb daarstraks gezegd dat ik binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken iemand had aangeduid voor de coördinatie van de aanpak van die zwarte punten. Er is ook een rapportering naar het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat lijkt mij het beste. Zo kan men daar ook de vinger aan de pols houden en kan men daar accuraat informatie krijgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het klonk als een provocatie maar u hebt mijn casus eigenlijk helemaal bewezen. Vlaanderen is het Vaticaan. Ook in het Vaticaan werkt men voor de eeuwigheid. Dat bleek uit de voorbeelden die u geeft. We zitten met een totale verkokering van onze organisatie, onze Vlaamse administratie, en iedereen heeft dan ook zo zijn eigen reglementering. Er is op dat ogenblik niemand die de autoriteit heeft om op een zeker ogenblik te zeggen dat een aantal dingen parallel moeten gebeuren of dat deze en gene zich nu moeten inschrijven in het verhaal van de andere. Iedereen zit op zijn eiland, en werkt naar godsvrucht en vermogen en vooral heel 'gelijkhebberig' naast elkaar voort.

Minister, u hebt een aantal grote verdiensten. U hebt gezorgd voor meer budgetten. U zei dat men vroeger de schop in de grond liet steken want men wou niet door procedures worden ingelopen en belastinggeld verspild hebben. Het was vooral ook een techniek om te kleine budgetten toch zo efficiënt mogelijk te kunnen aanwenden. Als je hier lang genoeg zit, weet je precies hoe de vork aan de steel zit. Het was vooral een methode om te vermijden dat de schaarse middelen onbenut bleven. Dan liet men heel rap een project los om een ander aan te vatten. Maar u hebt gelijk, je geeft daarmee aan de geboren klagers het signaal dat je maar een kik hoeft te geven om op zijn minst een project uitgesteld te krijgen.

Collega's, de grond van de zaak is natuurlijk heel schrijnend, want we zeggen dat tegen onszelf. Mensen hebben ons gekozen om probleemoplossend te werk te gaan. Het gaat dan over de dingen die mensen op eigen kracht niet aankunnen. Dat heet dan de 'res publica', het algemeen belang. Dat is allemaal gegroeid met de beste bedoelingen maar het loopt helemaal mis. Iedereen weet dat wanneer er ergens een riolering moet komen en iedereen werkt mee en niemand werkt tegen, dat in Vlaanderen in het allerbeste geval zeven jaar duurt. Je krijgt dat aan geen kip nog verkocht, maar dat is wel de realiteit. Opnieuw, ik zeg dat ook tegen mezelf, op die manier gaat de geloofwaardigheid eraan.

Minister, in afwachting van het ideale, het goede al doen en dan inzetten op kleine werken, is een goede zaak. Aan de andere kant, specifiek ten aanzien van de lijsten: als bij projecten 0 euro staat, dan betekent dat wel dat er niets is gebeurd, totaal niets. Ik heb me in de commissie altijd met de problematiek van de zwarte punten beziggehouden. Als er in 2016 een lijst was waar nog 309 zwarte punten op stonden van de oorspronkelijke 809, en nadien werden er dat 22, dan hebben we op een zeker moment natuurlijk de 'truc met de duif' toegepast. Opnieuw, het is geen verwijt, het is gewoon een vaststelling. Het zijn vaak projecten waar er

partijpolitiek nauwelijks betwisting over is. Op een gemeenteraad zijn dat de punten waar het snelst een akkoord over kan worden bereikt.

Maar belangrijk zijn de budgetten. Uw voorgangers moesten een andere 'truc met de duif' toepassen. Bij de minste procedure of iets wat erop leek, moest men proberen de schaarste, de armoede te verdelen. U hebt nu gezorgd voor genoeg budgetten, dus daar moeten ze het niet voor doen. Ik denk alleen dat we toch ergens naar een bepaalde structuur moeten gaan in onze administratie. In Vlaanderen zal het altijd complex blijven, want we leven met heel veel mensen op een kleine lap grond. Maar op een zeker ogenblik zal je toch een aantal dingen waar iedereen van zegt dat ze moeten gebeuren, toch nog gedaan krijgen binnen een tijdspanne van vijf of zes jaar. Dat klinkt voor de buitenwereld nog onrealistisch lang. Dat was ook de inzet destijds van de commissie-Sauwens, van het decreet Complexe Projecten en van alles wat we daar nadien nog aan decreetgevend werk aan hebben gebreid. Ik denk dat er binnen uw administratie iets moet komen waar vergunningen, infrastructuur, onteigeningen zich kunnen vinden en waar iemand met een bepaald gezag wordt bekleed over wat het algemeen belang absoluut dient, namelijk het wegwerken van verkeersonveilige punten. Nu bepaalt de traagste het tempo. Dat wil niemand in deze commissie. Ik denk dat ik daarvoor bij u niet aanklop bij dovemansoren. Integendeel, want mijn ervaring daaromtrent en ook op andere punten met u is positief.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister ik wil u danken voor uw zeer uitgebreide antwoord waar ik zeer veel goede punten in heb teruggevonden. Misschien is het toch nog niet zo erg gesteld met die Complimentendag. Er zitten heel wat dingen in uw antwoord waar we mee aan de slag kunnen gaan.

Ik vind het zeer goed dat u duidelijk maakt dat voor u de verkeersveiligheid de absolute prioriteit is. Dat wordt niet in de weegschaal gelegd. Dat is een belangrijk signaal.

In verband met de punten die u naar voren schuift, vind ik het goed dat men binnen de administratie stilaan begint te beseffen dat het onaanvaardbaar is dat sommige dingen te lang duren, om God weet welke reden, en dat u als voogdijminister zeer duidelijk maakt dat we dit op een andere manier zullen moeten gaan doen. Wat u zegt in verband met de juridische procedures, vind ik zeer goed, dus niet stoppen op het moment dat er wordt bedreigd. Ook de onteigeningen moeten we eens goed bekijken, want het kan relatief snel gaan met de methode die we nu hebben. Dat was al een stukje aangepast, zoals collega Keulen ook aanhaalde, met de commissie-Sauwens en al wat wat daar is op gevolgd. Normaal gezien kan je bij een publiek nut via een vrederechter sowieso in de dringende procedure komen en relatief snel onteigenen. Dan wordt er bij het begin van de onteigening een bedrag door een schatter vastgelegd.

Dan kan de onteigende inderdaad een procedure opstarten, maar die werkt niet meer opschortend. Helemaal op het einde van de procedure wordt dan een uitspraak gedaan of de vergoeding al dan niet hoog genoeg was bij de onteigening. Dat zijn belangrijke principes, die men ook binnen AWV zou moeten hanteren om sneller vooruit te kunnen gaan.

