



Vlaams
Parlement

vergadering **C25**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 oktober 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke invoering van een verplichte autoloze zondag – 126 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de overstromingen van de Dender – 142 (2019-2020)	6
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plaatsing van verkeerslichten voor voetgangers – 184 (2019-2020)	9

VRAAG OM UITLEG van Ludwig Vandenhove aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke invoering van een verplichte autoloze zondag – 126 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (sp-a): Voorzitter, mijn vraag om uitleg betreft de autoloze zondag. Ik heb in september 2019, toen ik de vraag om uitleg heb ingediend, vastgesteld dat een vijftigtal gemeenten in Vlaanderen een autovrije of autoloze zondag hebben georganiseerd. Het deed me met heimwee aan eerdere tijden terugdenken. In de jaren 1970 hebben we vanwege de oliecrisis inderdaad autoloze zondagen georganiseerd.

Minister, bent u van plan tijdens de vijf jaar die voor u liggen de idee van een autovrije zondag of een autoloze zondag, wat nog een stuk verder gaat, te promoten of misschien zelfs één keer per jaar of per twee jaar te verplichten?

Op die manier zouden we de mensen echt met de neus op de feiten drukken. Er moet iets gebeuren. Ik heb deze week in het Vlaams Parlement rondgelopen. Ik heb een aantal commissies bezocht, vragen om uitleg beluisterd en zelf ook een aantal vragen om uitleg gesteld. Als ik naar het Vlaams regeerakkoord kijk, merk ik echter een ongelooflijke vrijblijvendheid in verband met alles wat met het klimaat te maken heeft. De mensen die hier tijdens de hoorzitting te gast waren, hebben er net nog op gewezen dat dit een van de uitdagingen voor de komende jaren wordt. We zullen er echt niet geraken door enkel over renovaties te spreken of door de burger te blijven wijsmaken dat het zonder inspanningen kan.

Minister, om die reden zijn autovrije of autoloze zondagen een goede suggestie om effectief iets te doen. Ze zouden ook op het vlak van de sensibilisering de nodige impact hebben.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Vandenhove, ik heb alleszins geen heimwee naar de jaren 1970 en nog minder naar 1956, het jaar waarin de eerste autoloze zondagen hebben plaatsgevonden. Ik weet niet of u daar heimwee naar hebt, maar u hebt me gevraagd of ik de intentie heb een verplichte autoloze zondag of autoluwe zondag – wat nog een groot verschil is – in te voeren, moet ik u onmiddellijk antwoorden dat ik dit niet van plan ben.

U weet dat het sowieso niet in de aard van liberalen ligt iets te willen verplichten. We willen de mensen veeleer stimuleren en sensibiliseren. Bijkomend wil ik opmerken dat diverse Vlaamse centrumsteden, zoals Antwerpen, Gent en Mechelen, de voorbije jaren hebben ingezet op de creatie van autoluwe binnensteden. Dat was voor hen een specifieke beleidskeuze in verband met de leefbaarheid en de mobiliteit. Om die reden hebben ze hun centrum anders ingedeeld, zonder hiertoe te worden verplicht. Daarnaast nemen een aantal steden en gemeenten één keer per jaar deel aan autoluwe initiatieven. Dit vormt meestal een onderdeel van de Week van de Mobiliteit, een initiatief van het Netwerk Duurzame Mobiliteit dat elk jaar in september plaatsvindt. Tijdens die autoluwe dag proberen de lokale besturen vooral de bestaande alternatieven inzake duurzame vervoersmodi beter in beeld te brengen en er zo de inwoners van hun stad of gemeente kennis mee te laten maken. Het doel is natuurlijk zo veel mogelijk weggebruikers uit de wagen te halen door hen voor een alternatief te laten kiezen.

