



Vlaams
Parlement

vergadering **C40**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 november 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de versmalling van de E40 op Brussels grondgebied – 197 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aangepaste zone 30 – 219 (2018-2019)	7

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de versmalling van de E40 op Brussels grondgebied – 197 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, dit vraagstuk is een beetje zoals onkruid dat telkens terugkomt. Het gaat over de versmalling van de E40 en de plannen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. We hebben er hier al verschillende keren over gedebatteerd en we hebben ook telkens een ander antwoord gekregen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dus ik ben zeer benieuwd naar de huidige stand van zaken.

Mijn vraag is gebaseerd op een mededeling – of alleszins een persartikel – waarin minister-president Rudi Vervoort van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest laat blijken dat er besloten is om nog voor het einde van deze legislatuur werk te maken van die befaamde versmalling van de E40 tussen de Rand en het Reyerscomplex. Ze noemen dat het Parkwayproject en het zou inhouden dat de E40 op Brussels grondgebied versmalt van zes naar vier rijstroken. Gebaseerd op wat er in de pers is verschenen, wordt er verwacht dat het dossier in een van de komende weken op de Brusselse regeringstafel komt te liggen voor een beslissing. De impact op het Vlaamse deel van de E40 in de richting van Leuven, meer specifiek de aansluiting op Brussel van het verkeer komende uit Leuven en Limburg, is mogelijk enorm.

Minister, u gaat er nog steeds van uit dat er een proefsopstelling komt, zoals ook wij zelf hebben kunnen lezen. Dat is ook wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft aangekondigd, maar nadien hebben we daar bitter weinig over vernomen. Die beloofde proefopstelling zou er nu toch niet komen, leiden we af uit een persbericht van het kabinet van Pascal Smet, Brussels minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Desalniettemin hebben automobilistenverenigingen, wijzelf en nog anderen steeds geijverd voor een proefopstelling. Voor zover ik weet, is er over die mobiliteitsimpact ook nog geen dossier aanhangig gemaakt in een soort overleg tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Wat is uw reactie op die aankondiging van de Brusselse Regering? Komt er een soort van spoedoverleg met uw Brusselse collega's? Hebben uw Brusselse collega's u gecontacteerd om dat overleg ook effectief op te zetten? Hoe zit het nu met die voorgestelde proefopstelling? Komt die er of niet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb die berichten ook via de pers vernomen. Dat was een beetje verrassend, want mijn kabinet noch mijn administratie hebben daaromtrent informatie gekregen. Ik heb me dan wel bevraagd bij het kabinet van Pascal Smet en daar hebben ze toch wel een serieuze nuancering aan de berichtgeving aangebracht. Ik heb begrepen dat de berichtgeving niet van minister Smet zelf kwam, maar van minister-president Vervoort. Uit de toelichting die we vervolgens gekregen hebben van het kabinet van minister Smet, blijkt dat er het komende jaar nog niets ingrijpends zal gebeuren aan de E40 vanwege de lopende projecten aan de Reyerslaan. Een heraanleg is absoluut nog niet aan de orde: er zijn nog geen vergunningen en alle procedures moeten nog doorlopen worden. Ik vermoed dus dat die uitlatingen ietwat nuance verdienen en misschien wel een ander doel hadden dan aan te kondigen dat de schop in de grond ging.

Er wordt nog volop gewerkt aan de Reyerstunnels. Vier van de zes tunnelmonden worden gerenoveerd, een werk dat dit jaar afgerond zou moeten zijn. Daarna start de herinrichting van de Reyerslaan. Dat zal ten vroegste eind 2019 gedaan zijn, wat een nogal optimistische inschatting is. Daarna pas, ten vroegste in 2020 dus, komt het Parkwayproject aan bod, in de veronderstelling dat alle procedures dan al doorlopen zijn.

Het is wel zo dat er al een procedure loopt om de twee Brusselse autosnelwegen te declasseren. Brussel heeft een stukje A12 en een stukje E40 op zijn grondgebied en die wil het declasseren om de maximale snelheid te kunnen terugbrengen tot 70 kilometer per uur. Daar zou binnenkort een beslissing over vallen, maar dat staat natuurlijk los van die versmalling.

