



Vlaams  
Parlement

vergadering **C265**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 juli 2020

*(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)*

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor het afleggen van het rijexamen – 2807 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het wilddetectiesysteem – 2819 (2019-2020)	6
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het annuleren van de BOB-affichecampagne deze zomer – 2820 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een zomer zonder BOB-campagne – 2847 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studieopdracht voor de Vlaamse lichtvisie voor fietspaden – 3004 (2019-2020)	16
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trajectcontroles – 2825 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij het uitvoeren van trajectcontroles – 2879 (2019-2020)	18
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdere uitvoering van het Seine-Scheldeproject – 2714 (2019-2020)	23
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de E17 – 2915 (2019-2020)	28
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betrokkenheid van De Lijn bij de druktebarometer aan de kust – 2963 (2019-2020)	33

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor het afleggen van het rijexamen – 2807 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, voor onze studenten is de examentijd net voorbij, maar voor het rijexamen ziet het ernaar uit dat het nog een lange zomer gaat worden. Ook de examencentra hebben hun deuren moeten sluiten van 16 maart tot en met 17 mei. Als we weten dat er onder normale omstandigheden ongeveer 10.000 tot 15.000 examens per maand plaatsvinden, dan leert een snelle rekensom ons dat er ongeveer 25.000 geplande rijexamens niet door konden gaan, zo meldt de rijcholenfederatie ons alleszins.

Kandidaat-bestuurders konden na de heropstart op 18 mei een nieuw moment vastleggen. Examens die vanaf 18 mei reeds gepland stonden, bleven onveranderd, waardoor kandidaten die hun examens tijdens de coronacrisis gemist hebben, achter aan het rijtje moeten aansluiten. Hierdoor ontstaan er natuurlijk lange wachttijden voor het afleggen van het rijexamen. Ook wie een herexamen heeft voor het rijbewijs B, moet nu een langere wachtperiode overbruggen om te herkansen. Onze goede collega Karin Brouwers vertelde me zelfs dat de vriend van haar dochter pas op 13 november een herexamen kon afleggen. Dat is natuurlijk heel erg laat, zeker als je weet dat het vaak om mensen gaat die op dat moment aan het zoeken zijn naar werk en daarvoor soms een auto nodig hebben.

Hoe lang zijn de wachttijden momenteel voor het afleggen van het rijexamen B? Gelden die wachttijden overal? Moet iedereen die niet geslaagd is, wachten tot het eind van dit jaar om een herkansing af te leggen?

Ziet u ergens een mogelijkheid om deze wachttijden te verkorten? Indien ja, hoe?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** De wachttijden zijn momenteel inderdaad langer dan gewoonlijk. In de periode van midden maart tot eind mei zijn meer dan 30.000 praktijkexamens niet kunnen doorgaan, wat zich nu natuurlijk vertaalt in een groter aantal af te leggen examens, boven op de examens die normaal gesproken in deze periode zouden plaatsvinden. De zomerperiode is bovendien traditioneel altijd al een drukke periode in de examencentra. Er moet dus een hele achterstand worden ingehaald.

U vraagt of die wachttijden overal gelden. Welnu, er spelen verschillende factoren. Enerzijds is er de achterstand gecreëerd door de coronaperiode, maar op dit ogenblik bieden er zich ook veel meer mensen aan voor een rijbewijs categorie A, waarschijnlijk omdat men meer vakantie gaat nemen dichtbij huis. Door het arrest van de Raad van State is de termijn van negen maanden bovendien teruggebracht naar drie maanden, waardoor er zich veel meer mensen sneller kunnen aanbieden voor het praktijkexamen categorie B. Dat zorgt ook voor een stijging. Deze verschillende factoren komen nu samen en zorgen dus voor langere wachttijden.

De wachttijden zijn verschillend per examencentrum. Niet elk centrum heeft immers evenveel capaciteit om de extra vraag aan te kunnen. Indien in een klein examencentrum bijvoorbeeld een examiner afwezig is door ziekte of een andere reden, dan heeft dit onmiddellijk een impact op de planning en de wachttijd. Bovendien is de vraag van kandidaten in sommige examencentra een stuk groter dan in andere.

We hebben de wachttijden voor kandidaten in vrije begeleiding per examencentrum op 29 juni opgevraagd. U zult begrijpen dat er ook nog een verschil is tussen kandidaten in vrije begeleiding en kandidaten die via de rijsschool leren rijden. Wat de kandidaten in vrije begeleiding betreft, blijkt dat je in Roeselare, Eeklo, Erembodegem en Sint-Niklaas al op 15 juli een examen categorie B kunt afleggen, in Oostende op 21 juli, in Brugge op 15 augustus en in Wevelgem op 20 augustus. In de centra van Mollem, Deurne, Alken, Kontich, Geel, Haasrode, Bree, Gent en Brakel moet je momenteel wachten tot 15 september. We blijven de situatie uiteraard op de voet volgen en we hebben via de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA Vlaanderen) gisteren nog doorgekregen dat de wachttijd ook in de centra van Erembodegem en Sint-Niklaas intussen is opgelopen tot midden september. Voor de rijsscholen ligt het iets anders, omdat zij hun examens meestal twee maanden op voorhand kunnen inplannen.

GOCA volgt alles verder op. Tijdens de coronacrisis hebben we een taskforce voor de rijsscholen opgericht om alles in goede banen te kunnen leiden. In het kader daarvan wordt ook nu nog regelmatig overleg gepleegd en wordt alles goed opgevolgd, om zo tot de nodige oplossingen te kunnen komen.

Wat de mogelijkheden betreft om de wachttijden te verkorten, kan ik meegeven dat er meerdere mogelijkheden zijn. Ten eerste worden de beschikbare examinatoren maximaal ingezet. Sinds de heropening van de examencentra vragen we hun om meer uren te presteren dan in een normale of reguliere periode. Zij werken tot het eind van dit jaar maximaal 20 procent meer, maar in de eerste twee weken van juni presteerden sommigen tot wel 25 procent meer, hebben we al kunnen vaststellen.

We hebben ook een oplossing gevonden door een examen naar voren te schuiven voor kandidaat-examinatoren. Normaal gezien stond die opleiding gepland voor het najaar, maar we hebben dat dus vervroegd. 8 kandidaat-examinatoren hebben examens afgelegd. 6 van de 8 kandidaten zijn geslaagd en zij zullen dus onmiddellijk kunnen worden ingezet, boven op de 142 reeds actieve examinatoren.

We hebben trouwens gevraagd aan de examencentra om de achterstand tegen het einde van het jaar volledig weg te werken. We hebben daartoe een ministerieel besluit genomen om de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen te verlengen. In eerste instantie gold die verlenging tot 30 september, daarna hebben we nog een bijkomende verlenging toegekend tot eind 2020. Dat moest natuurlijk afgestemd worden met federale regelgeving, omdat voorlopige rijbewijzen in principe maar tot 30 september geldig waren. Mensen konden tussen 30 september en 31 december dan wel nog een praktijkexamen afleggen, maar mochten niet meer oefenen met hun voorlopig rijbewijs. We hebben daaromtrent contact opgenomen met minister Bellot en er is ondertussen een ontwerp van koninklijk besluit overgemaakt om het voorlopig rijbewijs te verlengen tot eind dit jaar, zodat iedereen tot dan praktijkervaring kan opdoen, gedekt door een geldig voorlopig rijbewijs.

Aan de taskforce die ik daarnet al vermeld heb, hebben we ook gevraagd om ons eventuele bijkomende suggesties of voorstellen zeker te melden, omdat we die zeker allemaal willen meenemen.

Tot zover mijn antwoord. We hopen in ieder geval dat we de achterstand via overleg en dankzij de maatregelen die we genomen hebben, weg kunnen werken.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Dank u wel, minister, ook voor de volledigheid omtrent de achterstand in de verschillende examencentra. Als ik dat antwoord zo beluister, dan heb ik de indruk dat de situatie in het oostelijk gedeelte van Vlaanderen problematischer is dan in het westelijk gedeelte, want daar zitten de langste

wachttijden. Ik denk dat het goed is dat er een aantal initiatieven genomen worden, zoals het verlengen van de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen, maar wat we moeten vermijden, minister, is dat we de achterstand blijven meeslepen, want ondertussen blijven er zich nieuwe kandidaat-bestuurders aanmelden, ook voor andere categorieën rijbewijs, zoals mensen die in coronatijden – het corona-effect – met de moto door Vlaanderen willen gaan rijden. We moeten er dus voor zorgen dat we die achterstand op een bepaald moment hebben weggewerkt .

Mijn bijkomende vraag is dus eigenlijk of er een optie is – en dan moet er misschien ook eens gekeken worden naar het feit dat er in het oostelijk gedeelte van Vlaanderen blijkbaar meer achterstand is dan in het westelijk gedeelte – om ergens een tussencapaciteit te voorzien of ergens een bijkomende capaciteit te creëren, zodat die achterstand eigenlijk helemaal weggewerkt kan worden. Ik ben namelijk bang dat we die achterstand met ons mee gaan blijven slepen de komende maanden, want er komen altijd maar nieuwe kandidaat-bestuurders bij.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Welke maatregelen nemen we nog? Door in het kader van die taskforce veel onderling overleg te houden, hebben we bijvoorbeeld de suggestie gekregen om de examens voor de motorfiets op het terrein van het examencentrum te laten plaatsvinden. We hebben dat onderling besproken, ook binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en we hebben daar al groen licht voor gekregen en gegeven. Dat zorgt al voor een bijkomende mogelijkheid.

We moeten inderdaad proberen om de achterstand zo snel mogelijk weg te werken. We zitten inderdaad met die 30.000 examens die tussen nu en het einde van dit jaar afgelegd moeten worden. Maar ik denk, en dat wordt heel goed opgevolgd door GOCA en door alle participanten binnen de taskforce, dat men die achterstand wel kan wegwerken. Het probleem met de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen is opgelost, er zijn extra examinatoren, de examinatoren presteren meer uren en de examens voor de motorfiets kunnen op de terreinen van het examencentrum worden afgelegd. Dankzij al die maatregelen denkt men de achterstand te kunnen inhalen.

Uiteraard moeten we waakzaam blijven, zeker als er misschien een tweede golf zou komen, maar zoals het er nu uitziet, zou de achterstand weggewerkt moeten kunnen worden.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Dank u wel, minister. Ik ga ervan uit dat u dit van zeer nabij blijft opvolgen.

Gisteren vernamen we dat het aantal vacatures in juni weer het normale peil bereikt heeft, wat goed nieuws is. Uiteraard is niet elke vacature gelinkt aan het rijbewijs en het moet ook onze ambitie zijn om eigenlijk zo weinig mogelijk vacatures te hebben die gelinkt zijn aan het rijbewijs, maar ondertussen moeten we er wel voor zorgen dat jonge mensen die afgestudeerd zijn, die aan het solliciteren zijn en voor hun job een rijbewijs nodig hebben, zo snel mogelijk een rijexamen kunnen afleggen. Dat is belangrijk om op te volgen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het wild-detectiesysteem  
– 2819 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik heb hierover al veel vragen om uitleg gesteld, ook aan uw voorganger. Iets wat me enorm bezorgd maakt, is zeker en vast de komst van grote dieren in onze regio. Ik denk dan vooral aan het gevaar van everzwijnen, want we zien dat er elk jaar meer ongevallen met everzwijnen plaatsvinden. We mogen hier zeker niet onverschillig voor blijven. We vragen landbouwers om hun akkers te beschermen en particulieren om hun tuinen te beschermen. Ik denk dat de Vlaamse overheid ook in staat moet zijn om de wegen te beschermen.