Wat de lijsten betreft, is de verwarring langs onze kant vrij groot. Wij bevragen u daar geregeld over, met verschillende collega's. Ere wie ere toekomt: het was collega Keulen die u op 28 april 2016 de vraag stelde of het feit dat er punten wegvielen uit die zwarte lijst, te maken had met te weinig financiën. U hebt toen geantwoord dat dat niets met geld te maken had. Ik heb het verslag van die commissie bij. Maar als ik dan lees dat de heer Roelants, toch uw topman bij AWV, zegt dat het met geld te maken heeft... *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Ja, van het verleden, maar de vraag ging niet over het verleden. De vraag was hoe het kwam dat sommige punten eruit vielen. U zei dat het niets te maken had met geld, en hij zei dat het met financiële middelen te maken had. Ik denk dat het logisch is dat een parlement zich dan afvraagt hoe het nu eigenlijk zit. Voor ons is het zeer moeilijk om te volgen. Het is tijd dat we nog eens een globale, doorzichtige rapportering krijgen van die zwarte punten.

Ik geef u nog een ander punt mee. Ook over de dynamische lijst van 2016 hebben we hier al verschillende keren vragen gesteld. Die dynamische lijst was gebaseerd op ongevallencijfers van 2011-2013, hebt u toen geantwoord. U zei daarbij dat u die cijfers heel laat doorkrijgt. Hebben we daar nu wat vooruitgang in geboekt? Ondertussen zitten we in 2018. Hoe is de lijst 2017-2018 opgebouwd? Zijn dat nog altijd ongevallencijfers die nog niet eens in deze zittingsperiode zitten? Daar haak ik in bij de vraag van collega Keulen: de methodiek moet duidelijk zijn, want op den duur kunnen we op het terrein niet meer volgen.

Wat mij betreft, zijn er zeer veel positieve dingen, minister. We zijn er hier met zijn allen allang kamerbreed van overtuigd dat we het snel willen oplossen. En daarbij zijn ook die tijdelijke oplossingen van belang. U hebt het interview met de topman uiteraard ook gelezen. Dat gaat over de situatie in Gent, en het feit dat die al zeer lang op die lijst staat. Zijn antwoord was: "We wilden daar meteen voor de structurele oplossing gaan. We dachten dat die op korte termijn te realiseren was, maar dat bleek niet haalbaar te zijn." Voor punten die al zo lang op de lijst staan, moeten we toch durven te kijken naar kleine ingrepen die men alvast kan doen. Ik ga nu niet dat ene kruispunt nemen en dat dan extrapoleren naar alle andere. U hebt trouwens een aantal voorbeelden aangehaald die niet door mij naar voren zijn geschoven. Maar ik denk dat het belangrijk is dat we snel een screening doen van wat lang duurt, van wat nog wat langer dreigt te duren, en van wat we bij wijze van spreken morgen al kunnen doen met, zoals het soms negatief wordt genoemd, een 'verfpotmaatregel' of het aanpassen van een verkeerslicht of eventueel zelfs het afsluiten van een wegvak. Zo kun je al op korte termijn naar minder conflicten gaan op die kruispunten.

Minister, we moeten met zijn allen vooruit. U wilt ook vooruit. We zouden met z'n allen toch de ambitie moeten hebben – en die hebt u – om daar dicht op te blijven zitten, om ervoor te zorgen dat we in Vlaanderen ook in het aantal verkeersdoden bij fietsers en voetgangers een omslag kunnen maken. Want ik geef grif toe dat die cijfers in het algemeen gedaald zijn, maar bij die specifieke groep niet.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, bedankt voor uw uitgebreide en duidende antwoord. Op de meeste vragen die collega's Keulen en Rzoska u gesteld hebben, is er toch een goed antwoord gekomen.

In mijn reactie wil ik voornamelijk blijven in de lijn van de reactie die ik ook al gaf bij de vraagstelling van collega Rzoska in de plenaire zitting van vorige week. Ik wil eerst en vooral nog eens zeggen dat deze minister, zowel als zijn voorgangers, altijd de intentie hebben gehad om alles in te zetten op verkeersveiligheid, zowel op het vlak van middelen als op het vlak van personeel, en om er kost wat kost voor te zorgen dat die onveilige verkeersinfrastructuur verdwijnt, en wel zo snel mogelijk.

In die zin, collega's, vind ik persoonlijk dat de verklaringen van de heer Roelants niet alleen ongelukkig waren, zoals de minister zelf verkondigde, maar soms ook ongepast voor iemand in zijn functie. In een privéomgeving zouden dergelijke zaken in ieder geval niet gesmaakt worden. Maar goed, dat is een persoonlijke noot.

Vanuit onze fractie, minister, geven wij u natuurlijk ook alle steun voor de maatregelen u gaat treffen om die administratieve afwikkelingen te versnellen en zo naar een effectievere uitvoering van de werken te kunnen gaan.

Ik sluit me ook heel graag aan bij collega Keulen, als het gaat over die verkokering. Hij heeft er zelf een heel goede beeldspraak bij gebruikt. We kennen dat allemaal vanuit de lokale mandaten. Het is niet evident om al die betrokken instanties op elkaar af te stemmen, niet alleen geldelijk, maar ook qua wetgeving en ruimtelijke ordening.

Ik heb misschien veeleer een suggestie dan een vraag, minister. U sprak over het aanduiden van een coördinator binnen uw administratie. Misschien is het een idee om iemand aan te stellen met veeleer communicatieve skills en human skills, dan wel een techneut. Ik denk dan bijvoorbeeld aan een type als de intendant die in Antwerpen voor het hele Oosterweeldossier heeft gezorgd, iemand met een onafhankelijke status ten aanzien van alle betrokken partijen, die veel eerder een verbindende functie heeft, dan wel een zweepfunctie als topfunctionaris.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik sluit me ook graag aan bij de vragen van de collega's. Minister, u bent uw antwoord begonnen met te benadrukken dat er heel wat inspanningen geleverd worden, ook in deze legislatuur, om de verkeersveiligheid te verbeteren. U hebt een aantal concrete maatregelen opgesomd. Ik kan die uiteraard beamen, en ik denk dat ik namens iedereen spreek als ik zeg dat die kamerbrede steun genieten.

Ik ben ook heel blij dat we in de recentste statistieken zien dat die ook resultaten beginnen af te werpen. De kritische vragen die vandaag en afgelopen weken zijn gesteld naar aanleiding van het ongeval in Gent, doen daar absoluut geen afbreuk aan.

Collega's, de zogenaamd statische lijst die is opgesteld in 2002, mag gerust als een verdienste worden bestempeld. In 2002 waren het andere tijden. Deze lijst heeft ervoor gezorgd dat verkeersveiligheid jaar na jaar een van de prioriteiten bleef in het investeringsprogramma van AWV. Van de 809 zwarte punten die destijds op die lijst zijn terechtgekomen, zijn honderden punten effectief veiliger gemaakt. En je kunt inderdaad discussiëren over een statische versus dynamische methodiek. Maar de lijst heeft zeker zijn verdienste gehad.