Dit is uiteraard het opzet van heel het mobiliteitsbeleid dat de Vlaamse Regering voert. Dit beleid komt tot uiting in de basisbereikbaarheid. Ik blijf er echter bij dat

dit vooral een bevoegdheid van de lokale besturen is en blijft. Het staat hun volkomen vrij te participeren aan het initiatief van het Netwerk Duurzame Mobiliteit om zelf een autoluwe zondag of iets anders in die aard te organiseren. Ik denk dat alle lokale besturen voldoende knowhow en voldoende initiatiefrecht hebben om, zonder hiertoe te worden verplicht, alle mogelijke stappen te zetten.

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (sp.a): Minister, Ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik had van u niets anders verwacht. Het is niet verplicht, maar we hebben 5 jaar. Ik heb het nog eens nagekeken. Dit jaar hebben 49 of 50 gemeenten het op die datum gedaan. Een paar anderen hebben het op een ander moment gedaan. Ik neem aan dat de Vlaamse gemeenten de gemeenten nog meer zou kunnen sensibiliseren om dat te doen. Er is een verschil tussen een verplichting en het echt stimuleren, waardoor de drempel een stuk lager wordt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, mijn fractie kan de minister enkel volgen. Dit is niet iets wat we van hogerhand moeten opleggen. Het moet eigenlijk vanuit de gemeenten zelf komen. De gemeenten moeten maatregelen nemen en initiatieven bevorderen. Naast de sensibilisering is er ook nood aan structurele maatregelen. Ik denk dat we die maatregelen in het Vlaams regeerakkoord nemen. Als we naar de modal shift kijken, is het duidelijk dat in het Vlaams regeerakkoord duidelijke maatregelen en investeringen vermeld staan. Ik denk dan aan de weginfrastructuur. De realisatie van de modal shift moet nog altijd het doel van de Vlaamse Regering zijn.

Ik wil ook even het referendum in Kortrijk van afgelopen zondag aanhalen. Daar heeft 57 procent gestemd tegen de invoering van een autoloze zondag eenmaal per maand. Ik doe een oproep om in verband met die autoloze zondagen ook rekening te houden met alle aspecten van de samenleving. Ik denk hierbij vooral aan de impact die dit op de zelfstandigen kan hebben. Als de restaurants en dergelijke in een stadskern niet meer met de auto bereikbaar zijn, kan dit voor de kleine zelfstandigen heel nefast zijn. Wat die autoloze zondagen betreft, moeten we rekening houden met alle aspecten en zeker met de middenstand.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, het zal wellicht niemand zijn ontgaan dat mijn stad, Kortrijk, de afgelopen weken in de ban was van het eerste digitale referendum in Vlaanderen. De vraag was of de mensen een maandelijkse autovrije zondag een goed idee vonden. Deze mobiliteitsvraag leefde duidelijk, want maar liefst 9880 Kortrijkzanen hebben duidelijk hun stem laten horen en 57 procent van de stemmers ging er niet mee akkoord de Kortrijkse binnenstad een vaste zondag per maand autovrij te maken.

In 2017 heeft de mobiliteitsorganisatie Touring gepeild naar de mening van de Belg over een autoloze zondag. Daaruit is gebleken dat slechts een op drie Belgen een autoloze zondag nuttig vindt. Er zou te veel aandacht naar de randevenementen en te weinig aandacht naar het nuttig en sensibiliserend aspect uitgaan.

Wat ons betreft, staat het elke gemeenten vrij een autovrije dag te organiseren, maar onze fractie is er absoluut niet voor te vinden mensen dit te verplichten, zodat mensen op een specifieke dag hun auto niet kunnen gebruiken. Net om die reden zijn de maandelijkse autoloze zondagen door onze kiezers afgestraft. De automobilist betaalt al te veel taksen en weldra kan in heel Vlaanderen nog een lage-emissiezone en een kilometerheffing worden ingevoerd. De mensen nog eens extra pesten op hun vrije zondag, is er voor ons echt over.