Ik verwijs even naar de cijfers. In 2018 zijn enkel al in de verschillende politiezones in Limburg 163 ongevallen met everzwijnen geregistreerd. Het gaat dan om de mensen die daadwerkelijk een aangifte hebben gedaan. Iemand die enkel stoffelijke schade heeft en geen omniumverzekering heeft, zal in de praktijk geen aangifte doen. Wild is res nullius en draagt geen verantwoordelijkheid. Wie geen omniumverzekering heeft, kan de kosten niet verhalen en doet geen aangifte. Wat de verkeersveiligheid betreft, moeten deze cijfers ons desalniettemin bezorgd maken.

De afrastering van de wegen kan een oplossing zijn. Ik heb er al vaak op aangedrongen om met afrastering in te grijpen op de plekken waar wegen door bosrijke gebieden lopen en waar bossen tot de rand van de weg komen. Ik spreek dan vooral over Limburg en de Antwerpse Kempen. Ik denk dat er op dat vlak heel wat werk voor de boeg is in Vlaanderen.

Ik heb met bijzonder veel belangstelling het pilootproject inzake wilddetectie gevolgd dat op 25 maart 2019 is geactiveerd en dat loopt langs de Kamperbaan, tussen Leopoldsburg en Hechtel-Eksel. Die weg is langs beide zijden volledig afgerasterd. De dieren worden met ecorasters naar oversteekplaatsen geleid. Daar stuurt een detectiesysteem dynamische verkeersborden aan. Hierdoor wordt de weggebruiker gewaarschuwd en gedwongen zijn snelheid te verlagen, eerst tot 70 kilometer per uur, en bij de opening waar het wild kan oversteken, zelfs tot 50 kilometer per uur.

Die wilddetectie gebeurt op basis van twee principes, namelijk vlakdetectie en lijndetectie. Bij vlakdetectie screenen sensoren een ruimere zone op passerende dieren. Lijndetectie treedt in werking als een infraroodstraal wordt onderbroken. Om te kunnen vergelijken welk systeem het beste werkt, zijn ze allebei geïnstalleerd. We moeten nagaan wat we hier verder mee kunnen doen.

Ik ben alvast positief verrast door de ongevallencijfers. In 2018 waren er op dit traject nog negentien geregistreerde ongevallen met overstekend wild en in 2019 was er nog slechts één ongeval. Dat is een heel positief resultaat.

Minister, wat zijn de resultaten van het wilddetectiesysteem? Welk principe, vlakdetectie of lijndetectie, is het meest efficiënt? Zult u verder in wilddetectie investeren? Zo ja, op welke locaties zal dat gebeuren? Zult u nog bijkomende maatregelen nemen om het aantal ongevallen met overstekend wild te laten dalen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Ceyskens, zoals u zelf hebt vermeld, is het wilddetectiesysteem pas op 25 maart 2019 geactiveerd. Dat houdt in dat de evaluatie op dit ogenblik nog niet is afgerond. Een volledig evaluatietraject duurt immers drie jaar. Voor een goede evaluatie moeten alle seizoenen minstens een keer zijn doorlopen en moet rekening worden gehouden met de gewenning aan de nieuwe situatie die voor mensen en voor dieren moet optreden.

In het eerste jaar is de werking van het systeem wel al geëvalueerd. Er is onderzocht of er een goede afstemming is tussen de detectie en de activering van de dynamische snelheidssignalisatie. Tegelijkertijd zijn ook de stabiliteit van de data-kwaliteit, het efficiënt groenbeheer in de detectiezones en dergelijke onderzocht.

Met de eerste resultaten van de registraties door de wildcamera's krijgen we al een eerste indicatie van het gebruik. Ik moet opmerken dat de kans op dubbele waarnemingen vrij groot is. Er bevinden zich immers verschillende camera's in de detectiezones.

Welk principe is het meest efficiënt, vlakdetectie of lijndetectie? Ik moet opnieuw aanhalen dat enkel de gegevens na een jaar beschikbaar zijn. We kunnen nog niet stellen wat het meest efficiënt is. Zowel het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) als het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) zullen een verdere ecologische analyse maken.

Alleszins zijn we na de eerste analyse tot de bevinding gekomen dat de kans op foutmeldingen met vlakdetectie, waarbij met infraroodcamera's wordt gedetecteerd, kleiner is. De bewegingen van de vegetatie worden niet geregistreerd, maar de sensoren zijn erg gevoelig voor zoninschijning. Dat betekent dat de opstelling voor vlakdetectie niet overal even goed kan gebeuren of dat niet alle locaties geschikt zijn. Lijndetectie maakt geen onderscheid met bewegingen van hoge beplanting of een menselijke verstoring. De lijndetectie bestaat uit twee lijnen, eentje op 30 centimeter hoogte en eentje op 60 centimeter hoogte. Als de detector veel signalen registreert, wordt hij automatisch uitgeschakeld. Als er, bijvoorbeeld, iets voor de detector staat, geeft dit een signaal. Als er een hogere plant staat, werkt het systeem niet, wat betekent dat regelmatig onderhoud een absolute vereiste is. Zowel het INBO als het ANB zullen verder onderzoeken welk systeem ecologisch het meest interessant is, en dat zal in een latere evaluatie aan bod komen.

Wat verdere investeringen in wilddetectie betreft, wachten we eerst het volledig evaluatietraject af. Dat traject duurt drie jaar. Bovendien is het voor het slagen van het project cruciaal de openingen in de rasters en de detectiezones zo goed mogelijk op de bestaande oversteekplaatsen van de verschillende soorten af te stemmen. We mogen immers niet uit het oog verliezen dat de aanleg van het detectiegedeelte in Vlaanderen niet voldoende is. Vanwege het drukke verkeer en de geleidende rasters zal dit altijd nodig blijven.

Mijnheer Ceyskens, wanneer u me vraagt of ik nog bijkomende maatregelen zal nemen om ongevallen met overstekend wild te vermijden, neem ik aan dat u in eerste instantie aan de plaatsing van rasters denkt. Die rasters zijn heel afdoend, maar ze zorgen natuurlijk voor een verhoogde versnipperingsgraad van de natuur. We hebben het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) vernieuwd. We gaan na hoe we, rekening houdende met het gevaar van overstekend wild, zo veel mogelijk ontsnipperingsmaatregelen kunnen nemen. We denken ook aan verkeersborden en aan diverse campagnes om mensen voor overstekend wild te waarschuwen.

Het gaat, kortom, om een aantal bijkomende maatregelen. Zoals u in uw vraag om uitleg hebt aangegeven, zijn er heel wat ongevallen met overstekend wild. We moeten inzetten op de bescherming van de weggebruikers en van de diverse

diersoorten. We blijven daarop inzetten. In het VAPEO hebben we al 10 miljoen euro uitgetrokken om bijkomende maatregelen te nemen.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik was blijkbaar wat te enthousiast. Ik vond het logisch dat elk seizoen eens moest zijn doorlopen. Dit project is op 25 maart 2019 begonnen en, voor zover ik de seizoenen ken, zijn ze doorlopen. Blijkbaar is het een proefproject van drie jaar.

Het is goed dat dit grondig wordt bestudeerd, maar ik denk niet dat we moeten afwachten. De resultaten voor het eerste jaar zijn alleszins spectaculair. Ik begrijp heel goed dat er bijkomend onderzoek naar de verschillen tussen vlakdetectie en lijndetectie is. U hebt hier een technisch vrij duidelijk en onderbouwd antwoord op gegeven.

Ik ben alleszins blij dat hier al ontsnipperingsmiddelen voor zijn gereserveerd, zodat we daar geen tijd mee moeten verliezen. Ik wil een bijkomende vraag stellen, want het heeft er alle schijn van dat dit succesvol is.

Ik wil geloven dat verder moet worden onderzocht wanneer welk middel, vlakdetectie of lijndetectie, het beste is, maar ik denk we al aan de slag kunnen gaan. Ik wil ervoor pleiten ondertussen niet te blijven stilzitten. Ik heb er al meerdere malen voor gepleit eens werk te maken van de inventarisatie van de risicowegen. Heel wat wegen in Vlaanderen lopen door bosrijk gebied. Als het bos wat verder van de weg loopt en er een open landschap tussen het bos en de weg ligt, is dat veel minder problematisch, want de automobilisten zien de dieren dan van ver afkomen. Vooral de wegen die dwars door grote bossen lopen die tot op de rand van de weg komen, zijn enorm gevaarlijk. Ik zou u willen vragen alvast werk te maken van die inventarisatie. Als blijkt dat dit een goed systeem is en dat we er de middelen voor hebben, moeten we ons op dat moment niet afvragen waar we het systeem kunnen inzetten.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Voorzitter, ik ga ervan uit dat een dergelijk wilddetectiesysteem een kostenplaatje heeft. Wellicht zal, afhankelijk van de kostprijs, worden nagegaan waar dergelijke systemen kunnen worden geïnstalleerd.

Ik woon zelf in een bosrijke gemeente waar vooral ongelukken met reeën gebeuren. Gelukkig zijn nog geen everzwijnen gedetecteerd, maar dat is een kwestie van tijd.

Langs onze Vlaamse wegen worden enorm veel dieren verkeersslachtoffers. Jaarlijks sneuvelen op onze wegen miljoenen dieren, van kikkers tot groot wild. De exacte cijfers zijn niet gekend, maar er is geschat dat in 2014 8 miljoen dieren op onze wegen in België zijn gesneuveld. Ik weet niet of ondertussen aangepaste cijfers ter beschikking staan, maar het aantal dode dieren is alvast heel hoog.

Wat reeën betreft, wordt het aantal aanrijdingen op 10.000 per jaar geschat. Dat is niet niets. Naast dode reeën, betekent dat uiteraard ook tientallen gewonde autobestuurders. In uitzonderlijke gevallen zijn er ook doden te betreuren. De schade na aanrijdingen met groot wild kost al snel enkele duizenden euro's of meer. Vooral langs de provinciale wegen komen aanrijdingen veel voor.

Als het over bijkomende maatregelen gaat, kijk ik in de eerste plaats naar een samenwerking met jagers. In mijn gemeente hebben de jagersverenigingen in bepaalde bosrijke delen zogenaamde wildspiegels geplaatst. De jagers zijn niet alleen bij het welzijn van het reewild betrokken. Ze willen natuurlijk graag dat het



aantal aanrijdingen met wild wordt beperkt. Wildspiegels in de berm van een weg helpen het aantal aanrijdingen net te verminderen. Blijkbaar kan een wildbeheerseenheid bij het ANB zo maar even 50 procent subsidies aanvragen om wildspiegels aan te kopen. Ik denk dat jagers de geschiktste plaatsen kunnen bepalen om wildspiegels te plaatsen.

Minister, zult u inzetten op het plaatsen van wildspiegels op de plaatsen waar de inzet van wilddetectiesystemen niet mogelijk of niet aangewezen is? Zult u hiervoor met de jagersverenigingen samenwerken?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Wat betreft subsidies aan wildbeheerseenheden of de jachtsector voor het plaatsen van wildspiegels in de bermen moet ik verwijzen naar minister Demir. Zij is bevoegd samen met het Agentschap voor Natuur en Bos.