Ik heb nog enkele bedenkingen en concrete vragen. Een eerste bedenking betreft het interview met de heer Roelants. Ik vind het altijd goed wanneer mensen uit de administratie, zeker hoofdverantwoordelijken, in alle openheid en eerlijkheid kritische vragen beantwoorden voor het publiek. Maar aan de andere kant was ik toch wat verbijsterd door een aantal antwoorden, zoals op de vraag of verkeersveiligheid niet altijd voorrang heeft op doorstroming. Want de heer Roelants heeft daarop duidelijk gezegd dat hij niet achter dat idee staat. Ik ben blij dat u daar wél achter lijkt te staan.

Een tweede bedenking gaat over de duurtijd van de projecten. U hebt daar zeer concreet op geantwoord. U hebt verwezen naar juridische procedures, onteigeningen en dergelijke meer. Dat is een feit waar je niet naast kunt kijken. Maar ik verwijs ook naar een aantal concrete cases. Zo heeft de heer Beenders in Hasselt gepeild naar het uitblijven van de aanpak van een bepaald zwart punt. Het antwoord luidde: 'De onteigening kost te veel geld, we pakken het punt dus niet aan.' Ik verwijs ook naar Gent, Oostakker. Dat punt staat al zestien jaar op de lijst. Daar kunnen allerlei redenen voor zijn. Ik vind het niet ernstig dat de administratie in een eerste reflex – want zo'n ongeval werpt uiteraard heel wat vragen op – meteen verwijst naar een briefwisseling van de laatste anderhalf jaar met de stad Gent om

de hete aardappel door te schuiven – of daar lijkt het althans op. Ik vind dat niet ernstig wanneer het gaat over een zwart punt dat al zestien jaar op de lijst staat.

Ik heb een vraag over die nieuwe werkwijze, de dynamische lijst. U zegt: 'De dynamische lijst wordt gemaakt op basis van de ongevalscijfers van de drie voorgaande jaren. Zo kunnen we meteen zien welke kruispunten er als prioritair aan te pakken uitschieten. Op korte termijn proberen we dan meteen ingrepen te doen. Dat kunnen soms beperkte ingrepen zijn.' Ik vind dat een zeer goed idee. Maar hoe plant u dat eigenlijk op de lange termijn? Want uiteraard fluctueren die ongevalsstatistieken. Uiteraard fluctueren de verkeersstromen. Uiteraard veranderen inzichten en technieken die worden gebruikt op het terrein. En uiteraard zijn de budgetten niet oneindig. Ik vraag mij af hoe er op wat langere termijn kan worden gepland in het kader van de nieuwe methodieken die u hier hebt uitgelegd.

Ik heb nu het beeld van een dynamische lijst, die op basis van de meest recente gegevens wordt gemaakt, en waar datgene wat niet op korte termijn kan worden aangepakt, uiteindelijk níét zal worden aangepakt. Want vroeg of laat verdwijnt een kruispunt uiteraard door fluctuerende verkeersstromen en fluctuerende ongevalscijfers van die lijst. Verdwijnt dat dan volledig uit het zicht van uw administratie?

Ten slotte, collega's, lijkt het mij nog altijd een nuttig idee om de heer Roelants uit te nodigen en samen erover na te denken hoe we de zaken nog beter kunnen aanpakken.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, er is al heel veel gezegd. De manier van debatteren en de vraagstellingen getuigen van het feit dat dit thema meerderheid en oppositie overstijgt. We moeten dit thema samen sereen, maar daadkrachtig zeer ernstig nemen, aanpakken en oplossen.

Minister, ik dank u voor uw zeer transparante toelichting, ook wat betreft de doorlooptijden. Dit voelt echt niet goed aan. Ik denk dat we dat samen zo aanvoelen. Het punt dat de heer Keulen maakt, is zeer terecht. Het gaat hier niet over schuld of boete, het gaat erom dat we dat samen in de toekomst moeten aanpakken.

Er zijn een aantal Europese insteken in verband met termijnen, maar voor de rest gaat het om Vlaamse regelgeving. En de Vlaamse regelgeving – nogmaals: geen schuld of boete – dat zijn wijzelf, dat zijn de verkozenen des volks, dat is de regering die is samengesteld op basis van politieke meerderheden. We zouden er toch in moeten slagen om, zonder tekort te doen aan insteken van burgers of van stakeholders, die tijden op een slimme, gerichte manier beknopter te maken. Daar zijn wij aan zet. Het lijkt mij nuttig om daar iets aan te doen, eventueel in de geest van een commissie-Sauwens of binnen de administratie, met geregelde terugkoppeling naar de commissie, samen met minister Schauvliege bevoegd voor ruimtelijke ordening – want het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Daar kunnen we echt zelf iets aan doen. Dus laat ons daarmee beginnen.

Ten tweede, verwijs ik naar het punt waarmee collega Vandenbroucke geëindigd is. U hebt een coördinator aangeduid binnen de administratie. U zegt dat men constructief samenzit, ook met lokale overheden. Maar dat nam soms veel tijd in beslag, omdat er knopen moesten worden doorgehakt. Het lijkt mij goed dat er ook een terugkoppeling is, een voortgangsrapportage, naar de commissie, zodat we daar openlijk over kunnen spreken en samen druk op de ketel kunnen zetten. Dat hoeft niet te gebeuren vanuit een negatieve insteek, maar vanuit een positieve gezamenlijke verantwoordelijkheid en de wil om dat op een meer gerichte, snellere en betere manier samen te kunnen realiseren.

Dit waren mijn twee concrete voorstellen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, we hoeven er niet over te discussiëren: zoals de heer Rzoska zegt, ligt de verkeersveiligheid niet op de weegschaal. We zijn het er over de partijgrenzen heen mee eens dat daar niet over kan worden gemarchandeerd of onderhandeld.

Nochtans, minister, als we het voortgangsrapport van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bekijken, vind ik dat nog altijd problematisch.

Ik heb gezien dat in 2015 18 procent van het totale aantal doden en zwaar-gewonden fietsers waren. Dat stijgt in 2016 tot 28,7 procent. De totaliteit is gedaald, maar het absolute aantal fietsers is hetzelfde gebleven. Aangezien de totaliteit is gedaald, is het percentage fietsers gestegen. We kunnen blijven discussiëren over punten en komma's of over 1 of 2 procent, maar we mogen die tendens niet naast ons neerleggen.

Mijnheer De Clercq, ik ben het volledig met u eens. We kunnen niet stellen dat het allemaal aan de lange vergunningsprocedures ligt, want dat zijn ook Vlaamse procedures. Het probleem zit niet in de timing van de vergunningsprocedures. Als we naar de benchmark kijken, blijken we bij de snelsten in Europa te horen. Het gaat om de tijd die tussendoor verloren gaat.

Mijnheer Keulen, u hebt verwezen naar het overleg, naar de verkokering en naar de tegenstrijdige adviezen van administraties. Hierdoor is veel te veel tijd nodig voor een dossier finaal kan worden ingediend en gaat oneindig veel tijd verloren.