Minister, mogen we ervan uitgaan dat u effectief niet zult ingaan op deze vraag om verplichte autovrije zondagen in te voeren?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, we zijn zeer blij dat u dit niet wilt verplichten. Ik denk dat het vooral een lokaal standpunt moet zijn. Dit kan soms ook van onderuit komen. De ene stad is de andere niet. Sommige steden zijn 'walkable cities', waar iedereen alles gemakkelijk te voet kan doen. In andere steden is het gemakkelijk met de fiets. Soms is het net de vraag van veel bewoners om eens geen auto's te laten rijden. In Brugge, bijvoorbeeld, is de autoloze zondag echt een feest. Heel de binnenstad wordt afgesloten en iedereen mag de straten innemen om terrassen te plaatsen. Iedereen is daar heel positief over.

U moet een autoloze zondag niet per se negatief belichten. U kunt er een positief verhaal van maken, waar zowel de mensen in de stad als de handelaars voordeel uit halen. Dat is de weg die u moet volgen. U moet draagvlak creëren.

Eigenlijk vond ik het Kortrijks initiatief met de online stemming zeer democratisch. Er is gedebatteerd over het gebruik van het openbaar domein en over de bereikbaarheid, wat positief is. De mensen hebben geoordeeld dat ze dit niet willen en het wordt niet ingevoerd. Ik denk dat we het debat in de steden en de gemeenten op die manier moeten voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende tussenkomsten. Mevrouw Fournier, u haalt terecht een aantal elementen aan die zijn opgenomen in het regeerakkoord, en waarmee we expliciet kiezen voor een aantal alternatieve vervoersmodi en daar ook extra investeringen voor meegeven. Zeker al mijn dank om dat nog even mee in de picture te zetten.

Zoals ook andere collega's zeggen, is het inderdaad aan de lokale besturen zelf om te bepalen of ze bepaalde delen in hun stadskern of gemeente autoluw willen maken, of dat ze willen opteren voor een maandelijks, dan wel jaarlijkse autoloze of autoluwe zondag. Ik wil ter zake opnieuw volop de lokale autonomie laten spelen. Uiteraard is er, zoals mevrouw van Volcem zegt, wel degelijk nood aan een draagvlak vooraleer men zoiets wil doen. Initiatieven zoals burgerparticipatie of referendums zijn wat dat betreft zeker een goede zaak.

Mijnheer Vandenhove, aan u specifiek als initieel indiener van de vragen zou ik toch het volgende willen meegeven. U kunt natuurlijk, als gemeenteraadslid van de stad Sint-Truiden, alsnog een initiatief nemen om ook Sint-Truiden over de streep te halen om toch deel te nemen aan de autoloze zondag die wordt gecreëerd door het Netwerk Duurzame Mobiliteit. De voorbije periode waren er ruim veertig lokale besturen die eraan hebben deelgenomen. De stad Sint-Truiden was er niet bij, dus misschien bij dezen een oproep aan u om enig initiatief te nemen.

De voorzitter: De heer Vandenhove heeft het woord.

Ludwig Vandenhove (sp.a): Ik wou eigenlijk niks meer zeggen. Er zijn tijden geweest dat er in Sint-Truiden wel een autovrije zondag was, maar goed.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de overstromingen van de Dender – 142 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, er zijn tradities: wat ik in de vorige legislatuur deed, zal ik nu opnieuw doen, namelijk continu de vinger aan de pols houden voor de vernieuwing van de stuwen en de sluizen op de Dender. Ik heb die allemaal bezocht en bekeken. Dat is industrieel erfgoed. Dat is soms nog met balken die je naar beneden laat. Dat is prachtig, maar natuurlijk is het niet voldoende voor de overstromingsproblematiek.