De evaluatie van het hele traject duurt inderdaad drie jaar. Er wordt gekeken wat de impact is van de wilddetectiesystemen. Men heeft inderdaad alle seizoenen kunnen doorlopen, maar een volledige evaluatie duurt drie jaar als gevolg van de gewinning. Uit de cijfers van de diersoorten die gedetecteerd werden, blijkt ook dat er heel veel overlappingsen of dubbele tellingen kunnen zijn. Daarom duurt een evaluatie best drie jaar. Dan pas kan men tot de conclusie komen wat het beste systeem is. Op sommige locaties zou lijndetectie beter zijn en op andere dan weer vlakdetectie. Ook daar wil men afwachten tot de drie jaar volledig doorlopen zijn.

Mijnheer Ceyskens, u vraagt naar een inventaris van alle verkeersaders die door natuurgebieden lopen om al proactief te kunnen reageren. Ik heb recent samengezeten met minister Demir over het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO). Dat plan is zo goed als klaar. Daarin maken we wel degelijk werk van een databank ontsnippering. We willen in die databank inbrengen waar verkeersaders natuurgebieden of bosrijke gebieden doorkruisen. De gekende, voorgestelde of onderzochte knelpuntlocaties worden er allemaal in opgenomen. Via een ontsnipperingstool zorgen we dan voor een software-instrument, een GIS-analyse, om te kijken waar er zo snel mogelijk actie ondernomen moet worden in het belang van de verkeersveiligheid voor zowel mens als dier. Die ontsnipperingstool is uitgewerkt door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) samen met de initiatiefnemers van het actieprogramma. We hebben 10 miljoen euro vrijgemaakt in het kader van dat VAPEO om in te zetten op de talrijke ontsnipperingsmaatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het veiliger is voor de weggebruiker, maar dat er ook minder dieren aangereden worden. Er zijn heel wat grotere diersoorten, zoals herten, reeën, everzwijnen of vossen die aangereden kunnen worden, en dat is een zeer gevaarlijke situatie die we zoveel mogelijk moeten proberen te vermijden.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, een aanrijding met een hert in onze regio zal voorlopig nog wel meevallen, maar dat moet u eens opnemen met uw collega van Leefmilieu.

Het is alleszins goed dat die databank er komt. Ik juich dat initiatief ten zeerste toe. Misschien kunnen we op de een of andere manier te weten komen hoe we die databank kunnen raadplegen. Het lijkt mij alleszins een nuttig instrument om hier verder mee aan de slag te gaan.

Het gaat niet alleen over de dieren die overreden worden, maar ongevallen met dieren zijn ook zeer gevaarlijk voor de autobestuurder. Een ree heeft misschien minder impact bij een aanrijding, maar het proberen vermijden van een ree aan hoge snelheid kan natuurlijk catastrofale gevolgen met zich meebrengen. Dit is iets

heel belangrijks waar we aandacht voor moeten hebben, niet alleen in het kader van ontsnippering maar ook in het kader van verkeersveiligheid.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het annuleren van de BOB-affichecampagne deze zomer – 2820 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Jos Lantmeeters aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een zomer zonder BOB-campagne – 2847 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, de cijfers met betrekking tot verkeersongevallen blijven te hoog en zijn zelfs opnieuw aan het stijgen. Het was nochtans onze ambitie om ze naar beneden te krijgen. Er is vooral een stijging van dodelijke slachtoffers bij voetgangers met 28 procent van 2018 naar 2019. We moeten daar iets aan doen. Snelheid, onaangepast rijgedrag en rijden onder invloed blijven jammer genoeg nog steeds de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Verleden week bleek uit een Europees onderzoek dat wij daar het meest nonchalant mee omgaan. 20 procent van de Belgen vindt blijkbaar dat rijden met een glaasje op moet kunnen, terwijl men daar in andere landen veel strikter op toekijkt.

Ik vind het dan ook jammer dat er dit jaar voor het eerst in tien jaar geen BOB-affichecampagne in de zomer zal doorgaan. Begrijp me niet verkeerd: ik ben samen met u, met heel veel Vlamingen en met de horeca-uitbaters zeer tevreden dat cafés en restaurants opnieuw open kunnen na de lockdown en dat deze mensen kunnen proberen om na een desastreus voorjaar toch nog iets te recupereren. Het is ook belangrijk voor ons mentaal welzijn dat we samen iets kunnen drinken, maar we moeten daarbij toch nog heel duidelijk het statement kunnen blijven maken dat rijden en drinken absoluut niet kan.

Ik geef nog enkele cijfers. De ongevallencijfers met bestuurders onder invloed stegen opnieuw. In 2018 waren dat nog 4013 ongevallen en in 2019 klom dat aantal naar 4106. Bij bijna 11 op de 100 ongevallen met gewonden bleek minstens een van de betrokken bestuurders te veel gedronken te hebben. Dat zijn heel frappante cijfers.

Geen BOB-campagne betekent dat we komende zomer geen affiches zullen tegenkomen op de informatieborden langs de snel- en gewestwegen, noch op de bussen en kusttrams van De Lijn. Men zou wel sensibiliseringsacties plannen via sociale media en de strenge politiecontroles zouden niet verdwijnen. Er zijn natuurlijk nog altijd mensen die afwezig zijn op sociale media. Handhaving is het sluitstuk, maar men moet alles op alles zetten om mensen er op voorhand toe te bewegen niet te drinken. Het mag niet onze ambitie zijn om zoveel mogelijk mensen op heterdaad te betrappen als ze gedronken hebben. We moeten vooral vermijden dat mensen drinken als ze achter het stuur kruipen.

Minister, werd de beslissing om geen BOB-affichecampagne te houden in de zomer niet te vroeg genomen? Staat u nog steeds achter die beslissing? Indien ja, waarom is er niet gekozen om een coronaproof affichecampagne op poten te zetten? Bestaat er nog een mogelijkheid om de geplande acties te verruimen?

**De voorzitter:** De heer Lantmeeters heeft het woord.

**Jos Lantmeeters (N-VA):** Minister, de heer Ceyskens heeft daarnet al een opsomming gegeven van de ongevallencijfers. Het is niet nodig dat ik die zal herhalen.

Hij verwees ook naar het Europese onderzoek waaruit blijkt dat Belgen geen probleem hebben om met drank achter het stuur te kruipen. 20 procent ziet er dus inderdaad geen graten in om met alcohol op te rijden. Het Europese gemiddelde is 9 procent en in Nederland en Duitsland is dat amper 4 procent.

Mijn vaststellingen zijn dezelfde als die van de heer Ceyskens. Elke zomer zien we langs de Vlaamse autosnelwegen de vertrouwde BOB-campagne om bestuurders te sensibiliseren over alcoholgebruik.

De combinatie van sensibiliseren en controleren toont een daling van het aantal betrapte bestuurders en van het aantal ongevallen.

Door de afwezigheid van grote evenementen komen er deze zomer geen BOB-affiches langs de snelwegen. Ik vind dat jammer. Zowel de Vlaamse Stichting Verkeerskunde als verkeerspsychologen vinden het geen goed idee om deze zomer geen BOB-campagne te houden. Het is en blijft een sterk en succesvol merk met een gekende en belangrijke boodschap. Grote evenementen zullen deze zomer niet plaatsvinden, maar ondertussen zien we dat terrassen vollopen. De organisatoren van grote evenementen komen af met alternatieve en kleinschalige varianten zodat mensen binnen hun bubbel gezellige avonden kunnen organiseren.

Uit de nieuwste cijfers van Vias blijkt dat alcohol en rijden nog steeds een groot probleem blijft. Bij bijna 11 op de 100 ongevallen met gewonden bleek dat er minstens 1 bestuurder gedronken had. De gemiddelde alcoholwaarde in het bloed bedroeg 1,7 promille.

Hoe kwam de beslissing tot stand om geen BOB-campagne te organiseren? Is er een nieuwe evaluatie geweest toen bleek dat de horeca deze zomer wel zou kunnen openen? Werd een aan corona aangepaste BOB-campagne overwogen?

In 2018 waren er 324.000 controles. Zullen er evenveel controles plaatsvinden als tijdens de campagnes van vorige zomers?

Vorig jaar waren er geen radio- en tv-spots meer betreffende de BOB-campagne. Hoe ziet u de toekomstige promotie van dit sterk merk?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Eerst en vooral wil ik benadrukken dat noch ik noch mijn administratie een beslissing hebben genomen omtrent deze BOB-campagne omdat deze niet de eigendom is van het Departement MOW, maar van Vias en de Belgische Brouwers. Zij hebben in 1996 zowel het woord- als beeldmerk laten registreren in het merkenregister van het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom (BBIE).

Met de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd geworden voor de verkeersveiligheids campagnes. Indien de federale overheid titularis was van het beschermd merk, dan was dit in het kader van de staatshervorming sowieso overgekomen naar de gewesten. Dit is niet gebeurd omdat het eigendom was van private instanties. In 2015 is er een overeenkomst gesloten tussen het Departement MOW en Vias en de Belgische Brouwers om campagne te voeren waarbij er kosteloos gebruik kon worden gemaakt van het merk BOB. Dat is de voorbije jaren verschillende keren gebeurd.

Noch Vias noch de Belgische Brouwers hebben een BOB-zomercampagne opgezet als gevolg van COVID-19. Vias zet samen met de Belgische Brouwers en Assuralia normaal die campagne op. Zij staan ook in voor de financiering en stellen de campagne kosteloos ter beschikking van de gewesten. Zij maken de advertenties en het filmmateriaal. Zij zorgen voor de campagnebeelden en de affiches die dan aan de gewesten worden geleverd om aangeplakt te worden. Dat is dit jaar allemaal niet gebeurd. Dat was hun beslissing en ze hebben ons daarover niet voorafgaandelijk gecontacteerd.

We kunnen dat betreuren. Maar we kunnen het ook wel voor een stuk begrijpen. Zoals de heer Lantmeeters het al gezegd heeft, zijn er geen grote evenementen, geen festivals, geen voetbalwedstrijden en dergelijke meer. Alles moet ook in de context van de timing worden bekeken. Het was de bedoeling de nieuwe affichecampagne te starten op 3 juni, en het campagnemateriaal moest dan klaar zijn in mei om het te kunnen drukken op 20 mei met oplevering op 29 mei. Op die momenten waren er nog veel te veel onzekerheden.

Voorts wijst Vias erop dat het BOB-verhaal vooral een sociaal gebeuren is. Men roept als het ware vrienden op om een BOB te kiezen. Op dat moment was het nog lang niet duidelijk of die vriendengroepen verenigbaar waren met de coronabubbels. Dat we de volgende maanden enkel een onlinecampagne zullen kunnen voeren om te sensibiliseren tegen het gebruik van alcohol in het verkeer, is jammer, maar dat is nu eenmaal de beslissing van Vias samen met de Belgische Brouwers die de merknaam BOB in eigendom hebben.

Zowel collega Ceyskens als Lantmeeters vragen om andere acties op te zetten en of er wel nog voldoende controles plaatsvinden deze zomer. De politiecontroles zijn een federale bevoegdheid, maar ik ben er zeker van dat de nodige alcoholcontroles zullen worden uitgevoerd hoewel er geen BOB-campagne loopt. Uit recent onderzoek blijkt dat de cijfers niet goed zijn. Er worden weer meer pv's opgesteld van mensen die rijden onder invloed. Ik neem dus aan dat de politie zeker gerichte acties zal ondernemen, en daar dring ik vanuit Vlaanderen op aan.