Minister, wat ik graag van u zou willen horen, is niet 'Het leven zoals het is: werken' of een opsomming van hoe lang alles duurt. We hebben uw administratie hierover in het verleden gedurende drie maanden in de commissie-Sauwens bevraagd. Ik zou graag van u vernemen wat er mankeert en wat we inzake nieuwe procedures kunnen doen. We hebben toen kamerbreed met heel het Vlaams Parlement 76 aanbevelingen gedaan. Wat mij betreft, zijn de twee belangrijkste resultaten hiervan de omgevingsvergunning en het decreet betreffende complexe projecten.

Het is een discussie voor een andere commissie, maar op het ogenblik dat de omgevingsvergunning, die iedereen zo belangrijk vindt, moest worden ingevoerd, heb ik vastgesteld dat een aantal stedenbouwkundige ambtenaren vragen hadden en dat Vlaanderen opnieuw op zijn kop stond. Alles werd opnieuw in vraag gesteld. De omgevingsvergunning is er nu. Dat is belangrijk want die omgevingsvergunning moet precies het net aan de kaak gestelde probleem van de verkokering voorkomen. De omgevingsvergunningscommissie moet ervoor zorgen dat de Vlaamse overheid eindelijk een integraal advies uitbrengt.

Het decreet betreffende complexe projecten moet zorgen voor eengemaakte openbare onderzoeken en besluiten, waartegen eenmaal een bezwaar kan worden ingediend. Zodra de procedure loopt, kan dit bezwaar worden ingediend.

Het decreet betreffende complexe projecten is al wat langer van kracht. De omgevingsvergunning is pas sinds 1 januari 2018 van kracht. Ik zou graag van u horen of er volgens uw agentschap onvolkomenheden aan de procedures zijn waardoor nog nodeloos veel tijd verloren gaat. Toen de omgevingsvergunning tot stand kwam, is uw administratie uitgebreid bevraagd. Ik wil van uw administratie niet horen dat het allemaal lang duurt. Dat is misschien leuk om eens tegen elkaar te zeggen, maar dat brengt nul oplossingen met zich mee. Ik zou graag de insteek van uw agentschap over die nieuwe procedures horen. Zijn er nog problemen?

Ik wil ook opmerken dat in verband met de onteigeningen dringend een tandje bij moet worden gestoken. Ik kan in verband met fietspaden dossiers van onder

het stof halen waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer al drie jaar in een onteigeningsprocedure zit. Dat gaat niet vooruit, niet omdat het agentschap geen akkoorden kan krijgen, maar omdat er gewoon te weinig capaciteit is om met de mensen te onderhandelen. Hierdoor blijven de dossiers liggen.

Ik doe een oproep aan alle leden van deze commissie. Als het Agentschap Wegen en Verkeer aanbevelingen doet om de zaken te versnellen, moeten we ook durven beslissen. Hoewel ook dit weer voor een andere commissie is, stel ik vast dat we soms durven spreken over de bezwaren die bij het begin van een procedure moeten worden ingediend. Indien iemand dat niet doet, moet hij er op het einde van de procedure ook niet meer mee afkomen. Als we in Vlaanderen dergelijke stellingen durven innemen, is het kot te klein en stappen er mensen naar het Grondwettelijk Hof omdat we de burgers monddood maken. Het is een van beide. Ofwel proberen we onze procedures te versnellen, ofwel willen we dat niet, maar moeten we hier niet verklaren dat het allemaal veel te lang duurt.

Tot slot doe ik ook een warme oproep met betrekking tot die punten waarvoor alles al tien of vijftien jaar stilligt. We moeten ook naar voorlopige maatregelen kijken. Daar wordt misschien schamper over gedaan. De heer Rzoska heeft het over verfpottenmaatregelen, maar ook die maatregelen kunnen helpen.

Minister, ondertussen heb ik nog een concrete vraag. De huidige vergunningsprocedure is er en heeft een zeer lang tracé doorlopen. Alle partijen hebben hieraan meegewerkt en aanbevelingen aan de Vlaamse Regering gedaan. Er is decretaal werk verricht. Ik zou het graag horen indien er nog problemen zijn om de zwarte punten op te lossen, zodat wij daar als decreetgever iets aan kunnen doen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste punt betreft, is het niet mijn bedoeling om de procedures te hekelen of de schuld door te schuiven en te stellen dat het kalf elders ligt gebonden. Ik heb gewoon getracht een realistisch beeld te schetsen. Met betrekking tot verschillende stappen, zoals onteigeningen, juridische procedures of de kortetermijnaanpak, heb ik in mijn antwoord onmiddellijk geduid waar volgens mij de verbeterpunten zitten waaraan recent is gewerkt of waaraan nog wordt gewerkt. Ik denk dat dit duidelijk is.

Mijnheer Keulen, ik zal het even verduidelijken. U hebt verwezen naar de lijst. Als er nul staat, betekent dit niet dat het niet is aangepakt, maar dat de middelen uit de reguliere budgetten en niet van het FFEU afkomstig zijn. Ik snap dat de legende misschien niet al te duidelijk is, maar dat is de verklaring.

Wat de ongevallencijfers betreft, de nieuwe lijst die we hanteren, is gebaseerd op de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016. Je kunt daar kritiek op hebben, maar alle begrip ervoor dat die ongevallencijfers en de verwerking daarvan, via de politie, en ook via ziekenhuizen, denk ik, wel wat tijd vergt. Ons grootste probleem is echter vooral geweest dat ze niet met een vaste periodiciteit worden gerapporteerd. Je krijgt dus een hele tijd niks, een jaar niks qua ongevallencijfers, en vervolgens krijg je in één keer alles van de afgelopen jaren. Dat biedt tot op heden weinig houvast om op door te gaan. De lijst waaraan we nu de laatste hand leggen, is dus gebaseerd op de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016.

We willen natuurlijk ook die maatregelen op korte termijn. Dat is net de essentie van de aanpak met de dynamische lijst: ervoor zorgen dat je altijd kort op de bal kunt spelen, en dat je eigenlijk ook altijd je prioriteitenlijst aanpast. Dat heeft natuurlijk een nadeel, een keerzijde van de medaille. Ik verwijs naar wat de heer Vandenbroucke vraagt. Als je een dynamische lijst aanlegt, bijvoorbeeld voor 2018, dan zeg je dat je die punten allemaal op korte termijn gaat aanpakken en dat je er ook al aanduidt voor de lange termijn. Het kan zijn dat op het moment

van de vastlegging of wanneer je klaar bent om vast te leggen, dat zwart punt geen zwart punt meer is en dat er andere prioriteiten zijn. Dan moet je ook het lef hebben om te beslissen eerst iets anders te doen. Dat is natuurlijk de keerzijde van een dynamische lijst. Je maakt de keuzes op basis van de meest actuele prioriteitenlijst. Wat is het voordeel van de historische lijst? Er is een foto genomen op één moment, in 2002, maar die foto vergeelt. Het voordeel is echter dat je duidelijkheid hebt: je komt wel aan de beurt met je zwart punt, zij het dat dat misschien wel wat zal duren, maar je komt aan de beurt. De keerzijde van een dynamische lijst is dat je die zekerheid eigenlijk niet hebt. Het kan zijn dat je zwart punt in een geactualiseerde prioriteitenlijst is gestegen in de lijst, maar het kan zijn dat het gewoon uit de prioriteitenlijst is gevallen. Dat is dan misschien ook weer positief, omdat het dan minder zwart is geworden, eerlijk gezegd – 'elk nadeel heb z'n voordeel.'