Minister, we hebben daar begin 2014 nog een actualiteitsdebat over gehouden. Toen was het nog minister Crevits die uw huidige functie had. Toen is men gestart met de vernieuwing van die stuwen en sluizen. Dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Uiteindelijk is men gestart met die vernieuwing, en men is gestart in Aalst en in Geraardsbergen. Fantastisch. In Geraardsbergen was er dan natuurlijk een klacht, van Milieufront Omer Wattez – ik noem die 'de groene taliban', maar goed, iedereen is daar vrij in – en die werken zijn stilgelegd. Ik geef gewoon ook even mee dat dat Milieufront ook olijk wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, en dan een klacht indient tegen de Vlaamse overheid, waardoor noodzakelijke werken plotseling stilliggen. Die liggen daar al heel lang stil. We gaan nu opnieuw richting winter. Dat betekent meer neerslag. Het waterpeil is natuurlijk nog laag, maar we weten allemaal, gezien de veranderingen die het klimaat toch ondergaat, dat we soms heel veel neerslag krijgen op korte tijd.

Gezien die ongerustheid over de problematiek van de stuwen en sluizen op de Dender had ik een aantal vragen aan u over de stand van zaken, en ook over de toekomstvisie. Kunt u een stand van zaken geven betreffende de vernieuwingswerken aan de diverse stuwen langs de Dender? Waar zitten we nu ongeveer? Is er reeds een vergunning aangevraagd voor de vernieuwing van de stuw in Geraardsbergen, en wanneer kunnen die werken daar opnieuw worden aangevat? Dat is wel belangrijk. Trekt u de ambitie van de vorige regering door, wat de volledige realisatie betekent van de vernieuwing van de stuwen van de Dender tijdens deze legislatuur? We moeten altijd met twee woorden spreken, vijf jaar is heel snel om. Maar we zijn al een tijdje bezig en ik zou graag ooit eens kunnen zeggen dat ze allemaal vernieuwd zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, dank u wel voor uw vragen. Ik heb inderdaad al een beetje zitten grasduinen in het verleden en heb gezien dat u daar inderdaad al een aantal vragen over hebt gesteld. Zoals u terecht zegt, duren procedures nogal eens lang of nemen ze wel wat tijd in beslag. Daarom is in het regeerakkoord expliciet opgenomen dat we sowieso willen gaan naar een vereenvoudiging van administratieve procedures. Maar dat neemt natuurlijk niet weg dat een aantal instanties en/of verenigingen, of die nu gesubsidieerd zijn of niet, wel eens naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen of de Raad van State willen stappen en daar al dan niet hun gelijk krijgen.

U vraagt een stand van zaken van de vernieuwingswerken van de verschillende stuwen. U weet dat ik nog niet zo heel lang op deze stoel zit, maar we hebben toch navraag gedaan bij de Vlaamse Waterweg naar hoe het nu zit met de werken aan die stuwen. Met betrekking tot de stuwen in Idegem en Pollare lopen de studies op dit ogenblik volop. In het kader van het milieueffectenrapport verwacht men dat

de studie stilaan naar haar einde gaat en dat dan in de loop van 2020 de aanbestedingsprocedure zal kunnen worden opgestart. De timing van dat project heeft wat vertraging opgelopen, doordat het studietraject meer tijd in beslag heeft genomen.

Dan kom ik bij de stuwsluis in Denderleeuw. Ook hier is de studie voor vernieuwing verdergezet. De studieopdracht is opgestart voor de opmaak van het aanbestedingsontwerp. Volgens de huidige timing kunnen de werken, na het verkrijgen van de omgevingsvergunning, ten vroegste aanvangen in 2021. Ook hier is de timing opgeschoven door een vertraging in het studietraject als dusdanig, dat opnieuw meer tijd in beslag heeft genomen.

Dan is er de studie van de afbraak van de stuw te Terafene en de aanpassingswerken van het pand Denderleeuw-Terafene. De stabiliteitsscreening van de bestaande oevers is afgerond. In de loop van 2020 zal ook de ontwerpstudie afgerond zijn en kan het vergunningstraject opgestart worden. De afschaffing van het stuwsluiscomplex in Terafene kan pas gerealiseerd worden nadat de sluis in Denderleeuw is verdiept en de werken aan het pand zijn uitgevoerd.