Wat heb ik intussen wel gedaan? Ik wil voorkomen dat er een discussie ontstaat over wie straks het merk BOB mag gebruiken. Hoe zit het met die licentieovereenkomsten? Worden deze nog ter beschikking gesteld van de ene of de andere? Er waren heel wat overlegvergaderingen tussen de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en Vias. Eerst bereikte men geen akkoord. Maar na heel wat vergaderingen is er vorige week dinsdag toch een akkoord bereikt waarbij Vias zich bereid verklaart om het merk BOB ter beschikking te stellen voor de wintercampagne, die toch zal kunnen worden gevoerd. Dat juich ik toe. BOB gaat al lang mee maar is een sterk merk, en daarvan willen wij in Vlaanderen gebruik blijven maken. Ik ben tevreden dat Vias opnieuw het campagnebeeld, de advertenties, gadgets en dergelijke meer zal verzorgen zodat wij weer zoveel mogelijk mensen ertoe kunnen overhalen niet te drinken als zij rijden.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik heb enkele bijkomende vragen. Eerst en vooral is het voor mij nieuw dat mensen die dronken achter het stuur zitten van grote evenementen vandaan komen. Ongetwijfeld zullen er wel zijn. Maar dat is echt niet het probleem. Op grote evenementen is er geen sterke drank te verkrijgen en is er zelfs dikwijls slechts alcoholvrij bier of bier met een lager alcoholgehalte te verkrijgen. Dat vind ik geen valabel argument van Vias en ook de onzekerheid door de coronacrisis kan niet worden ingeroepen.

We zijn allemaal creatief moeten zijn en dat was volgens mij perfect te onderkennen. Bijvoorbeeld een campagne à la 'Kies uw BOB binnen of buiten uw bubbel'. Al die argumenten doen er niet toe.

Ik ben blij, minister, dat Vias bereid is om BOB ter beschikking te stellen voor verdere campagnes en zeker voor een wintercampagne. Toch maakt mij dat ook bezorgd. Ik heb al de cijfers genoemd. Bij meer dan vierduizend ongevallen per jaar is drank gemoeid. 20 procent van de Vlamingen vindt dat het moet kunnen dat iemand met een glaasje op achter het stuur kruipt. Leg dat eens uit aan mensen die een kind verloren zijn door een dronken bestuurder. Dit is iets waarop we moeten blijven inzetten, en wij mogen hierbij op geen enkel moment afhangen van de bereidheid van Vias.

Wij zijn bevoegd voor sensibilisering en wij moeten daarover mee kunnen beslissen. Ik vraag dan ook dat wij financieel meestappen in het BOB-verhaal, want wie betaalt die bepaalt. Het mag niet zijn dat wij in de toekomst voor campagnes tegen alcoholgebruik achter het stuur afhangen van derden die kunnen beslissen of ze al dan niet doorgaan. De terbeschikkingstelling van de merknaam BOB moet duurzaam verankerd worden. Mijn vraag is, minister, of u initiatieven zult nemen om met Vias te onderhandelen om de BOB-campagnes desnoods over te kopen, of erin te participeren, of in het allerslechtste geval zelf van nul af aan te beginnen met een ander concept. Het kan niet zijn dat wij van de goodwill van derden afhangen om af te wachten of ze op onze wegen ook daadwerkelijk een campagne willen voeren tegen alcoholgebruik achter het stuur. Daarom is dit thema veel te belangrijk.

**De voorzitter:** De heer Lantmeeters heeft het woord.

**Jos Lantmeeters (N-VA):** Voorzitter, als collega Ceyssens nog tijd heeft vandaag, dan is hij hier bij mij thuis heel welkom. Ik stel vast dat hij mij het gras voor de voeten wegmaait. Hij mag dat ook hier komen doen, het staat redelijk lang.

Minister, u stelt vast dat BOB een sterk merk is. Ik ben blij dat een nieuwe campagne wordt voorbereid voor de komende winter.

Ook ik vond het argument van Vias niet valabel om geen BOB-campagne in de zomer te voeren omdat er geen grote evenementen waren. Ik heb geen weet van veel ongevallen bij grote evenementen. Het meeste wordt er gedronken op feestjes, in meer besloten kring. Het was een eigenaardige beslissing van Vias, maar Vias kan dergelijke beslissingen zelf nemen.

Ik vind het even straf als collega Ceyssens dat onze sensibiliseringscampagnes op onze wegen afhangen van derden. Als een privé-initiatief niet doorgaat, dan laten we dat zo in Vlaanderen, hopende dat misschien een andere private initiatiefnemer het zou overnemen. Ik vind het onbehoorlijk dat wij zouden wachten. We moeten zelf initiatief nemen. Want de cijfers zijn de cijfers, zoals wij die daarstraks hebben opgesomd. Het grote probleem zit niet in de pakkans, hoewel wij kunnen discussiëren over de politiecontroles. Er waren er 324.000 vorig jaar en u gelooft dat de federale overheid ervoor zal zorgen dat er evenveel dit jaar plaatsvinden. Het grote probleem zit in de geesten van de mensen, en het is problematisch dat er geen sensibilisering plaatsvindt.

Ik vind inderdaad dat Vlaanderen de BOB-campagne moet overnemen. We kunnen er niet tevreden mee zijn dat Vias nu toch een wintercampagne wil organiseren als we weten dat er in de zomer 20 procent van de mensen rondrijdt met alcohol in het bloed. Ik vraag u, minister, om zelf en zelfs los van die BOB-campagne eigen sensibiliseringsinitiatieven te nemen, zowel in de zomer als de winter.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik denk dat sensibilisering zijn belang heeft. Ik denk nog altijd dat de mensen bereid zijn zich te gedragen als zij weten dat daar ook repressief gevolgen aan verbonden zijn. Ik ben nu al heel lang voorzitter van een

politiezone, Lanaken-Maasmechelen, 128 geüniformeerde agenten. Al die mensen zullen u zeggen dat de gevaarlijkste momenten om dienst te hebben op straat, als verkeerspolitie, als interventiepolitie, de zondagvoormiddag is. Dat is na feestjes en afterparty's. Dan vind je op straat niet alleen mannen die thuis goede punten pogen te scoren door croissants te gaan halen bij de bakker, maar ook veel gespuis, dat stijf staat van drank en drugs.

De campagne heeft zijn waarde, minister. U moet eens nagaan of er in de administratie van MOW, een huis met heel veel talent, geen mensen zijn die zelf campagnes kunnen uitwerken, eventueel met collega Ceyskens als ingehuurd ghostwriter. Ik zeg dat met een knipoog, maar ik vind de voorgestelde slogan 'Met corona een BOB binnen of buiten uw bubbel' goed gevonden.

Maar ik denk ook dat u als minister van verkeer met de politie op de verschillende niveaus rond de tafel moet gaan zitten, om aan te dringen op intensieve controles in de zomermaanden, bijvoorbeeld op zondagvoormiddag. Aan de preventieve en informatieve initiatieven moet er ook een politieel vervolg worden gekoppeld. Als mensen weten dat ze effectief het risico lopen zwaar bestraft te worden, dan houden ze daar rekening mee. Maar de kans om gepakt te worden is nog altijd te klein.

Ik pleit dus om voor de preventie en de sensibilisering ook specialisten van de administratie MOW in te zetten, en om met de federale en lokale polities te proberen actie te voeren en meer controles te houden.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik ben het niet die gezegd heeft dat mensen die naar grote evenementen gaan, potentieel gedronken hebben. Maar het feit dat al die evenementen niet zouden plaatsvinden, was voor Vias een argument om te stellen dat zij geen zicht hadden op de reële situatie. Daarom hebben zij beslist de zomercampagne van BOB niet uit te voeren. De timing speelde ook een rol. Het moest allemaal klaar zijn in mei, en toen was er nog geen duidelijkheid over wat er horecagerelateerd al dan niet zou kunnen.

Wat de BOB-campagne betreft, wil ik heel nadrukkelijk meegeven dat de BOB-campagne eigendom is en blijft van een private instantie, in dezen Vias en Belgische Brouwers. Wij kunnen als overheid niet zomaar zeggen dat wij dat verhaal, dat sterke merk, naar ons toe gaan halen, dat we dat overnemen. Dat kunnen wij niet.

Wat we wel hebben kunnen vaststellen – en ik heb dat ook al een paar keer gezegd – is dat heel ons verkeersveiligheidsbeleid, zeker de sensibiliseringscampagnes, erg versnipperd is. Het zit bij veel verschillende instanties. Er is mij ter ore gekomen dat er gesprekken waren over de licentieovereenkomsten tussen de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en Vias en dat zij niet tot een vergelijk gekomen zijn. Daarom hebben wij zelf van hieruit beslist om minstens met Vias aan tafel te gaan zitten en erop te blijven hameren dat wij die BOB-campagne, dat sterke merk, heel belangrijk vinden en dat we er volop mee verder willen werken.

We moeten hierin zeker niet over één nacht ijs gaan. Het verleden heeft ons dat ook al geleerd. We hadden kunnen zeggen, toen we begin juni hoorden dat er geen BOB-campagne kwam, om rap iets anders te organiseren, maar het verleden heeft aangetoond dat gauw iets anders lanceren niet werkt. Herinner u de Ray-campagne. Ray ging ons allemaal plots lessen leren inzake het verkeer, afleiding en snelheid, maar het Ray-verhaal is ondertussen volledig afgevoerd, omdat men tot de conclusie gekomen is dat het niet werkte. Men kan niet zomaar iets nieuws gaan uitvinden om iedereen ertoe aan te zetten zeker geen alcohol of andere drugs te gebruiken in het verkeer. Dat wil ik toch zeker meegeven.

Nu, wij laten ons niet zomaar afhangen van een privé-initiatief. Er waren gesprekken lopende tussen de VSV, die het verhaal van de BOB-campagne wilde overnemen, en Vias. Men is niet tot een vergelijk gekomen, en daarom hebben wij finaal gezegd: 'Kijk, wij willen de BOB-campagne deze winter koste wat het kost organiseren.' Vias heeft zich bereid verklaard dat te doen. Op dit ogenblik lopen er gesprekken om de finaliteiten uit te werken, zodat er zeker een BOB-wintercampagne komt.

Dit is heel belangrijk. Als er een sterk merk is, dan moeten we dat hanteren en blijven koesteren, zeker als het werkt. We moeten daar ten volle op blijven inzetten. Vanuit de administratie hebben we wat dat betreft heel duidelijk gezegd dat het aan ons was om de lead te nemen en om te voorkomen dat er te veel versnippering is en mensen de borden langs de gewestwegen gaan claimen. We moeten dat voorkomen, want de verkeersveiligheid is te belangrijk.

U hebt zelf de cijfers gegeven, mijnheer Ceyskens, van de vierduizend ongevallen waarbij drank in het spel is, en van het feit dat 20 procent aangeeft dat dat zo erg niet zou zijn. Dat stoot ons voor de borst, dat kan niet. We moeten heel duidelijk blijven benadrukken dat drinken en rijden niet samengaan en we zullen dat blijven doen. Alcohol, en drugs over het algemeen, is nog steeds een van de grootste killers in het verkeer, na snelheid en afleiding, dus we moeten daarop blijven inzetten en we zullen daarrond blijven sensibiliseren via campagnes.

Opnieuw, ik vind de BOB-campagne te belangrijk om weg te laten, maar het is nu zo voor de BOB-zomercampagne, deels door de onzekerheid of die campagne wel zin had in een zomer waar misschien niet veel zou mogen. Dat is een beslissing geweest van derden, van Vias samen met Belgische Brouwers en Assuralia. Zij hebben beslist om dat niet te doen. Wij kunnen dat nu met zijn allen betreuren, maar we moeten vooral naar de toekomst kijken en we moeten toekomstgericht zeggen dat we die BOB-campagne in de winter zeker willen heropstarten. Daarvoor zitten we nu aan tafel en ik heb er alle vertrouwen in dat dat goed komt. Daar wil ik me dan ook ten volle op focussen.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Dank u wel, minister.