Bijvoorbeeld in Oostakker zijn we nu ook bezig met het aanpassen van de lichtenregeling. Dat is nu heel concreet, verwijzend naar die dramatische omstandigheden. Wat de lange termijn betreft, dat heb ik gezegd.

Voor alle duidelijkheid, de coördinator is al aangeduid, net vanuit de hervorming die we hebben doorgevoerd. De ratio die ik ter zake heb gevolgd, is dat het departement nog meer de regierol op zich moet nemen en 'au-dessus de la mêlée', boven de vervoersmodi, boven de entiteiten moeten staan, die zich specifiek toespitsen op hun eigen vervoersmodus. Daarom is er iemand uit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid. Ik heb daar wel vertrouwen in.

Wat het interview van de heer Roelants betreft, ik heb daarop geantwoord. Voor alle duidelijkheid, verkeersveiligheid is altijd onze prioriteit bij de aanpak van kruispunten en andere investeringen. De budgetten voor de afwerking van die lijst van 22 zijn misschien in het verleden niet altijd aanwezig geweest, omdat er trouwens toen ook een veel grotere massa van projecten was en er dus ook een grotere budgettaire massa nodig was, maar vandaag zijn die budgetten wel aanwezig. Extra budgetten zijn natuurlijk altijd mooi meegenomen, maar ik denk dat de krapte op de arbeidsmarkt een van de grootste gevaren is die ik in de toekomst op ons zie afkomen. Je ziet nu al dat bij de aannemers de gretigheid toch wel daalt om in te schrijven op offertes. Je ziet ook dat het moeilijker wordt om mensen sneller 's nachts of in de weekends te laten werken. Dat zijn problemen waar we nu naartoe gaan. Het wordt allemaal iets krapper. Je ziet ook al onmiddellijk een weerslag op de prijzen. We zien toch al een stijging van de prijzen van de offertes. We hebben twee jaar terug eigenlijk heel scherpe prijzen binnengehaald. Bijvoorbeeld voor de sluis van Terneuzen hebben we net op het gepaste moment de offerte in de markt kunnen zetten en hebben we zeer scherpe prijzen gekregen. Mochten we diezelfde offerte nu herhalen, dan denk ik dat we al een aanzienlijk hogere offerteprijs zouden krijgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat we samen eigenlijk een van de meer interessante debatten, gedachtewisselingen hebben gehad. Dat is het immers vooral. Collega De Clercq, maar ook collega Ceyssens, heeft er terecht naar verwezen: de verkeersveiligheid ligt hier niet in de weegschaal. We zeggen immers samen dat we meer verkeersveiligheid willen. Minister, 'fair enough', u bent onze grootste advocaat, onze beste advocaat om dat ook op het terrein te realiseren.

Collega Van Miert, ik wou gewoon nog aanvullend zeggen dat het geen kwestie van communicatie is. Immers, en dan gebruik ik een nieuwe uitsmijter, als alles communicatie wordt, wordt alles leugen. Dat werkt dus niet. Niet praten is slecht. Dan verlies je te veel. Als je te veel praat, dan gelooft ook geen mens dat. Je zult iets moeten doen aan de structuur, aan de organisatie, en daar zijn we samen

voor verantwoordelijk, en wat dat betreft, is het inderdaad twaalf uur. De commissie-Sauwens had ter zake immers een doorbraak moeten betekenen, maar we blijven in de praktijk toch gewoon rondjes draaien. Dat is niet goed voor onze geloofwaardigheid en dat komt uiteindelijk ook de verkeersveiligheid niet ten goede.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, ik sluit me eigenlijk aan bij collega Keulen. Ik denk dat het een interessant en goed debat was. Ik ben het met hem eens dat we als politici samen oplossingen moeten zoeken, omdat iedereen eigenlijk die zorg voor die verkeersonveiligheid naar voren schuift.

Minister, ik ben ook tevreden met uw antwoorden waarbij de administratie toch wel wat strakker een aantal principes naar voren schuift. Ik heb nog een kleine bedenking die we misschien kunnen bespreken tijdens een voortgangsrapportage over de zware punten. We zijn nog maar net gestart met die dynamische lijst, maar we moeten daar wel mee opletten. U zegt dat dynamisch betekent dat ook sommige prioriteiten kunnen verschuiven. Dat is de facto het geval bij een dynamische lijst, maar ik blijf me wel vragen stellen over het feit dat – en we kunnen niet anders – die telkens gebaseerd zijn op ongevallencijfers van een aantal jaren daarvoor. Dat is ook de reden waarom ik u vroeg naar de laatste lijst die eigenlijk gebaseerd is op ongevallencijfers uit 2014, 2015 en 2016. Ik wil vermijden dat we hier in de toekomst een discussie voeren over het feit dat een zwart punt ooit op de lijst stond, maar er om een of andere reden weer af is gevallen. Ik pleit er niet voor om opnieuw de statische lijst in te voeren, maar we moeten wel voorzichtig zijn met deze methodiek wanneer die cijfers gebaseerd zijn op cijfers van 2 à 3 jaar eerder. We mogen geen prioriteiten van de lijst halen terwijl de ongevallencijfers niet onmiddellijk of nog niet aansluiten op de dynamische lijst. Dat is een kleine overweging om die methode nog eens goed te bekijken bij een voortgangsrapportage.

Minister Ben Weyts: We leggen er nu de laatste hand aan. We zijn bijna klaar voor 2018. We hebben de ongevallencijfers tot en met 2016. Er zit maar 1 jaar tussen, dus dat sluit wel redelijk goed aan.

De voorzitter: De interpellatie en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsbussen, zoals ingezet door het Antwerpse Havenbedrijf
– 1120 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ongeveer anderhalve maand geleden heeft het Havenbedrijf het initiatief genomen om de fietsbus in te voeren met een hoge frequentie waarbij dertig passagiers met hun fiets kunnen opstappen. Dat is een heel goed initiatief binnen de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen. Specifiek voor de fietsers is dat een verbetering tegenover de huidige systemen. Deze facilitering kan enkel aangemoedigd worden.

Het Havenbedrijf moet daar echter een commerciële privépartner voor aanspreken aangezien De Lijn deze dienstverlening niet geeft. Dat zou nochtans een goede zaak zijn binnen de verwezenlijking van de modal shift.

Minister, wat denkt u over dit initiatief van het Antwerpse Havenbedrijf? Kunnen dergelijke initiatieven ondersteund worden door het departement Mobiliteit?

Kan dit initiatief als voorbeeld dienen voor De Lijn? Kan De Lijn op termijn gevraagd worden om in dergelijke fietsbussen te voorzien op specifieke trajecten?