Wat betreft de stuwsluis te Aalst, kunnen de werken voor de vernieuwing verdergezet worden. Men was daar bezig met de civiele werken met betrekking tot de nieuwe stuw en de sluis. Die werden beëindigd in 2018. En de realisatie van de beweegbare waterkeringen, met name de stuwen en de sluisdeuren, is begonnen in 2019. De realisatie van de nieuwe oeverconstructies wordt verdergezet, waarna dan de uitvoering van de baggerwerken in de loop van 2020 kan starten. De resterende werken, zoals de omgevingsaanleg, worden voorbereid voor verdere uitvoering.

Er is tot op heden geen nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd voor de vernieuwing van de stuw in Geraardsbergen. U kent de situatie uit het verleden. De vorige omgevingsvergunning is vernietigd op initiatief van het Milieufront Omer Wattez, dat naar de Raad van State is getrokken. De administratie heeft mij alleszins laten weten dat, onder voorbehoud van verdere onvoorziene omstandigheden, men verwacht dat de aanvraag voor de nieuwe omgevingsvergunning kan worden ingediend in de zomer van 2020. Dat betekent dat de werken dan ten vroegste na het verkrijgen van de omgevingsvergunning zouden kunnen worden hervat in het voorjaar van 2021. Ook hier is de timing opgeschoven, doordat het studietraject opnieuw meer tijd in beslag heeft genomen.

Het studietraject ter voorbereiding van de vergunningsaanvraag is op verschillende plaatsen geactualiseerd en verbeterd. Men heeft onder andere een aantal nieuwe elementen moeten invoegen op basis van het hydraulische model dat moet worden bijgesteld op basis van de studies. Er is ook een herontwerp gekomen van de vispassage en de impact op de monumenten en het landschap. Daar is allemaal rekening mee gehouden, vandaar dat er heel wat meer tijd is uitgetrokken voor het voorafgaande werk om de omgevingsvergunning straks te kunnen indienen.

U vroeg tot slot of we de ambitie van de vorige regering doortrekken en of we de volledige realisatie van de vernieuwing van de stuwen tijdens deze legislatuur willen doorzetten. Ik kan wat dat betreft verwijzen naar wat in het regeerakkoord staat. Deze Vlaamse Regering wil zeker verder inzetten op het beheersen van de overstromingsrisico's, alsook op het vereenvoudigen van administratieve procedures.

Als gevolg van de ruimtelijke complexiteit van de overstromingsproblematiek in de Dendervallei bundelen de Vlaamse Waterweg nv, het Departement Omgeving en de provincie Oost-Vlaanderen sinds 2016 alle krachten en alle initiatieven in de Dendervallei om de urgente opgave inzake omgevingskwaliteit, waaronder ook waterveiligheid, geïntegreerd aan te pakken.

We zetten de projecten die in het verleden zijn opgestart verder. We gaan daar ook naar een gebiedsgerichte samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de lokale beleidsactoren om op die manier de verschillende initiatieven en acties wederzijds te kunnen versterken.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Er is een sluis niet behandeld, namelijk de stuw van Denderbelle. Mijn excuses. Misschien kunt u mij dat nog schriftelijk bezorgen. Dat is de stuw op de Dender tussen de grens Dendermonde-Oudegem en Denderbelle. Ik denk dat daar ook werken gepland zijn, maar de situatie is niet even precair als bij de andere.

Ik dank u voor uw antwoord. U mag het mij niet kwalijk nemen dat ik het nog geregeld zal vragen.

Ik begrijp de inspanningen die door de Vlaamse Waterweg worden geleverd. Ik heb ook respect voor het studiewerk dat moet gebeuren. We zien echter dat de timing nu al vooruit wordt geschoven. Dat betekent dat zaken later uitgevoerd zullen worden. Ik begrijp uiteraard dat studies uitgevoerd moeten worden, maar we gaan altijd weer naar vertragingen van noodzakelijke werken.