Toen de coronacrisis net begon en de lockdown net was aangekondigd, zag ik dit mopje passeren: na de lockdown zal de helft van de mensen terugkeren als chefkok en de andere helft als alcoholicus. Het heeft gelukkig niet zo'n vaart gelopen, maar het geeft wel aan dat mensen zelfs thuis drinken, en dan mogen ze ook niet meer met de auto rijden. Het is inderdaad niet uw argumentatie dat mensen alleen maar op evenementen drinken, dat zeg ik niet, maar het toont wel aan dat de argumentatie die Vias aanhaalt, absolute non-argumentatie is en nergens geldt.

De bekommernis is er heel duidelijk en mijn vraag is: het is goed dat Vias te kennen heeft gegeven dat het weer klaarstaat voor de BOB-wintercampagne, maar als u aan tafel gaat, dan mag u wat mij betreft niet enkel spreken over de wintercampagne. Wij kunnen het ons niet permitteren dat wij van seizoen tot seizoen afhangen van de goodwill van iemand anders en diens oordeel over het al dan niet voeren van een campagne, al dan niet op basis van juiste argumenten. Die campagne moet er zijn, het hele jaar door. Het is een sterk merk, maar dat kan het alleen blijven als het aanwezig blijft. Een merk dat niet meer in de markt staat, wordt automatisch minder sterk. Er moeten dus ook garanties komen dat BOB voor een lange periode in het straatbeeld blijft. Zo niet, denken we beter na over een nieuwe campagne. We kunnen het ons namelijk niet permitteren om niet in te zetten op sensibiliseren rond dronken rijden.

**De voorzitter:** De heer Lantmeeters heeft het woord.

**Jos Lantmeeters (N-VA):** Collega Ceyskens, ik heb niet gedronken, maar ik heb me wel proberen te bekwamen in kookkunst, maar ben ook geen chef-kok. Alleen het gras maaien lukt.

Minister, ik heb vastgesteld dat u zich beperkt tot een verdedigende opstelling, als ik het zo mag zeggen. U zegt dat de BOB-campagne helaas niet georganiseerd wordt door Vias en dat het goed is dat ze deze winter wel doorgaat, maar zowel collega Ceyskens als ikzelf hebben vandaag duidelijk proberen te maken dat die sensibilisering veel uitgebreider moet zijn en dat we niet mogen afhangen van privé-initiatieven. Ik denk dat collega Keulen dat op een bepaald ogenblik goed begrepen had, want hij heeft terecht gevraagd of we niet eens kunnen gaan kijken naar de mogelijkheden bij MOW, zodat we die mensen kunnen inschakelen om zelf een initiatief te nemen.

De cijfers zijn immers inderdaad niet van die aard om vandaag te zeggen: 'Helaas, iemand anders heeft het niet gedaan en we wachten tot die het wel weer doet.' De cijfers zijn dramatisch en ik vind inderdaad dat er initiatief mag worden genomen. Ik wil daar niet te hard in zijn, maar ik wil u toch oproepen om, zoals collega Keulen al zei, eens in de eigen achtertuin te kijken wat er daar is en wat we kunnen doen, want we moeten alles doen wat we kunnen doen om ongevallen te voorkomen en om cowboys van straat te houden.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studieopdracht voor de Vlaamse lichtvisie voor fietspaden – 3004 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, veilig fietsen is meer fietsen. Onlangs heb ik nog gezegd dat ik blij was om u op de fiets te zien en dat u inzet op de campagne 'Blijven fietsen allemaal'. Dat is een belangrijke modal shift en daar willen we deze legislatuur op inzetten, wat ook heel duidelijk is gemaakt door in het regeerakkoord een historisch hoog budget in te schrijven om te investeren in fietspaden.

Als we mensen op de fiets willen, dan moeten we die uiteraard veilig kunnen laten fietsen, en dat doen we door aandacht te schenken aan fietspaden en door die zeer kwaliteitsvol en veilig te maken. En daar komt vooral in de wintermaanden toch wel een zeer belangrijk aspect bij: de verlichting van een fietspad. Op winterdagen, waarop het vanaf 17 uur al donker is, tot rond 8.30 uur 's morgens, zijn er een aantal uren waarop het fietspad gebruikt wordt en goed verlicht moet worden. Ik hoor sommige mensen al zeggen dat je op moderne fietsen vaak goede verlichting hebt, wat klopt, maar die verlichting is meer gericht op het zichtbaar maken van de fietser zelf. Vaak gaat het echter om een veiligheidsgevoel.

Vorige legislatuur hebben jullie me vaak horen fulmineren over de lichtvisie van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), die heel uitdrukkelijk stelde dat fietspaden die niet naar kleinstedelijke gebieden of belangrijke knooppunten leiden, niet verlicht kunnen worden. Dat was en blijft voor mij een absolute kaakslag als het gaat over veilig fietsen, beste collega's, want laat uw 15-jarige dochter maar eens tot aan de bushalte rijden – toch een toonvoorbeeld van combimobiliteit – op een onverlicht fietspad. Laat ons eerlijk zijn, dat wil niemand van ons. Dat kan tot gevolg hebben dat mensen zich weer tot de auto wenden en misschien zelfs helemaal niet meer tot aan de bushalte rijden, maar onmiddellijk naar de finale bestemming. Kortom, we schieten ons doel voorbij.



Ik vind het dan ook heel belangrijk, minister, dat we in datzelfde regeerakkoord waar we heel veel middelen in hebben gestoken voor fietspaden, ook hebben ingeschreven dat we dat lichtplan van AWV gaan aanpassen, met de nodige aandacht voor duurzaamheid. Want er is inderdaad ook het probleem van lichtpollutie, maar in de huidige tijden zijn er ook mogelijkheden om lichten te laten aanschieten als er een fietser passeert, om ze daarna weer te laten uitgaan.

In februari 2020 stelde ik u de vraag wanneer de nieuwe lichtvisie klaar zou zijn. U antwoordde hierop dat AWV voor de aanpassing van het lichtplan een studieopdracht in de markt zou zetten tijdens het voorjaar. De bedoeling was om die opdracht voor het zomerreces te starten en voor het einde van het jaar af te ronden. Is die opdracht reeds gestart? Indien ja, wat mogen we hier verder van verwachten en binnen welke termijn? Indien neen, waarom niet?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Ceysens, ik kan uw standpunt alleen maar bijtreden: duurzaamheid is belangrijk, maar we willen ook dat onze kinderen en eigenlijk iedereen zich op een veilige manier kan verplaatsen op onze fietspaden. Als die verlicht zijn, dan is dat uiteraard veiliger.

In februari hebt u hieromtrent inderdaad al een vraag gesteld en ik kan u meegeven dat de studie deze zomer zal opstarten. Een eerste vergadering is vastgelegd op 27 juli 2020 en de uitvoeringstermijn is zes kalendermaanden. Tegen het einde van het jaar 2020 zal er een first draft beschikbaar zijn. Het echte afronden van de studie en communicatie zal voor eind januari of begin februari 2021 zijn.

We zijn het dus blijven opvolgen en we hopen tegen het eind van het jaar die eerste versie van de studie in handen te hebben. Ik neem aan dat u dat al genoteerd hebt in uw agenda, zodat we er dan bijkomende vragen over zullen kunnen behandelen in deze commissie.

**De voorzitter:** Collega Ceysens, hebt u nu al bijkomende vragen?

**Lode Ceysens (CD&V):** Ik bedank u alvast voor het antwoord, minister. Het stemt me hoopvol dat we op schema zitten. Mijn bijkomende vraag is dat wij op de hoogte gesteld worden van eventuele voorlopige conclusies. Vooraleer er een definitief lichtplan komt, zou ik daar graag over van gedachten wisselen in deze commissie.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik zal zeker vragen aan de administratie om ons te gepasten tijde te verwittigen. Het is uiteraard geen probleem dat we dat hier ook in de commissie gaan bespreken en behandelen.

**De voorzitter:** De heer Ceysens heeft het woord.

**Lode Ceysens (CD&V):** Dank u wel. Ik kijk met veel interesse uit naar de eerste conclusies.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trajectcontroles – 2825 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij het uitvoeren van trajectcontroles – 2879 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, ik heb onlangs in de pers het een en het ander over de analyse van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen gelezen. Die studie is gebaseerd op gegevens uit 2018. Ik was negatief verrast, want blijkbaar wordt in West-Vlaanderen in vergelijking met andere provincies vaker te snel gereden en gedragen chauffeurs zich vaker minder gedisciplineerd in het verkeer. Dat is natuurlijk niet goed, maar wat wel goed is, is dat de Vlaamse overheid enorm in trajectcontroles investeert. Dat is echt iets wat de verkeersveiligheid ten goede moet komen. In principe zouden op het einde van dit jaar 58 trajectcontroles actief moeten zijn op het grondgebied van mijn provincie.

Minister, ik heb in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag daarover een handig overzicht gekregen. Heel recent hebben we in de pers echter het een en het ander gelezen over trajectcontroles die niet starten. De toestellen zijn er, maar de effectieve controles gebeuren niet.

Daar zijn twee redenen voor. De eerste reden is een softwareprobleem, waardoor de nummerplaten niet kunnen worden gelezen. De tweede reden verontrust me ook, namelijk de verwerking van de boetes door het gewestelijk verwerkingscentrum van de politie. Daar wordt een quotum opgelegd en dat is een probleem.

Mevrouw Lambrecht, u zult het er straks ongetwijfeld over hebben. De politie van Brugge mag jaarlijks maximaal 30.000 snelheidsovertredingen naar het verwerkingscentrum sturen. Die limiet wordt zeer snel bereikt, waardoor gedurende een bepaalde periode van het jaar in de feiten eigenlijk vrij spel wordt gegeven. Dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Minister, welke garanties kunt u geven in verband met de effectieve operationalisering van de geplande trajectcontroles? Welke initiatieven zult u nemen om de reeds geïnstalleerde trajectcontroles zo snel mogelijk effectief operationeel te maken? Is het om sneller tot oplossingen te komen nodig om in dit verband gesprekken met de federale overheid te voeren?

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp.a):** Voorzitter, mijn vraag om uitleg betreft eigenlijk ongeveer hetzelfde. Snelheid is een van de grote gevaren in ons verkeer. We weten dat trajectcontroles levens kunnen redden. Als ze er zijn, zouden ze moeten werken. In mijn eigen stad, Brugge, blijkt de trajectcontrole langs de Maalse Steenweg helemaal niet te werken. Ik heb hierover in Brugge een vraag gesteld en het antwoord van de burgemeester heeft me enorm verwonderd.

Ik citeer: "Momenteel is de trajectcontrole langs de Maalse Steenweg nog niet operationeel omdat de "leesvorm" van de foto's die de overtredingen vaststellen nog niet kan verwerkt worden door het Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC). Met betrekking tot deze softwareproblemen is er momenteel overleg tussen de Directie van de Politie Informatie en de ICT Middelen (DRI) van de Federale

Politie en het GVC. Eens deze softwareproblemen opgelost zijn, is een opstart van de trajectcontrole realistisch.”