Heeft De Lijn al de mogelijkheid onderzocht om enkele plekken in de bus of een segment van de moderne trams voor te behouden voor het vervoer van fietsen? Zijn er plannen om dit op termijn te onderzoeken of uit te voeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We zijn momenteel bezig samen met het Havenbedrijf Antwerpen om een fietsbus in te leggen tussen de Noorderlaan, de Scheldelaan en Linkeroever. De opstart is gepland voor maart-april 2018. Deze fietsbus zal fietsers met hun fiets vervoeren over de R2 en op die manier het Kanaaldok en de Schelde overbruggen. De fietsbus zal worden ingepast in het pendelbusproject dat het Havenbedrijf Antwerpen samen met de Maatschappij Linkerscheldeover organiseert. In die zin is er een financiële tegemoetkoming van de Vlaamse overheid. We zijn nu nog bezig met de financiële afspraken over de fietsbus.

Dit past volledig in onze visie op basisbereikbaarheid, combimobiliteit en het wegwerken van missing links. Initiatieven zoals de fietsbus passen in het vervoer op maat en dus in de organisatie van de basisbereikbaarheid op het niveau van de vervoerregioraad die ook verantwoordelijk is voor het budget en de uitrol van dat vervoer op maat. In de toekomst zal men met zulke maatregelen kunnen beslissen over concrete initiatieven.

Wat uw vraag over de relatie De Lijn en de fiets betreft op reguliere busverbindingen, heeft De Lijn vroeger wel wat geëxperimenteerd, niet tot algemene tevredenheid van alle reizigers en deelnemers. De bezwaren zijn van dien aard dat de commerciële snelheid er wat onder lijdt wanneer de fiets op de bus moet worden gezet. Dat is onvoorspelbaar omdat men niet weet of aan een halte mensen met de fiets zullen opstappen. Ook het veiligheidsaspect speelt een rol. Aangezien de fietsen niet worden verankerd, is de stabiliteit van de fiets niet gegarandeerd bij bruuske manoeuvres, waardoor de indeling van de bus zou moeten worden aangepast. Er werd ook geklaagd over het feit dat in sommige gevallen – maar men kan natuurlijk niet op voorhand weten waar en wanneer – fietsers met een fiets opstappen waarbij de ruimte een probleem vormt. Men heeft dan ook geoordeeld dat, met uitzondering van de kusttram, enkel plooi-fietsen toegelaten worden op bus en tram.

Bij de fietsbus gaat het niet over een traject met verschillende haltes maar over een vaste verbinding van punt a naar punt b waarbij het de bedoeling is om net fietsers aan te trekken.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb geen tijd voor een repliek, omdat ik naar een andere commissie moet vertrekken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over snelweghaltes – 1128 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kansen van combimobiliteit – 1136 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): Minister, begin februari maakten negen gemeentebesturen uit de regio Middenkempen – een gebied tussen de E34, de E313 en de N19, gewestweg tussen Turnhout en Geel – samen met de provincie Antwerpen, die mee de lead heeft genomen voor die studie, hun vraag voor bushaltes langs de snelwegen bekend. Het is een vraag die past in een zoektocht naar nieuwe en creatieve oplossingen voor de mobiliteitsproblemen in onze regio. U weet ongetwijfeld dat de E313 een van de hardnekkigste files kent in Vlaanderen, en dat elke werkdag opnieuw. Dat leidt natuurlijk ook tot sluipverkeer in de dorpskernen rond de E313.

De voorstellen voor oplossingen zijn gebundeld in een mobiliteitsstudie Middenkempen, en die bevat verschillende aspecten, maar ik beperk me, gelet op uw bevoegdheden, tot de snelbussen. Door toenemend vrachtverkeer en toenemend personenverkeer zien deze gemeenten de files langer worden, terwijl men ook daar vaststelt dat het bestaande aanbod inzake openbaar vervoer onvoldoende is om pendelaars te verleiden de auto te laten staan.

Een belangrijk element hierin is de reistijd en de frequentie. Specifiek wat deze reistijd betreft stelt men vast dat een buslijn voor iets langere afstanden moeilijk kan concurreren met de auto als de bussen snelwegen vaak moeten verlaten om reizigers tot de dichtstbijzijnde hoofdhalt van de gemeente in kwestie te brengen. Dat probleem kennen we nu met de snelbussen op de snelwegen, die toch van de snelweg af moeten geraken. Vandaar het pleidooi, mede op voordracht van de provincie, om haltes naast de pechstrook te organiseren op de autosnelweg, die dan vervolgens aansluiten op park-and-rides of carpoolparkings, fietsostrades of op haltes van regionale buslijnen. Dat bestaat al in Frankrijk. De vandaag bestaande snellijnen, zoals die tussen Antwerpen en Turnhout, mogen nu al deels gebruik maken van de pechstrook.

In een eerste reactie reageerde De Lijn, die aanwezig was in de stuurgroep voor die studie, echter afwijzend omdat de veiligheid van de pechstrook voor busreizigers op dit moment onvoldoende kan worden gegarandeerd, niettegenstaande het voorbeeld uit Frankrijk. Het Agentschap Wegen en Verkeer maakte principieel geen bezwaren, maar het moest praktisch uitvoerbaar zijn en budgettair beheersbaar blijven, wat natuurlijk vanzelfsprekend is. Het idee is toch opgenomen in de studie.

Minister, wat is uw reactie op het voorstel van de negen gemeentebesturen en de provincie Antwerpen inzake snelweghaltes? Ziet u hierin een oplossing of een nader te onderzoeken piste om busvervoer in onze regio aantrekkelijker te maken voor wie vandaag met de auto langere afstanden aflegt? Aangaande de praktische elementen, acht u het mogelijk om zulke beveiligde snelweghaltes in Vlaanderen in te plannen, en zo ja, tegen welke meerkost en op welke termijn zou dit op een veilige manier kunnen worden gerealiseerd?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, toen ik het voorstel uit de regio zag, heb ik geïnteresseerd opgekeken. Collega Bertels heeft het project al tamelijk goed beschreven en het behoeft dus verder geen uitleg. Ikzelf vraag me wel af of dat in veilige en optimale omstandigheden kan gebeuren. Teruggrijpend naar onze eerste vraag om uitleg van vandaag is dat een *conditio sine qua non*. Als het kan, moet dat zeker grondig worden onderzocht. Als we een modal shift willen bewerkstelligen, moeten we het de reizigers zo comfortabel mogelijk maken, zodat ze vanzelf de auto niet meer als primair vervoermiddel gaan bekijken.

Het idee van combimobiliteit, waarbij pendelaars fiets of wagen parkeren aan een bus- of treinhalt om door te reizen naar hun bestemming, moeten we meer in de kijker zetten om de modal shift te doen slagen. Ik wil even terugkomen op een voorstel dat ik hier al eerder hebt gelanceerd inzake combimobiliteit. Dat was het idee van een station of stopplaats in Halen. Zonder specifiek op dat dossier te focussen, wil ik daar nog eens de aandacht voor vragen, want ik denk dat er in Vlaanderen zeker en vast kansen liggen om waar verkeersaders kruisen dergelijke systemen toe te passen. Ik wil verwijzen naar de opstapplaats in Brecht langs de E19, waar inmiddels al parkeerplaatsen bij zijn gekomen en die gigantisch veel succes kent. Mensen rijden eerst met de wagen en stappen dan vlot over op de trein.