Ik neem uw antwoord mee en zal het overbrengen. Ik hoop dat we toch vooruitgang kunnen boeken, zeker wat betreft Geraardsbergen. Daar wordt nu alles geregeld via een noodstuw. Als we zware neerslag krijgen – de Dender is een regenrivier –, dan hou ik altijd mijn hart vast. Ik weet dat men daar bedachtzaam op is en dat men dat zeker goed in het oog houdt. Ik hoop alleen dat de timing die nu is vastgelegd gehandhaafd kan blijven. Ik hoop ook dat ik ooit nog eens een fles champagne kan breken op een van die nieuwe sluisdeuren in Geraardsbergen en er een goeie mattentaart achterover kan slaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik had graag nog wat informatie gekregen over de financiering van het Sigma-plan. Dat is het plan om Vlaanderen te beschermen tegen overstromingen. Dat is ook een plan om de riviernatuur alle kansen te geven. Ik woon in een streek waar men een gecontroleerd overstromingsgebied van niet minder dan 189 hectare wil creëren en ook een paar kleine gebieden wil ontpolderen. Dat alles om de last op het Scheldebekken te vermindern.

Ik zie in het ontwerp van de Vlaamse begroting dat men in 2020 15 miljoen euro wil spenderen voor de aanpak van de zogenaamde signaalgebieden. Dat zijn gebieden met een groot risico op wateroverlast. Zoals gezegd, de Denderstreek hoort daar zeker bij. Er zijn ook andere streken in Vlaanderen die daar gevoelig voor zijn.

Minister, zijn de uitgaven in het kader van het Sigma-plan voor de ontpoldering, voor het creëren van overstromingsgebieden en dergelijke, mee opgenomen in die 15 miljoen euro die men volgend jaar wil spenderen? Of zijn daar nog andere budgetten voor opgenomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, misschien eventjes nog ter aanvulling, u moet misschien acht flessen champagne klaarzetten, want u weet dat het acht sluizen zijn en niet één.

Over Denderbelle had ik inderdaad niets gezegd, maar daarover kan ik u nog meegeven dat de vernieuwing van de stuwen in Denderbelle kadert in de opwaardering

van de Dender tot 1350 ton tussen Aalst en Dendermonde. U weet dat er momenteel in Denderbelle maar één stuwopening is. Bij de nieuwbouwwerken wordt er in het kader van de bedrijfszekerheid in een ontdubbelde stuw voorzien. Daarvoor is er op dit ogenblik een aanbestedingsdossier en een dossier voor de aanvraag van een omgevingsvergunning. Daarom trent lopen de studies. Die zijn reeds vergevorderd, maar ze zijn nog niet volledig gefinaliseerd, dus ook daarover zullen we te gelegener tijd wel meer informatie kunnen geven. Ik had al begrepen dat u nog diverse keren die vraag hier in deze commissie zult herhalen. Net zozeer als u hoop ik dat dat snel vooruitgaat en dat we ook daarop een fles cava, champagne of wat het ook moge zijn, mogen openen ... *(Opmerkingen van Mercedes Van Volcem)*

En gin-tonic voor mevrouw Van Volcem. *(Gelach)*

Alleszins hoop ik dat de werken zo snel mogelijk vooruit kunnen gaan.