Wat het eigenlijke proefproject betreft, heeft een Brusselse studie al uitgewezen dat er geen effect zou zijn voor de ring rond Brussel. De E40 is in Vlaanderen tweemaal drie rijstroken en gaat over in tweemaal vier en zelfs tweemaal zes rijstroken in Brussel. Mocht daar een weerslag zijn, dan zou dat wat vreemd zijn. Vandaag hebben we een omgekeerde trechter. In Brussel verbreed je dus. Als de Brusselse Regering beslist om de E40 te versmallen, dan denk ik dat de weerslag daarvan beperkt zal zijn. Er zijn wel nog een aantal openstaande vragen, die een antwoord vereisen. Zo is er de vraag naar de impact op de andere gewestwegen, met name de A201, de N2, de R22 en de N226, het onderliggende wegennetwerk.

Los daarvan is er bevestigd dat er bereidheid is tot een proefproject. Ik heb meegedeeld dat dat voor mij niet noodzakelijk hoeft, zolang er maar een goed overleg is tussen de administraties. Ik denk dat ik me daar heel soepel en bereidwillig in opstel en ik hoop dat dezelfde flexibiliteit en bereidwilligheid ook in andere dossiers mogelijk zal zijn. Het belangrijkste is dat er op administratief en technisch niveau overlegd wordt. Het lijkt mij evident dat dat gebeurt en ook zal gebeuren, net zoals wij ook steeds alle informatie proberen mee te geven rond onze plannen met betrekking tot de ring rond Brussel. Dan verwacht ik ook volledige transparantie en bereidheid tot overleg. Maar nogmaals, wat dit dossier betreft, lopen de contacten met het kabinet van minister Smet goed.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Voor ik inga op wat u inhoudelijk hebt gezegd, toch de beschouwing dat veel aanhangers van onze federale staatsstructuur de mond vol hebben van samenwerkingsfederalisme, en als ze dan minister-president zijn van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dan doen ze eigenlijk alles behalve overleg plegen met hun collega's over projecten die zeer duidelijk een impact hebben op andere gewesten. Dat vind ik bijzonder jammer, en ook dat er via de pers moet worden gecommuniceerd vooraleer er echt een vorm van overleg kan zijn.

Nog een vreemde vaststelling is uiteraard dat binnen die vriendenclub van de Brusselse Regering de minister-president en de minister van Mobiliteit iets totaal anders lijken te vertellen. De ene zegt in de pers dat ze er nog voor het einde van deze legislatuur mee zullen beginnen, terwijl de andere, die bevoegd is voor de mobiliteit, aan u zegt dat er nog niks te verwachten valt in de eerstvolgende jaren, als men die timing hoort. Dat is allemaal dus een beetje vreemd.

Natuurlijk is dat allemaal waarschijnlijk deel van een politiek spel, maar het gaat hier wel over heel veel Vlamingen die proberen vanuit Limburg, vanuit Vlaams-Brabant hun hoofdstad te bereiken, bijvoorbeeld om daar elke dag te gaan werken. Dan verwachten we toch wel wat meer sérieux van onze Brusselse beleidsmakers.

Minister, u hebt gezegd dat er een Brusselse studie is die zegt dat de impact op de ring zeer klein zal zijn. Dan is de vraag uiteraard: kunnen wij een kopie van die studie krijgen van onze Brusselse collega's, zodat, in de geest van goede samenwerking, onze experts daar toch ook eens naar kunnen kijken? Er is immers uiteraard niet alleen de ring. Er is de E40, er zijn de gewestwegen, zoals u hebt aangehaald. We moeten daar op zijn minst inzage in kunnen krijgen, zodat we weten wat de parameters waren, wat er juist werd bestudeerd en of we ons ook kunnen vinden in de manier waarop die studie is uitgevoerd, en uiteraard ook of we de resultaten geloofwaardig achten.

U hebt gezegd dat, als u genoeg informatie krijgt waaruit blijkt dat een proefproject eventueel niet nodig is, dat dan voor u geen *conditio sine qua non* is. Ik wil er als vertegenwoordiger van Vlaams-Brabant en vooral Leuven toch op aandringen dat we het zekere voor het onzekere zouden nemen en zouden aandringen op dat proefproject. Wat u zegt is waar, het is een beetje een omgekeerde trechter, maar als je van Brussel naar Leuven rijdt, is het omgekeerde natuurlijk het geval, en daar zijn toch ook een aantal op- en afritten die nog in dat Brusselse stuk dienstdoen. Ik zou graag weten wat de impact daarvan is op het verkeer dat bijvoorbeeld van Brussel richting Leuven en Limburg gaat.