Ik heb u al meerdere keren gewezen op het Nederlandse voorbeeld langs de A2, waar perfect de modal shift kan worden gemaakt van de wagen naar de trein. Ten noorden van Maastricht, waar u deze legislatuur al een aantal keren bent geweest, werd eenzelfde systeem toegepast. Men heeft er onlangs beslist om de parkeercapaciteit van 350 wagens op te trekken naar 560. Ook dat is dus een zeer succesvol project. Ik vraag mij nog altijd af wat de echte reden is waarom u projecten als deze niet verder wilt onderzoeken. Volgens mij liggen die perfect in het verlengde van de combimobiliteit.

Minister, bent u gewonnen voor het idee om bushaltes langs snelwegen aan te leggen? Waarom wel of niet?

Indien u voor dit idee gewonnen bent, op welke plaatsen ziet u deze dan in de praktijk? Op welke termijn mogen wij dit verwachten?

Bent u van plan om alsnog te onderzoeken of er een opstapplaats kan komen voor de trein naast de snelweg in Halen en bij uitbreiding op andere plekken in Vlaanderen waar de spoorlijn en de snelweg elkaar kruisen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is natuurlijk altijd goed als er in functie van het optimaliseren van het openbaar vervoer lokale voorstellen naar boven komen. Ik pleit er al langer voor om in het kader van de basisbereikbaarheid lokale besturen en hun specifieke mobiliteitsinzichten nauwer te betrekken bij de organisatie van het openbaar vervoer. We doen dat binnen het concept van de vervoersregio's. We hebben er al vier opgestart. Er zijn er vijftien in totaal.

De Lijn was betrokken bij de studie 'Bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Middenkempen', die werd getrokken door de provincie Antwerpen. De Lijn was ook betrokken bij de conceptvorming rond 'bushaltes langsheen snelwegen'. In de studie wordt het concept echter niet toegepast, zeker niet in termen van concrete locaties. Daarvoor – zo stelde De Lijn bij de opmaak van de studie – is bijkomend studiewerk vereist.

In de ontwerpen van het kern- en aanvullend net binnen elke regio zitten uiteraard nu al verschillende snelbuslijnen vervat, waarvan bovendien sommige deeltrajecten langs de snelweg rijden. Daarbij zitten ook snelbuslijnen vanuit de Kempen naar Antwerpen, die echter geen snelweghaltes hebben. Een deel van de

verklaring is zeker dat de ophaalfunctie van die lijnen is gesitueerd op het trajectgedeelte vooraleer ze de snelweg opgaan. Dat heeft te maken met het feit dat men altijd tracht mensen zo dicht mogelijk bij hun woonst op te vangen. Vanuit de idee van combimobiliteit en van een verkeerswisselaar waar je van de ene vervoersmodus op de andere overstapt, moet je dat doen vóór de files. In veel gevallen is dat ook vóór de snelweg.

Daarnaast is er de discussie over de bereikbaarheid van die overstapplaats met de fiets en met andere vervoersmodi. Ook dat is belangrijk.

Binnen het opzet van de basisbereikbaarheid kiezen we ervoor om met een geïntegreerd hiërarchisch opgebouwd net te werken. Voor snelle verbindingen voor grote vervoersstromen kijken we in de eerste plaats naar het treinnet. Het is niet de bedoeling om voor de steden die al vlot worden ontsloten door het spoor ook een snelbus op hetzelfde traject aan te bieden. Dan ga je met de ene openbaarvervoersmodus de andere beconcurreren.

Gelet op die bedenkingen ben ik van mening dat we betreffende de combimobiliteit in de eerste plaats stappen vooruit kunnen zetten op de reeds bestaande knooppunten, zoals de treinstations. Daarom ook willen we met de NMBS de Vlaamse middelen die wij aanbieden, kunnen investeren in meer parkeerplaatsen en overstapmogelijkheden van de ene vervoersmodus, openbaar vervoer en fiets, naar de andere, de trein. Wij willen in de eerste plaats daarop focussen. Gesprekken daarover zijn aan de gang.

Mijnheer Ceyssens, tot slot herhaal ik betreffende uw zeer specifieke lokale vraag over Halen nog eens mijn antwoord op uw schriftelijke vraag van enkele maanden geleden. Los van de gekende milieubezwaren – het gaat om een inplanting in de nabijheid van de Demervallei en in bosgebied en Natura 2000-gebied – geldt ook de vraag of het wenselijk is om in landelijke dorpskernen van Linkhout of Zelem, waar de stopplaats eventueel zou komen, een grote verstoring te realiseren.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben niet helemaal tevreden, en ik zal u zeggen waarom. Ik neem aan dat wij het er allemaal over eens zijn dat het openbaar vervoer een rol kan spelen bij het verwezenlijken van de doelstelling om opnieuw leefbare dorpskernen te creëren. Alle kansen daartoe moeten wij aangrijpen. Alle gemeentebesturen hebben onderschreven wat in de studie staat: de snelweg heeft een kans als openbaarvervoercorridor. We kunnen daar combimobiliteit organiseren. De Lijn was aanwezig bij de opmaak van die studie.

Wat betreft de modal shift is er op de E313 – ik beperk me even daartoe – een potentieel van 480 reizigers per spitsuur die kunnen worden weggenomen van de andere vervoersmodi. Zij kunnen naar die bussen getrieerd worden. 480 auto's kunnen daar worden weggenomen, ook al weet ik dat een deel van die 480 autobestuurders misschien niet de trein zullen nemen. Volgens de studie zijn meer dan de helft zeker auto's die kunnen worden weggenomen als er busrijwegen en veilige haltes zouden worden georganiseerd. Natuurlijk moeten die haltes veilig zijn.

Ik heb nog een bijkomende vraag, minister. U zegt dat er nog studiewerk moet komen. Dat klopt, maar voor de E34 bijvoorbeeld staat in het actieprogramma al heel duidelijk opgenomen dat het daar sneller kan gaan. De busrijweg naar Oelegem staat letterlijk beschreven in het rapport. Dus daar kunnen we veel sneller gaan. Voor de E313 staat erin dat er een haalbaarheidsstudie moet gebeuren. Dat klopt. Dat gaan we moeten doen. Er staat heel concreet in – u zegt dat er geen concrete voorstellen in de studie staan – dat we inzake de E313 – wij zijn daar ook vragende partij voor – vóór we de modal shift organiseren, een proefproject zouden kunnen starten op de afrit voor de snelbus 68, afrit Herentals/Oost-Olen. De bus verlaat daar

de snelweg, en rijdt 2 kilometer weg van de snelweg. Men stelt voor – De Lijn was daarbij betrokken – om bij de nieuwe carpoolparking die er komt, een testproject te doen zodat de snelbus veel dichterbij de snelweg kan zijn.