Wat de financiering van het Sigmaplan betreft, of de budgetten die inderdaad zijn uitgetrokken voor de watergevoelige overstromingsgebieden, ik denk dat ik daarvoor vooral moet verwijzen naar collega Demir in de commissie Ruimtelijke Ordening, maar we zullen alleszins een en ander navragen, want daarover heb ik hier vandaag niet de juiste detailcijfers voorhanden voor u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plaatsing van verkeerslichten voor voetgangers – 184 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, verkeerslichten worden in de regel rechts in de rijrichting geplaatst, vóór het kruispunt. Volgens de wegcode is het bij een rood licht verboden het verkeerslicht voorbij te rijden. Verkeerslichten voor voetgangers staan evenwel aan de overkant van de oversteekplaats. De wegcode spreekt hier van een verbod om zich op de rijbaan te begeven. Dat leidt soms tot heel verwarrende situaties. Zo kan het zijn dat aan eenzelfde paal op de middenberm van een weg het licht voor voetgangers op groen kan staan en voor fietsers op rood. Nochtans is de verkeerssituatie voor beiden identiek: groen licht voor het eerste deel van de oversteek en rood licht voor het tweede gedeelte. Veel voetgangers slaan dan ook aan het twijfelen wanneer het verkeerslicht tijdens de oversteek op rood springt. Autobestuurders die rechts afslaan, baseren zich ook vaak ten onrechte op het rode verkeerslicht voor de voetgangers.

In Nederland is evenwel vanaf 1 juli een wetswijziging van kracht geworden waardoor wegbeheerders ervoor kunnen opteren om de verkeerslichten voor voetgangers ook vóór de oversteekplaats te plaatsen in plaats van aan de overzijde. Bijvoorbeeld de steden 's-Hertogenbosch en Maastricht hebben op enkele kruispunten dan ook voor die nieuwe aanpak geopteerd. Zij beargumenteren dat die opstelling veel duidelijker is voor voetgangers én voor andere weggebruikers.

Minister, vandaar mijn vraag aan u. Werden er in Vlaanderen al onderzoeken gedaan naar de ideale plaatsing van verkeerslichten voor voetgangers? Hoe staat u ten opzichte van de wetswijziging in Nederland waardoor wegbeheerders kunnen opteren voor de plaatsing van de voetgangersverkeerslichten vóór de oversteek?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, dank u wel voor uw vraag. Ik kan wat dat betreft meegeven dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op dit ogenblik een proefproject uitvoert waarbij op twee locaties voetgangerslichten vóór het kruispunt worden geplaatst. Het gaat onder meer over het kruispunt op de N9, van de Maalse Steenweg met Doornhut en Vossensteert. Dat is in Brugge en u waarschijnlijk welbekend. Het gaat ook over het kruispunt tussen de N8, de Kortrijkstraat, en de N32 in Menen. Dat zal mevrouw Fournier waarschijnlijk bekend zijn. Ook daar is er op dit ogenblik een proefproject. Op beide locaties werden afgelopen zomer voetgangerslichten op ooghoogte vóór de oversteek geplaatst in plaats van erna. Dit proefproject zal geëvalueerd worden, onder andere aan de hand van de voor- en nastudie op basis van een conflict- en gedragsobservatie. De resultaten van de evaluatie worden midden 2020 verwacht.

Ook het Agentschap Wegen en Verkeer heeft geconstateerd dat de autobestuurders die rechts afslaan, zich vaak onterecht baseren op het rode verkeerslicht voor voetgangers. Daarmee brengen ze zowel de voetgangers als de fietsers, die op dat moment nog groen kunnen hebben, in gevaar. Dat heeft reeds tot ongevallen geleid. Daarom heeft de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) besloten om enkele maatregelen te treffen en alternatieve oplossingen te zoeken. Een maatregel die in toenemende mate wordt getroffen, is het conflictvrij regelen van afslaande automobilisten ten opzichte van voetgangers en fietsers door ze niet gelijktijdig groen licht te geven. Dat is echter niet altijd mogelijk, omdat er dan vaak problemen zijn met aanvaardbare wachttijden.

Een alternatieve oplossing is het voor de oversteek plaatsen van de voetgangerslichten. Het verkeersreglement verbiedt een dergelijke plaatsing op dit ogenblik niet. De voetgangerslichten moeten wel zodanig gericht worden dat verwarring met de lichten voor automobilisten uitgesloten is. Het kan dus, maar het mag geen verwarring creëren.