“Indien de trajectcontrole ter Maalse Steenweg operationeel zou worden, zal dit wel consequenties hebben met betrekking tot de quota die door het GVC kunnen behandeld worden. Momenteel ligt die voor onze zone vast op een maximum van 30.000 vaststellingen op jaarbasis met een maximum van 2800 op maandbasis. Momenteel bereiken en overschrijden we deze quota reeds door de vaststellingen tijdens onze bemande en onbemande snelheidscontroles.”

Dat is een ramp, want het betekent dat veel mensen te snel rijden en ze onmiddellijk aan die getallen zitten.

Ik citeer verder: “Het operationeel maken van de trajectcontrole langs de Maalse Steenweg zal ons noodzaken onze werkprocessen te herzien, bijvoorbeeld minder gebruik van onbemande camera’s, trajectcontrole niet dagelijks activeren enzovoorts. We vernemen vanuit andere politiezones dat zij met dezelfde problematiek kampen, waarbij ook zij tegen de maximumlimiet van de vastgelegde quota aan zitten.”

Hierop volgt wat de politie van Brugge me durft te schrijven. Ik denk dat het verkeer is dit op papier te zetten: “Het heeft derhalve weinig zin om op korte termijn aan te dringen op meer trajectcontroles op het grondgebied van de stad Brugge.”

Minister, de palen staan er en kunnen werken, maar ik mag er bij u niet op aandringen ze te laten werken. Dat is zeker geen blaam voor de politie. De politie kan het gewoon niet aan met de mensen en de middelen die er zijn. Dit antwoord wijst op een bredere problematiek die iedereen in deze commissie enorm moet verontrusten. Verkeersveiligheid staat of valt met voldoende en efficiënte snelheidscontroles. Het personeelstekort zorgt er momenteel blijkbaar voor dat de verkeersveiligheid in Vlaanderen niet kan worden gehandhaafd zoals het zou moeten.

Minister, bent u op de hoogte van dit probleem? Hebt u zich op de omvang en de impact van de problematiek? Welke gevolgen heeft deze situatie voor het Vlaams beleid?

Moet de verkeersveiligheid niet prioritair te zijn ten opzichte van praktische uitdagingen?

De beslissing om te vragen snelheidscontroles met trajectcontrole op te schorten, wordt idealiter in overleg met de bevoegde Vlaamse instanties genomen. Nu heeft de politie me gevraagd niet aan te dringen om met trajectcontroles te werken. Is het Vlaamse Gewest op de hoogte van de capaciteitsproblemen in het bewuste verwerkingscentrum?

Zult u met de federale minister van Binnenlandse Zaken overleggen om in voldoende personeel te voorzien, zodat alle trajectcontroles effectief kunnen werken en de quota van het verwerkingscentrum kunnen toenemen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, het is zeer belangrijk dat we dit punt onder de aandacht blijven brengen. Zoals ik daarstraks al heb gesteld, is snelheid een belangrijke killer in het verkeer. We moeten hier met sensibilisering en campagnes volop op blijven inzetten. Gelet op het feit dat er heel wat hardleerse weggebruikers zijn, is handhaving ook een zeer belangrijk facet waar we alle aandacht aan moeten geven.

Sinds 2016 trekt de Vlaamse overheid volop de kaart van de trajectcontroles. Uit studies is gebleken dat trajectcontroles een veel efficiëntere maatregel zijn om de

verkeersveiligheid te verhogen. Het gaat om langere wegsegmenten, terwijl aan verkeerslichten geplaatste snelheidscamera's aan een locatie zijn gebonden. In de beleidsnota is het belang van trajectcontroles voor de handhaving duidelijk aangehaald. We weten immers dat de aanpak van hardleerse weggebruikers een zeer belangrijk facet van de verkeersveiligheid is.

Op dit ogenblik zijn in totaal 302 trajectcontroles gerealiseerd of besteld. We moeten helaas vaststellen dat slechts 76 installaties van de 302 trajectcontroles operationeel zijn. Er zijn 81 trajectcontroles technisch klaar. De palen staan er, maar kunnen de facto nog niet worden gebruikt. Dan zijn er ook nog 66 in uitvoering en 79 in voorbereiding.

Het probleem is dat de eerste installaties nog uit 2016 en 2017 dateren. Op dat ogenblik had het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nog geen eigen systeem om de elementen te kunnen uitlezen. Op een bepaald ogenblik heeft de federale overheid beslist om alle lokale servers in de verschillende politiezones langs één server te laten lopen. Het gaat dan om het Automatic Number Plate Recognition (ANPR) Management System. De federale overheid zou hiervoor een aanbesteding uitschrijven en de vooropgestelde timing daarvoor was mei 2018.

Aangezien de federale overheid op het AMS zou inzetten en het toch langs een federaal aangestuurde databank zou verlopen, heeft AWV beslist de door AVW uitgerolde trajectcontroles op gewestwegen en snelwegen hieraan te koppelen. De timing voor de volledige uitrol van het AMS laat op zich wachten. Het AWV overlegt frequent met de federale politie om erop aan te dringen dat zo snel mogelijk kan worden overgegaan tot de technische uitlezing van de ANPR-camera's, zodat de geplaatste toestellen effectief een bijdrage kunnen leveren. De operationele uitlezing van de ANPR-toestellen zit sowieso bij de politie, maar we kunnen ervoor zorgen dat de apparaten werken, volledig gehomologeerd zijn en aan de protocol-overeenkomsten voldoen. Dat is allemaal rond. De operationele uitlezing is finaal een politionele bevoegdheid. Dat zit bij de federale overheid, maar er zijn blijkbaar nog altijd problemen met de federale centrale databank.

Ik wil zeker niet gewoon doorverwijzen, maar AWV en de federale politie hebben regelmatig overleg gepleegd om een doorbraak te forceren. Tegelijkertijd heb ik de bevoegde minister aangesproken en aangeschreven om hier vooruitgang in te boeken. Dat duurt nu al te lang. We moeten alle mogelijke trajectcontroles, waarvoor we trouwens in 2020 in nog meer middelen hadden voorzien, zo snel mogelijk kunnen gebruiken en de gegevens kunnen hanteren.

We zijn op de hoogte van de problematiek van de verwerkingscapaciteit. Als er te veel trajectcontroles zijn, is er een probleem met de verwerkingscapaciteit. Ik denk nog steeds dat we moeten blijven inzetten op trajectcontroles als middel om de verkeersveiligheid te verhogen op wegsegmenten met een onveilige verkeerssituatie. Die trajectcontroles zijn daar een goede zaak.

Wat dit betreft, is overleg met de federale overheidsdiensten van groot belang. Zonder meer stellen dat er niet voldoende capaciteit is om dit uit te lezen en dat iedereen weer de vrijheid heeft om zelf zijn snelheid te bepalen, kan niet. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) onderzoekt of vanuit dat departement ondersteuning moet worden geleverd. We zijn daar zeker toe bereid, maar het onderzoek loopt nog. In eerste instantie hebben we de federale overheid gevraagd of er effectief verwerkingsproblemen zijn en, zo ja, of we desgevallend kunnen helpen en ondersteuning kunnen bieden. De hardleerse weggebruikers die continu te snel rijden, moeten toch kunnen worden gevat. Ik hoop dat we zo snel mogelijk een doorbraak krijgen. Ik wacht nu op het antwoord van de federale minister.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb er vooral uit geleerd dat het nog even wachten is op de federale overheid en op het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik zou u graag aanraden hier wat druk op te zetten. Als er niet snel een antwoord komt, moet u er achter zitten en dit vanuit de Vlaamse Regering benadrukken.

Ik heb een bijkomende vraag. De trajectcontroles spitsen zich toe op de snelwegen en de gewestwegen. Er zijn veel lokale wegen waar het ook aangeraden is om een trajectcontrole in te voeren en waarvoor de gemeenten zelf het initiatief kunnen nemen. Ik weet dat het zeer dure installaties zijn; het is niet goedkoop voor een gemeente. Kan er geen gezamenlijke aankoop gebeuren of kan er geen afname door de gemeenten in een raamcontract van de Vlaamse overheid zijn? Ik hoor, ook in mijn regio, veel burgemeesters die erover nadenken een trajectcontrole te installeren. Misschien is er een mogelijkheid om de krachten te bundelen en zo betere prijzen te genereren? Mijn concrete vraag is of dit ooit is onderzocht en, zo nee, of dat alsnog kan worden bekeken.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp-a):** Minister, u geeft een hele uiteenzetting over hoezeer u voorstander van die trajectcontroles bent. Wij zijn dat ook allemaal. U herhaalt eigenlijk alles wat de heer Maertens en ik al gezegd hebben. De problematiek is u bekend. U zegt dat u hierover overleg pleegt met uw federale collega. Dat lijkt me nogal logisch. Maar men rekent u wel af op dat beleid.

U zegt dat MOW onderzoekt wat het ondersteunend kan doen, maar het antwoord is niet moeilijk. We mogen geen maanden meer verliezen. De steun moet het personeelstekort opvangen. Volgens de info die wij krijgen, is er te weinig personeel om de boetes goed te verwerken. Ik denk dat u beter eerlijk bent. U moet niet blijven zeggen dat u zult overleggen, als er geen personeel bij komt. De politie kan die boetes niet verwerken. We leven in een omgekeerde wereld als de politie de volksvertegenwoordigers vraagt om er bij u, de minister, op aan te dringen om ervoor te zorgen dat de trajectcontrole níét werkt. Ik gooi echt geen steen naar de politie, want ik begrijp hen. Als zij geen personeel krijgen om die vaststellingen te verwerken, welk nut hebben die trajectcontroles dan? Dan kunnen we beter de trajectcontroles halveren en die effectief laten werken. De indeling in vier categorieën is zo'n beetje blabla om te zeggen dat er maar weinig trajectcontroles werken. De man in de straat wil weten hoe het ervoor staat. Intussen weet iedereen in Brugge, minister, dat ze, als ze op de Maalse Steenweg rijden, zich niet aan de snelheden hoeven te houden, omdat het toch niet wordt doorgegeven als ze te snel rijden. Ik zou het beter vinden als u op een bepaald moment zegt dat uw voorganger het wat te groots heeft gezien, dat u dat niet aankunt en dat u niet alle trajectcontroles zult uitvoeren. Dat is toch beter dan te zeggen dat het in mei klaar zou zijn om het dan weer over 2018 te hebben. Zo kunnen wij toch niet verder?! Mijn collega's en ik kunnen u dat toch niet elke zes maanden aandoen om te vragen wanneer die trajectcontroles zullen werken?

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik denk dat de trajectcontroles het probaatste middel zijn om aan snelheidshandhaving te doen. In het verzameldecreet dat we zo meteen zullen bespreken, zullen we op dat vlak meer slagkracht aan onze lokale steden en gemeenten geven. Daarmee zul je letterlijk de wereld en de naaste omgeving een stuk veiliger maken.

De verwerkingscapaciteit is inderdaad een probleem. U hebt dat ook gesignaleerd, minister, en ik denk dat we vanuit de commissie samen met u dit signaal moeten blijven geven. Handhaving is belangrijk, maar je moet die afgedwongen kunnen krijgen. Zeker in deze tijden van digitalisering is capaciteit een reëel probleem,

maar dat is voor de mensen een non-issue. We moeten daar oplossingen voor zoeken, vooral als we via het verzameldecreet nog zwaarder zullen inzetten op en slagkracht geven aan de lokale besturen om te kunnen optreden en de straten en de centra een stuk veiliger te maken, vooral dan voor de zwakkere weggebruiker.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen.