Ik denk dus dat dit een heel belangrijk dossier is. Ik zou u willen vragen om inzage te krijgen in die studie en om aan te dringen op het proefproject. Er is ook het volgende. U voelt me waarschijnlijk al komen. U zegt dat u zich bijzonder pragmatisch opstelt om een goede oplossing te vinden en dat u hoopt dat uw Brusselse collega's hetzelfde aan de dag zullen leggen. Dan is mijn evidente vervolgvraag: hoe zit dat nu met dat befaamde memorandum of understanding en met de werken aan de ring en de samenwerking die wij op dat gebied ook graag met Brussel aan de dag zouden leggen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, over die versmalling van de E40 hebben we hier inderdaad al regelmatig vragen gesteld. Minister, ik heb u daarover ook in de plenaire zitting al een paar keer ondervraagd, met telkens dezelfde uitleg: er is een memorandum of understanding dat op het bureau ligt van de beide ministers-presidenten, en die moeten dat eindelijk maar eens ondertekenen. Het is een beetje hetzelfde verhaal als gisteren in de plenaire vergadering met betrekking tot de onveiligheid aan de halte van De Lijn aan het treinstation Brussel-Noord. Ook in dat geval was het via de pers dat u hebt gecommuniceerd. In dit geval communiceerde de Brusselse minister-president via de pers. Zo lossen we de zaken in dit land natuurlijk niet op. Het is goed dat de administraties samenzitten. U hebt dat ook gezegd: de administraties werken goed samen. Er zal echter toch ook op bepaalde momenten op politiek vlak eens moeten worden gepraat over dit soort dossiers, want ze blijven maar aanslepen.

We hebben allemaal weet van die studie die zegt dat de effecten van die versmalling allemaal niet zo erg zullen zijn. Ik ben ook benieuwd naar die studie, dus ik steun de vraag van collega Parys om die te mogen inkijken. Ik vraag me ook af of een proefopstelling toch ook niet nodig is om te zien of die studie wel gelijk heeft. Ik blijf er immers bij dat ik vrees dat er alleszins op zeer drukke dagen, wat bijna elke dag is, wel eens een weerslag zou kunnen zijn tot aan de aansluiting van de E40 op de ring rond Brussel, en dat is daar al elke ochtend een chaotische situatie. Als de mensen die dan verder doorrijden richting Reyers-complex, ook op smallere trajecten worden gezet, dan zou dat een weerslag kunnen hebben, en dan zijn we in het Leuvense en verder door toch echt wel helemaal gezien. Ik vrees dat dat ook met een proefopstelling misschien niet voor honderd procent duidelijk zal kunnen worden gemaakt, als die te kort is of bijvoorbeeld in een vakantieperiode gebeurt, maar ik denk dat het nu toch echt

tijd wordt dat Vlaanderen die proefopstelling gewoon eist. Ze kunnen die eigenlijk morgen al klaarmaken als ze willen. Natuurlijk, wat is misschien het probleem? Ze zijn nog altijd aan die tunnels aan het werken. De Montgomerytunnel is nog altijd niet open. Als die werken aan die tunnels eenmaal gedaan zijn, dan moet men echter onmiddellijk die proefopstelling kunnen inplannen, in de hoop dat het dan geen vakantieperiode of zo is, want dan heb je weer niet de juiste effecten. Ik denk dat we dat toch minstens kunnen vragen, dat ze dat nu eens eindelijk duidelijk in hun planning zetten en dat daarover gesprekken kunnen zijn, ook op politiek niveau.

Dit was niet echt een vraag. Het was een oproep om alleszins naar die proefopstelling te gaan, om te zien hoe erg het allemaal zou kunnen zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De vergelijking met de problematiek van gisteren gaat niet op omdat er hier geen grote tegenstellingen zijn. Ik heb ook gezegd dat er een bereidheid is om effectief werk te maken van dat proefproject. Die studie is beschikbaar, ook op het internet.

Ook nu is er eigenlijk al een verminderde capaciteit door de werkzaamheden.

Wat dat memorandum of understanding betreft, hebben we bericht gekregen van minister-president Vervoort dat er opnieuw bereidheid is om daarover te praten. Ik weet niet of er intussen al een afspraak is vastgelegd, dat zal wellicht eerstdaags gebeuren.