Deze maatregel heeft, naast het verminderen van de hierboven geschetste problematiek, ook een aantal andere potentiële voordelen. De veelvuldige klacht over de verkeerde interpretatie dat je aan de overzijde zou moeten zijn vooraleer het voetgangerslicht rood is, valt dan immers weg. Het kan ook de verkeersagressie vermijden tegen voetgangers die nu nog aan het oversteken zijn tijdens rood licht, terwijl ze tijdens groen licht aan hun oversteektraject begonnen zijn.

Er zijn natuurlijk ook nadelen te verwachten van voetgangerslichten voor de oversteek. Zeker op korte termijn zal het nog wat onwennig aanvoelen om over te steken zonder te weten, vooraleer men aan de overkant is, of het licht nog groen is. De plaatsing aan de overkant wordt ook reeds decennialang toegepast. Mensen zijn dat gewoon. Mensen zijn vertrouwd met die situatie. En ook de andere verkeersdeelnemers zijn daarmee vertrouwd. Dus als we het initiatief zouden willen voortzetten, zou er sowieso heel wat moeten worden ingezet op een duidelijke sensibiliseringscampagne. Maar een en ander zal dus midden 2020 geëvalueerd worden, als de twee proefprojecten worden geherevalueerd.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Bedankt voor uw antwoord, minister. Is het dan mogelijk om midden 2020, zodra de resultaten bekend zijn, de resultaten aan de commissie mee te delen, zodat noch mevrouw Fournier, noch ikzelf als observator moeten functioneren in onze stad?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik nodig jullie allemaal uit naar Menen om eens gezamenlijk de oversteek te maken op het bewuste zebrapad, met een glaasje cava of champagne of een gin-tonic, we zien wel. *(Opmerkingen. Gelach)*

Vorige week hebben we in de commissie een uitgebreide discussie gehad over de verkeersveiligheid. Elk initiatief dat we kunnen nemen om de verkeersveiligheid te verhogen, kunnen we alleen maar toejuichen. Het initiatief van collega Van Volcem kunnen we dus alleen maar steunen.

Minister, ik verwijs graag ook naar een ander initiatief, dat uw voorganger genomen heeft, namelijk de gevleugelde zebrapaden. Dat zijn zebrapaden die aan de ene kant langer zijn, om automobilisten vroeger te doen stoppen voordat mensen oversteken op het zebrapad. Er werden in 2019 drie proefprojecten uitgeschreven: in Brugge, Melle en Zottegem. De resultaten van die proefprojecten waren heel positief, volgens de toenmalige minister. Er zijn natuurlijk bepaalde criteria aan verbonden, onder andere de nabijheid van kleuterscholen en lagere school, een verhoogd verkeerseiland, brede voetpaden en dergelijke. Minister Weyts had toen ook gezegd dat er een tiental locaties geselecteerd werden langs gewestwegen. Die zouden 'in de komende maanden' worden uitgerold en uitgevoerd. Hebt u weet van dat initiatief, minister? Bent u daar voorstander van? Zult u die uitrol bekijken en uitvoeren op die tien verschillende locaties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik heb uw bijkomende vraag over de gevleugelde zebrapaden genoteerd. Het initiatief was mij nog niet bekend. U zult begrijpen dat ik mij nog volop aan het inwerken ben en dat er heel wat dossiers liggen. Ik zal alleszins navragen wat die drie proefprojecten al dan niet voor resultaten hebben. We kunnen dat te gepasten tijde bezorgen. U sprak ook over tien locaties langs gewestwegen. We noteren dat allemaal. We zullen dat navragen bij de administratie. Als we daar een concreet antwoord op hebben, zullen we u dat bezorgen. En anders zal het voor een volgende fase zijn. Ik kan nu niet expliciet zeggen hoever het daarmee staat, maar ik ga het zeker navragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.