Ik kom even terug op wat de heer Keulen en de heer Maertens aanhalen over de lokale besturen die ook snelheidscontroles willen uitvoeren en willen inzetten op trajectcontroles. U weet dat in het verzameldecreet staat dat de lokale besturen die mogelijkheden kunnen krijgen via GAS-boetes, maar dan gaat het wel alleen over meettoestellen die ze zelf gefinancierd hebben. Als u voorstelt dat de lokale besturen deze ook kunnen aankopen via raamcontracten of door de tussenkomst van de Vlaamse overheid, dan denk ik dat dit die mogelijkheid net bemoeilijkt. Ik denk dat de lokale besturen wat dat betreft niet echt vragende partij zullen zijn. Intekenen op een raamcontract zou misschien nog wel kunnen, maar die bijkomende financiële middelen vanuit Vlaanderen stroken niet met het uitgangspunt. Ik denk niet dat de lokale besturen daar specifiek naar zullen vragen.

Dan kom ik nog eventjes terug op het verwerkingsprobleem, mevrouw Lambrecht. Als de politie u zegt dat er op dit ogenblik een verwerkingsprobleem is, dan kan er een probleem met de verwerking van al die snelheidsovertredingen zijn doordat dat ANPR Management System niet werkt. Dat ANPR Management System moet eerst werken. Ik herhaal wat ik al heb gezegd: we hebben op dit ogenblik 302 trajectcontroletoestellen staan, waarvan er maar 76 werken. Door die 76 worden er pv's opgesteld die de politie zou moeten verwerken. Bij al die andere toestellen heeft men nog niets te verwerken, want er is nog altijd geen ANPR Management System aan verbonden. Uit die toestellen wordt nog altijd niets gehaald. Dat is nu juist het grote probleem. De politie kan vandaag niet zeggen dat ze een verwerkingsprobleem heeft, maar dat kan er wel komen als al die 302 trajectcontroletoestellen werken. U zegt dan: doe daar iets aan. Ik kan echter niet zorgen voor extra politie voor de federale overheidsdiensten. Dat is een federale bevoegdheid en men moet op dat niveau mensen aanwerven.

Ik wil wel een bijkomend onderzoek doen of we vanuit MOW voor ondersteuning kunnen zorgen om die gegevens mee te verzamelen, maar eerst moet dat ANPR Management System werken. Waarom werken die eerste 76 toestellen wel? Omdat toen de verwerking door de lokale politie gebeurde. Het Agentschap Wegen en Verkeer had met hen een contract afgesloten en de uitlezing van die 76 toestellen gebeurde via de lokale politie, in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer.

In 2017 heeft men dan beslist dat dit allemaal via dat federale datasysteem moest gebeuren. Dat nieuwe ANPR Management System van al die camera's zou onder de centrale overheid vallen, die daarvoor de aanbesteding heeft gedaan. Vanuit Vlaanderen hebben wij ons daarop geënt en we hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Nu is het wachten tot dat hele verhaal van dat ANPR Management System werkt en we die datagegevens krijgen. Op basis daarvan kunnen pv's worden opgesteld, maar eerst moet dat systeem werken. Daarop heb ik meermaals bij de federale overheid aangedrongen. Wij investeren maar in die ANPR-camera's, we plaatsen die camera's en palen, die zijn operationeel, maar we kunnen er geen gegevens uithalen, want dat wordt tegengehouden door de problemen met het ANPR Management System. Dat is het grote probleem en dat moet zo snel mogelijk opgelost worden. Nadien kan er nog een probleem zijn met de verwerking, maar dat moeten we met MOW nog bekijken. Moet daar een administratieve ondersteuning komen om de boetes te versturen? We zullen daar in het kader van het verdere verloop mee over nadenken, maar eerst moet dat federale luik ingevuld worden.

Ik zit daar meermaals op te hameren. Mijn laatste brief dateert van 1 juli 2020. Toen heb ik opnieuw een schrijven gericht aan minister De Crem over dit ernstige probleem, met de vraag of hij er alstublieft voor kan zorgen dat dit ANPR Management System werkt. Ik heb op de vraag van de heer Ceyskens begin van dit jaar al moeten antwoorden dat het systeem in het voorjaar zou werken. We zijn nu in de zomer en het werkt nog altijd niet. Ik kan alleen maar zoveel mogelijk aan de alarmbel trekken. Happy wordt niemand daar van. Ik zal er echter op blijven aandringen dat dat systeem zo snel mogelijk werkt.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. Iedereen in de commissie kan u volledig volgen, want dat onderdeel van de handhaving is echt wel cruciaal als we het aantal doden en gewonden in het verkeer willen doen dalen. U zegt heel terecht dat het kalf gebonden ligt bij de federale overheid, die nu moet ageren. Het systeem moet dringend operationeel worden, want vanaf dan krijgen we de data en kan de afwikkeling van die boetes vooruitgaan.

Als dat antwoord van de federale minister uitblijft of als men geen actie onderneemt, dan stel ik voor dat u dat misschien op het Overlegcomité van de verschillende regeringen kunt agenderen om daar echt aan de alarmbel te trekken. Zo kan men duidelijk maken dat dit voor de Vlamingen echt een belangrijk dossier is. U weet dat of u weet dat niet, maar in mijn provincie zijn er spookbruggen gebouwd die nergens op uitkomen en jaren later opnieuw worden afgebroken. Ik zou het jammer vinden als dit ook met de trajectcontroles in Vlaanderen gebeurt.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp-a):** Zoals de heer Keulen zei, zal meer slagkracht voor de lokale besturen hier niet helpen. De minister heeft dat heel mooi uitgelegd. De systemen werken niet ook al heeft het federale niveau beloofd dat ze in mei 2018 zouden werken. Minister, ik zou gek worden van frustratie, maar dat brengt ons niet verder. U zult natuurlijk afgerekend worden op die trajectcontroles, terwijl ik uit uw woorden heel goed begrijp dat het voor minister De Crem alle hens aan dek is om ervoor te zorgen dat de grootste killer in ons verkeer, de snelheid, wordt aangepakt.

We zijn intussen juli 2020. Het is om diep beschaamd te zijn. We zullen dit blijven vragen. In uw plaats zou ik niet meer weten hoe ik hier verder mee moet omgaan als ik mijn collega na zoveel brieven, na zoveel tijd, na zoveel doden in het verkeer helemaal niet in beweging krijg.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdere uitvoering van het Seine-Scheldeproject – 2714 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Het Seine-Scheldeproject wordt door velen als een West- en Oost-Vlaams dossier gezien, maar dat is het zeker niet. Het is een cruciaal dossier voor de ontsluiting van onze Vlaamse bedrijven en havens via het water, en ook heel belangrijk voor de export richting Frankrijk. Als we meer vrachtwagens van de weg willen en meer op de binnenvaart willen inzetten, is dat een bijzonder belangrijk project. Het wordt door Europa gefinancierd, als een van de mega-projecten van de Europese Unie. De Europese Rekenkamer heeft een aantal van

die megaprojecten recent onderzocht, waaronder het Seine-Scheldeproject. De Rekenkamer stelde vast dat de kosten van deze acht megaprojecten toegenomen waren met meer dan 17 miljard euro door wijzigingen in het ontwerp of de reikwijdte van de projecten en door een inefficiënte uitvoering. De grootste stijging stelde men vast bij het kanaal Seine-Nord Europe, het sluitstuk en het ontbrekende bijna volledig nieuwe kanaal in de Seine-Scheldeverbinding, waar de kosten bijna verdrievoudigden. Naast de kosten keek men ook naar de timing. De achterstand tussen de geplande en feitelijke datum van realisatie bedroeg gemiddeld elf jaar. Nu al is zeker dat zes van de acht vervoersassen niet klaar zullen zijn in het vooropgestelde jaar, 2030, en dat zal negatieve effecten hebben

De Europese Rekenkamer was in globa wel positief over het Vlaamse luik van het Seine-Scheldeproject. Dat is een pluim voor de Vlaamse overheid. Zo wordt de stadsvernieuwing in Kortrijk en Harelbeke aangehaald, alsook de grensoverschrijdende samenwerking tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk voor de opwaardering van de Grensleie. Ook de aanpak van de heropwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk als complex project wordt als best practice beschreven. Dat is wel goed.

De belangrijkste opmerking inzake het Vlaamse luik van het Seine-Scheldeproject betreft de op heden problematische verbinding met de haven van Zeebrugge. Dat blijft een angel hier in Vlaanderen. In een reactie verwees De Vlaamse Waterweg naar de vernieuwing van de Steenbruggebrug, de Dampoortsluis en het stimuleren van de estuaire vaart. Ik zeg het al jaren, volgens mij moeten we de haven van Zeebrugge via estuaire vaart ontsluiten. Het Schipdonkkanaal zal er niet komen, dat weten we allemaal. Niemand gelooft daar nog in. Laten we dus inzetten op die estuaire vaart.

Minister, noopt dit onderzoek van de Europese Rekenkamer tot een wijziging van de aanpak, planning, timing en uitvoering van het Vlaamse luik van het Seine-Scheldeproject?

Gebeurde er recent een update van de verkeersprognoses voor wat betreft de Vlaamse waterwegen, met andere woorden over de impact van die werken op het verkeer en het vervoer van goederen over ons water? Als die update recent is gebeurd, kunt u deze dan nader duiden? Dwingt deze eventuele update tot aanpassingen aan bepaalde deelprojecten van het Seine-Scheldeproject?

Het rivierherstel, het opnieuw invoeren van natte natuur, zoals het heet, is een belangrijk onderdeel van het Vlaamse luik van het Seine-Scheldeproject en van de Europese subsidiëring. De Europese subsidie hangt vast aan de uitvoering van dat rivierherstel. Kunt u bevestigen dat de realisatie van de 500 hectare natte natuur, dat rivierherstel, een intrinsiek onderdeel is en blijft van het Seine-Scheldeproject?

Kunt u aangeven wat de laatste stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van het project Seine-Nord Europe, dus het kanaal in Frankrijk?

Bent u van oordeel dat de estuaire vaart in de nabije toekomst een afdoend antwoord, of toch minstens een deel van een antwoord, kan bieden op de opmerkingen van de Europese Rekenkamer inzake de ontbrekende waterwegverbinding naar de haven van Zeebrugge?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Maertens, we hebben het er inderdaad vanmorgen al over gehad. Toen was er zelfs sprake van dat het niet alleen een Zuid-West-Vlaams dossier, maar een ruimer dossier is. U zegt nu al dat het zeker geen West-Vlaams dossier is. Het is inderdaad een zeer belangrijk Europees binnenvaartproject om de binnenvaart zoveel mogelijk een boost te geven en te zorgen



dat het transport van goederen weggaat van de weg en over een nieuwe water-snelweg kan gebeuren. Daarom die belangrijke Europese samenwerking voor dat hele Seine-Scheldeverhaal.

U stelt een aantal vragen, onder meer wat betreft het onderzoek van de Europese Rekenkamer. We hebben het daar vanmorgen inderdaad al even over gehad. Zoals u terecht zegt, blijkt uit het over het algemeen kritische rapport van de Europese Rekenkamer dat Vlaanderen inzake het Seine-Scheldeproject een van de betere leerlingen van de klas is. Daar mogen we wel trots op zijn. Het auditrapport is lovend over het stakeholdermanagement, met een speciale vermelding voor het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. Onze procedure complexe projecten met daarin veel inspraak, veel participatie en cocreatie wordt op lof onthaald.