Wat de ring rond Brussel betreft, ben ik niet zo pessimistisch. Het mobiliteitsplan van het Brusselse Gewest heeft als doelstelling om het doorgaand verkeer uit Brussel te weren waardoor 20 procent meer verkeer zou terechtkomen op de ring rond Brussel, die dan een grotere capaciteit zou moeten hebben en efficiënter zou moeten worden gebruikt. Dat is ook wat wij van plan zijn om te doen. Men zou dus kunnen zeggen dat de doelstellingen van het Brusselse Gewest aansluiten bij de onze.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik ben blij dat mijn collega uit Leuven, mevrouw Brouwers, deze vraag ondersteunt. Zij heeft daar vroeger ook al vragen over gesteld.

Minister, het is waar dat er vandaag een verminderde capaciteit is als gevolg van de werken aan de tunnelmonden aan het Reyerscomplex. Maar dat is toch nog iets anders dan wat het Brusselse Gewest van plan is met Parkway omdat daar de vermindering van de capaciteit veel vroeger richting Leuven begint dan vandaag.

Wat dat memorandum of understanding betreft, hoop ik dat u dezelfde pragmatiek en hetzelfde doorzettingsvermogen aan de dag zult kunnen leggen als in andere dossiers, en dat er eindelijk een akkoord met Brussel kan worden gesloten. Ik hoop dat dat nog voor het einde van deze legislatuur gebeurt, want wij hebben daar inderdaad gedeelde belangen. Als we daarvan uitgaan, komen we waarschijnlijk al een stapje verder wat de mobiliteit van de Vlamingen en de Brusselaars betreft, en dat is toch niet onbelangrijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aangepaste zone 30 – 219 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, dit jaar is het precies dertig jaar geleden dat de zone 30 werd opgenomen in het verkeersreglement. Naar aanleiding daarvan voerde Vias institute een enquête uit over dit concept. Daaruit blijken heel wat interessante elementen.

In Vlaanderen woont bijna een op de drie Belgen in een zone 30. 85 procent van hen is tevreden om er te wonen dankzij de verkeersveiligheid, de beperktere geluidsoverlast en minder sluipverkeer.

Opvallend is wel dat bijna zes op de tien Belgen vinden dat de zones 30 slecht zijn aangegeven. Bijna negen op de tien bestuurders geven aan al eens in een zone 30 te hebben rondgereden en dat pas na een tijdje te hebben opgemerkt. In 2016 heb ik u een schriftelijke vraag gesteld en uit uw antwoord bleek dat negen op de tien bestuurders de snelheid niet respecteren in een zone 30 die niet is aangepast.

Een duidelijkere signalisatie en een aanpassing van de infrastructuur zouden ertoe kunnen bijdragen dat de snelheidsbeperking beter wordt opgemerkt en gerespecteerd. Volgens het Viasonderzoek is 61 procent van de Vlamingen voorstander van zulke aanpassingen. Zones 30 maken het verkeer immers veiliger. Vorig jaar vond 6 procent van de ongevallen plaats in zones 30, maar 'slechts' – nog altijd te veel – 2 procent daarvan loopt fataal af. De ongevallen met voetgangers in zulke zones zijn bijna tweemaal minder dodelijk dan in zones 50.

De meest gekende zones 30 zijn schoolomgevingen, waarvan negen op de tien zijn uitgerust met dynamische borden. Dat antwoordde u op een schriftelijke vraag die ik u daar eerder over stelde. De andere zones 30 liggen in de vaste zones 30, daarvoor is die dynamische signalisatie dan ook niet opportuun. De dynamische signalisatie valt op in het straatbeeld en zorgt er samen met het tijdelijk karakter van de beperking voor dat bestuurders de snelheidsbeperking respecteren. Toch zijn schoolomgevingen helaas nog niet helemaal veilig. De weg naar school is voor vier op de tien kinderen de plaats waar ze betrokken zijn in een ongeval. Van die ongevallen gebeurt 77 procent in een perifere zone van 300 meter rond schoolinstellingen, net buiten de zone 30 die rond schoolinstellingen geldt. Vias pleitte daarom eerder al om de zones 30 rond scholen uit te breiden.

Minister, naar aanleiding van het dertigjarig bestaan van de zone 30 en de Viasenquête wil ik u een aantal vragen stellen.

Een meerderheid van de Vlamingen vindt een aangepaste zone 30 een goed idee. Hebt u een plan om de signalisatie en de infrastructuur van de gewestwegen hiervoor aan te passen?

Op welke manier kunnen steden en gemeenten zelf gestimuleerd worden om de zones 30 optimaal aan te passen voor meer visibiliteit en een snelheidsvertragende infrastructuur?