Minister, kunt u dat idee volgen?

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, het doet me genoeg van u te vernemen dat we moeten inzetten op de combimobiliteit. U hebt dat meerdere malen gezegd. Alleen moeten we opletten dat we niet al bij het eerste praktische voorbeeld redenen beginnen op te sommen waarom het daar precies niet kan. Als we een overstapplaats van de ene vervoerswijze naar de andere gaan bekijken als een ruimtelijke ontwikkeling, dan hebt u een punt, dat is daar niet het gebied voor. Als het een sec overstappunt is van het ene vervoersmiddel naar het andere, moet dat daar volgens mij wel kunnen. U zegt dat het Natura 2000-gebied is, en dat wilt u niet opofferen voor de enorme winst die er kan zijn op het vlak van duurzaamheid inzake vervoer. Jammer genoeg verschillen we hier van mening.

Minister Ben Weyts: De eerste vraag is dermate gedetailleerd dat ik wil voorstellen om deze schriftelijk in te dienen. Of De Lijn in een proefproject gaat stappen in Olen, aan een specifieke afrit op 2 kilometer van de snelweg, kan ik u niet voor de vuist weg antwoorden.

Jan Bertels (sp.a): Ik zal dat doen, minister. Ik dien een schriftelijke vraag in.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onmiddellijke inning voor ongekeurde auto's – 1187 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, jammer genoeg rijden er heel wat auto's ongekeurd rond in Vlaanderen. We hebben nu wel de nummerplaatherkenningscamera's: in de steden duiken die steeds meer op. Daaraan is de databank van de keuring gekoppeld. Zo kan men veel meer vaststellingen doen van wagens die ongekeurd rondrijden.

Het probleem voor de diensten die dat vaststellen – de politie of de douane – is de huidige afhandeling van die inbreuken. Er is niet in een onmiddellijke inning van een boete voorzien, waardoor de vaststellers telkens een klassiek proces-verbaal moeten opstellen op het commissariaat, waarbij de overtreder moet worden gehoord. Dit is tijdrovend.

Bovendien moet hierdoor elk dossier door het parket worden behandeld, wat tot gevolg heeft dat de parketten richtlijnen uitvaardigen om het aantal dossiers te verminderen. Er is geen uniformiteit en geen goede afhandeling van de overtredingen.

De wet voorziet vandaag in de toepassing van onmiddellijke inningen – volgens de wet zou het dus mogelijk zijn – en er is tevens een uitvoeringsbesluit, maar dit geldt thans enkel voor zware bedrijfsvoertuigen, namelijk vrachtwagens en autocars. Een niet-gekeurde vrachtwagen in het verkeer brengen kan aanleiding geven tot een onmiddellijke inning van 990 euro.

Met de wet van 9 maart 2014 – voor een strengere recidiveregeling – is de wet van 21 juni 1985 aangepast. De voorwaarde 'bedrijfsvoertuigen' is verwijderd,

zodat nu voor elk voertuig, dus ook een gewone wagen, zo een waar u en ik mee rijden, een onmiddellijke inning wettelijk kan worden opgelegd. Tot op heden is er echter geen wijziging van het KB inzake onmiddellijke inning geweest. Dat moet ik er wel bij zeggen.

De autokeuring is intussen wel onze gewestelijke bevoegdheid geworden, ook wat betreft de bestraffing. Daarom het voorstel om op Vlaams niveau te werken met onmiddellijke inningen, of misschien nog beter, administratieve inningen in te voeren voor het in het verkeer brengen van niet-gekeurde personenvoertuigen. Het zou de afhandeling van de inbreuken sterk vereenvoudigen en de werklast bij de parketten verminderen.

Minister, zou u een systeem van onmiddellijke en/of administratieve inning willen uitwerken aangezien dit een regionale bevoegdheid is geworden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het antwoord is eigenlijk kort en bondig: neen. Er zit een redelijk rationele verklaring aan vast.

Rijden met een niet-gekeurd voertuig betekent inderdaad een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid. Op het eerste gezicht zou men inderdaad geneigd zijn te denken dat een procedure via onmiddellijke inning niets dan voordelen heeft ten opzichte van de huidige situatie. Op het vlak van de efficiëntie van de afhandeling is dat zeker en vast zo. Vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid is een proces-verbaal misschien toch een betere weg.

Met de handhaving is het de bedoeling ertoe te komen dat de voertuigen in het verkeer effectief rijwaardig zijn en dat ook blijven. Daarom moet men regelmatig naar de technische keuring en – zo nodig – passend gevolg geven aan eventuele opmerkingen die worden gegeven, zowel tijdens periodieke keuring als tijdens politionele controle. Het feit dat de vaststelling in een pv moet worden opgenomen, maakt dat er een controlemechanisme van start gaat waardoor de weggebruiker zich ook effectief in regel moet stellen. Wanneer we overgaan tot een onmiddellijke inning, betaalt men gewoon een boete op het moment zelf en is men ervan af zonder dat we weten of men effectief het voertuig in regel zal stellen, wat noodzakelijk is in functie van de verkeersveiligheid. We zijn dan elke controle kwijt. Het feit dat zijn voertuig verkeersonveilig is, kan iemand dan afkopen via de onmiddellijke geïnde boete.

De huidige procedure via pv heeft momenteel bovendien het voordeel dat potentieel ten onrechte vaststellingen meteen worden onderkend. Omdat keuring van een voertuig voornamelijk gericht is op het verhogen van de verkeersveiligheid en zeker niet op het genereren van extra snel te innen boetes, lijkt mij de huidige piste momenteel de meest aangewezen optie. Op deze manier kan ervan worden uitgegaan dat een technisch probleem ook effectief wordt aangepakt en opgevolgd.

U hebt wel een punt. Het is zo dat we de betrokken dienst vragen om samen met de parketten te onderzoeken of men niet kan komen tot een meer uniforme en efficiënte werkwijze in de toekomst.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat iemand er zich met een gewone boete vanaf kan maken en niet meer naar de keuring moet gaan. In die zin begrijp ik dat ook.

Het is misschien een vraag die we door een federale collega moeten laten stellen, maar het is natuurlijk de vraag hoeveel van die vaststellingen nu effectief tot

bestrafing leiden. Ik heb er ook geen zicht op, maar ik vind het wel verder onderzoek waard. Als zou blijken dat de parketten er zich onvoldoende mee bezighouden of dat het uiteindelijk niet tot bestrafingen leidt op korte termijn – we weten dat de rechtbanken niet altijd zo snel werken –, rijden die mensen ook nog altijd onveilig rond. Ik denk dat hoge boetes ook wel een afschrikkingseffect kunnen hebben.

Ik ga het idee dus nog niet helemaal verlaten, maar ik begrijp ook uw insteek. Vanuit verkeersveiligheid is het misschien niet meteen de beste optie, maar dan moet men wel voor 100 procent zeker zijn dat ook de federale overheid er werk van maakt. We gaan het navragen. Ik denk dat we wel een aantal mensen kennen die ons kunnen inlichten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.