Overweegt u om de zones 30 in schoolomgevingen verder uit te breiden en/of op een andere manier de veelgebruikte wandel- en fietsroutes van en naar school verkeersveiliger te maken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een uitbreiding van de zone 30 op gewestwegen lijkt me geen goed idee, maar dat geldt natuurlijk niet voor lokale wegen. Wat de gewestwegen betreft, heeft mijn administratie samen met de administratie Onderwijs een werkboek Schoolomgevingen opgesteld. Dat werkboek gaat nog verder dan het klassieke vademecum. Wanneer men een schoolomgeving wil aanpakken, dan gaat dat over verschillende aspecten en over een totaaloplossing die men aanbiedt.

Dat werkboek gaat dus naast infrastructuur ook over educatie, over sensibilisering, over handhaving en over engagement. Dat is een instrument voor zowel wegbeheerders als schooldirecties, leerlingen, ouderraden, buurtbewoners, en De Lijn. Het wordt ook door het Agentschap Wegen en Verkeer gebruikt als leidraad om schoolomgevingen te gaan herinrichten.

In dat werkboek wordt ook een maximale perimeter van een zone 30 rond de school beschreven: men voorziet daar een beperking tot 150 meter. Scholen gelegen aan een gewestweg worden dus voorzien van een zone 30 van twee keer 150 meter, of dus 300 meter. De redenering is dat je bij maximum 150 meter de ruimtelijke band tussen de school en de betrokken snelheidsbeperking behoudt. Men vreest dat wanneer men dat nog meer zou optrekken, het risico bestaat dat weggebruikers de specifieke motivatie daarvoor uit het oog verliezen. Het gaat dus over een gewestweg, waar je, naargelang de situatie, 70 of 90 kilometer per uur mag rijden – dus meestal 70 kilometer per uur. Men voorziet een maximale perimeter van 300 meter in totaal, net vanuit de idee dat de bestuurder moet gewaarworden dat het hier gaat om een uitzonderlijke situatie, en hij zich moet houden aan een nieuwe maximale snelheid, die afwijkt van de reguliere maximale snelheid van 70 of 90 kilometer per uur.

Als we spreken over lokale wegen in het kader van de gewone zones 30, primeert in die gebieden de verblijfsfunctie, maar kan er ook een schoolomgeving vervat zijn. Daar kan een aanpassing of uitbreiding van de zone 30 net heel logisch zijn. In dat geval bevindt de schoolomgeving zich gewoon binnen een ruimere zone 30. Het is echter als wegbeheerder, zowel op lokaal niveau als op gewestniveau, natuurlijk illusoir om te denken dat enkel met het aanduiden van een zone, het werk af is. Ik kom dus terug bij het begin en de ratio die in het werkboek vervat zit: men zal toch moeten werken aan sensibilisering, aan handhaving vanzelfsprekend en aan infrastructuurmaatregelen.

Daarom heb ik ook het initiatief genomen om bij het aantreden van de nieuwe lokale besturen een budget van 10 miljoen euro vrij te maken, net in functie van het verkeersveiliger maken van schoolomgevingen. De logica is daar: een euro voor een euro. Wij willen dus maximaal de helft van de geplande investeringen bijpassen. Dat is net met de expliciete bedoeling om lokale besturen, en zeker de nieuwe meerderheden die aantreden, ertoe te verleiden in hun bestuursakkoord een investering voor het verkeersveilig maken van de schoolomgeving in te schrijven. Wij zouden daar dan immers financieel in tussenkomen. Die call is nu gelanceerd.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, u zegt dat de uitbreiding rond gewestwegen met de administraties is doorgenomen en dat u daar geen voorstander van bent. Het zou ervoor zorgen dat er minder oplettendheid is voor het feit dat het over een speciale situatie gaat, namelijk een bepaalde zone waar men maar 30 kilometer per uur mag rijden. De cijfers uit uw enquête zijn toch wel frappant: negen op de tien bestuurders geven aan dat ze het al meegemaakt hebben wanneer ze zich ergens begaven, dat ze niet zagen dat ze in een zone 30

rondreden, en dus ook geen aangepaste snelheid hadden. U zegt dat u de perimeter niet gaat uitbreiden. Maar ik heb niet onmiddellijk een antwoord gekregen rond de signalisatie: misschien moet er ook wel meer ingezet worden op extra signaleren dat men zich in een zone 30 bevindt, en niet op het uitbreiden van de perimeter. Zijn er daar mogelijkheden?

Wat de lokale wegen en de call van die 10 miljoen euro betreft, is het zeker een goede zaak voor de nieuwe lokale besturen. Ik zou u dan ook willen vragen om daar voldoende ruchtbaarheid aan te geven, zodat ieder lokaal bestuur toch de nodige initiatieven kan nemen om in te spelen op de schoolomgevingen op hun grondgebied waarvan zij weten dat ze nog onveilig zijn of niet voldoen aan schoolveilige omgevingen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat in zulke materies altijd twee combinaties spelen. Aan de ene kant mentaliteit en handhaving, en aan de andere kant architectuur van de omgeving en signalisatie. Met die twee dingen moet je werken. Mijn ervaring is ook dat hoe verder je weggeraakt van de school zelf, zo veel te minder dat mensen de impuls voelen om daar ook rekening mee te houden.

Onze gemotoriseerde voertuigen zijn ook van die aard dat met een snelheid van 30 kilometer per uur rijden over een beperkte afstand wel gaat, maar niet evident is. Zelfs als je daarover met politiemensen spreekt, kun je ze uiteraard wel aanporren om in de onmiddellijke omgeving van scholen de handhaving mee te verzekeren. Maar doe je dat verder weg, dan zeggen ze vlakaf: 'Burgemeester, we hebben eigenlijk ook geen zin om iedereen op te schrijven, omdat vandaag de auto's nu eenmaal zijn wat ze zijn.' Je kunt aan dat laatste ook alleen maar iets doen als je werkt aan mentaliteit, en vooral ook aan architectuur, aan de inrichting van de omgeving. Als dat vrijliggende banen zijn met huizen die ook nog een stuk verwijderd zijn van de rijweg, is dat zeer moeilijk, denk ik. Men moet iedereen, elke automobilist en iedereen die zich gemotoriseerd verplaatst, ook aanspreken op zijn eigen verantwoordelijkheid, want dat durven we natuurlijk steeds minder.

In de handhaving stel ik vast dat het ook niet altijd zo eenvoudig is. In de onmiddellijke schoolomgeving wel, maar niet verder weg. In de mate dat je de kans krijgt om bepaalde buurten te herinrichten – en dan heb ik het over de architectuur en de bijhorende signalisatie – moet je dat mee opnemen. Het heeft ook veel met de leesbaarheid van de weg te maken – een of twee jaar geleden viel die term hier bijna permanent in deze commissie. Met gewoon een bord te zetten en voor de rest aan de weg weinig te veranderen, denk ik eerlijk gezegd dat je enkel symbolisch iets doet naar buiten toe, en een paar mensen gaan zich daar ook aan houden. Maar wij Vlamingen hebben allemaal samen nog een hele weg af te leggen, als het gaat over onze mentaliteit als automobilist in het verkeer.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil heel kort reageren op hetgeen collega Keulen zegt over de auto's waarmee we rijden. Collega, die auto's worden bestuurd door mensen, en iedereen is perfect vrij om het gaspedaal dieper of minder diep in te drukken. Ik denk dat het nooit de schuld van de wagen is waarmee je rijdt, als je een verkeersovertreding begaat, zeker een snelheids-overtreding. Dat doe je zelf, daar kies je zelf voor.

Maar oké, logica en leesbaarheid van de weg is cruciaal. Maar laten we het nooit op de technologie steken. Het is toch altijd degene die achter het stuur zit die cruciaal is, denk ik.

Minister Ben Weyts: Ja, maar au fond zijn we het natuurlijk wel eens dat het inderdaad niet volstaat om gewoon een zone 30 aan te duiden, maar dat je infrastructurele maatregelen moet treffen. Enerzijds zullen we op de gewestwegen en op schoolomgevingen op onze gewestwegen ook nog wel werk hebben. Maar daarnaast is er net een impuls voorzien van 10 miljoen euro in het begrotingsjaar 2019, om de lokale besturen te motiveren om op lokale wegen en schoolomgevingen aan lokale wegen te gaan investeren in infrastructurele maatregelen.

Eigenlijk leggen we vooral de focus op een aantal 'quick wins', namelijk kleinere infrastructurele investeringen: paaltjes zetten, versmallingen, bloembakken. Het is aan die zaken dat we denken. En het is vooral daar dat we een ondersteuning aan willen geven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dacht op uw website 20 miljoen gelezen te hebben. Ik vraag het maar.

Minister Ben Weyts: Dat is vanuit de ratio dat die 10 miljoen, volgens het principe van een euro voor een euro, moet leiden tot een totale investering van 20 miljoen euro.

Marino Keulen (Open Vld): Oké, dan is dat duidelijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.