Wij nemen alleszins als Vlaamse overheid kennis van het rapport en de aanbevelingen en we zullen ons zeker engageren om deze legislatuur voluit een voortrekkersrol inzake het Seine-Scheldeproject te vervullen. Zoals ook vervat in het Europese uitvoeringsbesluit, is het de intentie om de vooropgestelde doelen voor Seine Schelde Vlaanderen tegen 2030 te bereiken.

We zullen samen met onze partners Wallonië en Frankrijk desgevallend een toelichting vragen aan de Europese Rekenkamer om het rapport samen in detail door te nemen.

Ik kom tot uw specifieke vragen naar de wijziging van de aanpak, de planning, de timing en de uitvoering. Ik kan u in de eerste plaats meegeven dat de cijfers inzake het Seine-Scheldeproject die de Europese Rekenkamer citeert, specifiek en alleen betrekking hebben op het kanaal Seine-Nord Europe. Dat hebben we vanmorgen ook al even besproken. Dat gaat niet over het Vlaamse verhaal, alleen over het Franse verhaal.

Wat het Vlaamse luik betreft, zijn er geen opmerkingen die betrekking hebben op eventuele kostenstijgingen of termijnoverschrijdingen. In die zin zijn de bevindingen van deze audit niet van dien aard dat zich een fundamentele wijziging zou opdringen in de Vlaamse aanpak van het Seine-Scheldeproject.

De door Vlaanderen aangegane engagementen in de Grant Agreement werden en worden steeds tijdig en volledig uitgevoerd, waardoor het project algemeen op schema blijft. Ook in de toekomst worden de nodige stappen ondernomen om ervoor te zorgen dat de voorbereiding en de implementatie van het project volgens de in de Implementing Act vooropgestelde planning blijft verlopen.

Verder kan ik u meegeven dat de verkeersprognoses voor de waterwegen binnen het Seine-Scheldenetwerk momenteel in opdracht van het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde volop worden geactualiseerd. Dit in voorbereiding van de opmaak van het nieuwe subsidiedossier dat naar verwachting begin volgend jaar zal worden ingediend in het kader van Connecting Europe Facility voor de subsidieperiode 2021-2027 (CEF2). Hierbij zal uiteraard ook rekening worden gehouden met de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer. De afwerking van de lopende studie hieromtrent wordt ten vroegste in september verwacht. Eventuele communicatie rond de resultaten van deze actualisatie en de trafiekprognoses zal bijgevolg pas dit najaar kunnen gebeuren. Dat is nu nog niet voorhanden. Alles wordt geactualiseerd in het kader van de nieuwe subsidieperiode vanaf 2021 en we hopen dat in het najaar voorhanden te hebben.

Inzake het project Rivierherstel Leie zijn tot op heden een drietal inrichtingsplannen opgemaakt. U weet dat in het hele verhaal van de Seine-Schelde voorzien is in 500 hectare natte natuur extra. De drie inrichtingsplannen zijn opgemaakt voor de deelgebieden Laag-Vlaanderen, Bavikhove-Ooigembos en Neerhoek-Ponthoek. In het deelgebied Bavikhove-Ooigembos is reeds 4 hectare natuur ingericht,

voor Neerhoek-Ponthoek wordt ernaar gestreefd om dit jaar te kunnen starten met de inrichting van 7,6 hectare. Daarom is de omgevingsvergunning in opmaak. De verwerving van de benodigde gronden blijft in het hele verhaal een zeer belangrijk knelpunt voor de realisatie van het rivierherstel van de Leie. Mede gelet op de problematiek van de grondverwerving kan hier nog geen exacte streefdatum vooropgesteld worden voor het volledige verhaal van het creëren van de 500 hectare natte natuur.

U weet dat mijn voorganger altijd heeft verwezen naar de toenmalige minister bevoegd voor Omgeving. In dezen moet ik eigenlijk hetzelfde doen: het is vooral minister Demir die dit dossier moet trekken om de bijkomende natuur te realiseren.

Na het bereiken van het akkoord tussen de Franse staat en de regionale overheden omtrent de financiering van het kanaal Seine-Nord Europe eind november 2019, worden de voorbereidingen voor de bouw van het kanaal ten volle verdergezet. Zo zijn momenteel heel wat studies en terreinonderzoeken lopend en worden de nodige grondverwervingen uitgevoerd.

Eind dit jaar wordt de start voorzien van een aantal voorbereidende werken in de 18 kilometer lange sector 1 tussen Compiègne en Passel. Medio 2021 worden de effectieve werken in die sector opgestart. De nodige aanbestedingsprocedures hieromtrent zijn lopende.

Sinds 1 april 2020 is de projectvennootschap Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) effectief geregionaliseerd. Dat wil zeggen dat ze is omgevormd van een entiteit van de Franse staat naar een regionale instantie. Haar nieuwe raad van toezicht wordt voorgezeten door de president van de regio Hauts-de-France, de heer Xavier Bertrand. Hij zal samen met de lokale overheden het roer overnemen van de Franse staat om daar zo snel mogelijk werk van te maken.

De estuaire vaart kan deel van de oplossing zijn voor een betere binnenvaart-ontsluiting van de haven van Zeebrugge, zeker zolang grotere binnenvaartschepen geen gebruik kunnen maken van de ringvaart rond Brugge en het kanaal Gent-Oostende.

Conform het regeerakkoord ondernemen we vandaag verdere stappen richting estuaire vaart. We ijveren daaromtrent samen met Nederland voor de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust zonder dat dit de veiligheid in het gedrang brengt. In augustus hebben wij een overleg met de Nederlandse collega's.

Samen met het havenbestuur van Zeebrugge, het Departement Mobiliteit en Openbare werken, de FOD Mobiliteit en federaal minister Philippe De Backer, bevoegd voor de Noordzee, onderzoeken we hoe we de technische en juridische knelpunten kunnen uitklaren. Zo kunnen we dat in augustus met de Nederlandse collega's verder opnemen.

U ziet dat we verder inzetten op de realisatie van het project Seine-Scheldekanaal. We hopen zoveel mogelijk werk te kunnen maken van de modal shift van de vrachtwagen naar het water, iets waar we allemaal ten volle op willen inzetten. Daarnaast maken we ook werk van de grensoverschrijdende samenwerking met onze buurlanden en regio's.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, dank u wel voor het uitgebreide antwoord. Ik heb een aantal interessante en goede dingen gehoord. Het is erg belangrijk voor ons dat u heel duidelijk zegt dat het rivierherstel integraal deel uitmaakt van het project Seine-Schelde. Dat gebeurt in samenwerking met uw collega, alle begrip

daarvoor, maar ik denk dat het een zaak is van de regering om ervoor te zorgen dat het rivierherstel en de natte natuur er effectief komen. We zijn bijlange nog niet ver genoeg. Dat merkt u ook als u de cijfers citeert van het aantal hectare dat is gerealiseerd, is aangekocht enzovoort. Dat is echt nog niet ver genoeg, integendeel. Daar moet een grote sprong voorwaarts gemaakt worden. Ik hoop dat dat deze regeerperiode zeker zal lukken. U weet ook dat de Europese subsidie daarvan afhankelijk is. Het rivierherstel als onderdeel van het project Seine-Schelde is door Europa heel duidelijk aangegeven als voorwaarde om subsidies te kunnen krijgen.

Ik heb nog een vraag over de estuaire vaart, waar u terecht de nadruk op legt. Als we de regels nog wat kunnen versoepelen en ervoor zorgen dat de versterkte binnenvaartschepen langs de kustlijn kunnen varen, dan zal dat een concurrentiëler model worden, wat vandaag allesbehalve het geval is. Een aantal jaar geleden wilde Nederland lang niet zo ver gaan inzake het versoepelen van die regels voor de binnenvaart in vergelijking met de positie die Vlaanderen toen innam. Hebt u indicaties dat dat momenteel beter loopt, dat Nederland verder zal mee willen gaan in het versoepelen van die regels? U hebt in augustus overleg, maar weet u al hoever we daar zouden kunnen springen?

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Enkele weken geleden heb ik een schriftelijke vraag gesteld en ik heb daar ook een heel uitgebreid antwoord op gekregen. Ik heb dan ook geen bijkomende vragen, maar wil kort enkele puntjes aanhalen.

Zoals de heer Maertens zei, is het Seine-Scheldeproject heel belangrijk op het vlak van ontsluiting en de modal shift. Als we zien dat een groot schip van 4500 ton met drie lagen containers goed is voor 220 vrachtwagens, dan is het belangrijk om volop in te zetten op de verdere ontwikkeling van het Seine-Scheldeproject.

Ik heb ook nog een opmerking over Frankrijk. Er was in de afgelopen jaren heel veel kritiek omdat velen zeiden dat Frankrijk nooit zijn engagement zou naleven om een nieuw kanaal aan te leggen. Ik ben blij te lezen in het antwoord dat ik van u heb gekregen dat Frankrijk wel degelijk zijn engagement naleeft en dat de financiering zo goed als rond is. De voorbereidingen voor de aanleg van het kanaal Seine-Nord Europe zijn volop bezig en de werken zouden klaar zijn in 2027-2028. Het Vlaamse luik wordt heel positief ervaren door de Europese Rekenkamer en het was jammer geweest als Frankrijk niet zou meegaan in die ontwikkeling. Het is dan ook belangrijk om mee te delen dat het Franse deel stap voor stap gerealiseerd wordt.

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, we hebben het deze ochtend al gehad over gelijkaardige thema's. Ik zal niet alles herhalen wat de collega's hebben gezegd, maar het belang voor de modal shift is wel duidelijk.

Ik wil herhalen wat de heer Maertens zegt over die 500 hectare natuur- en rivierherstel van de Leie. Dat is een inherent deel van het project. Als we dat niet waarmaken, dan zullen we ook de rest niet rond krijgen en dan heeft dat ook een impact op het draagvlak van eventueel andere zaken die ook op de tafel liggen met betrekking tot de natuurontwikkeling in West-Vlaanderen, die historisch sowieso op een zeer laag pitje staat. We zijn de minst groene provincie van Vlaanderen. Dat is een uitdaging voor de toekomst, naast heel wat andere uitdagingen.

We zijn tien jaar na de beslissing om dit project aan te vatten. De resultaten zijn zeer mager. Is er een tijdspad? U schetst wat er al ligt, maar u geeft niet meteen

een tijdspad aan. Ik begrijp ook dat dit een gedeelde bevoegdheid is met minister Demir. Wat is de ambitie in de komende vier jaar van deze legislatuur? Waar willen we staan? Waar kunnen we met zeer veel mildheid maar toch met de nodige aandrang deze regering op afrekenen binnen vier jaar?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Over de timing kan ik weinig zeggen. Ik moet wat dat betreft verwijzen naar minister Demir, die daaromtrent vooral bezig is.

Het blijft wel integraal en onlosmakelijk deel van elkaar uitmaken. Het blijft een geïntegreerd project waarop ten volle ingezet zal blijven worden.

Mijnheer Maertens, u vraagt of er enige soepelheid te verwachten is van Nederland om met de binnenvaartschepen voor de kust te mogen varen zonder dat de veiligheid in het gedrang komt. Het feit dat men al aan tafel wil gaan zitten, is hopelijk al een stap in de goede richting. Ze weten dat wij al lang vragende partij zijn. De vergadering is coronagewijs een paar keren uitgesteld, maar men wil alleszins in gesprek gaan. We hopen dat we dit er dan door krijgen. Dat is alleszins onze opzet van die vergadering. Ik hoop u daar zo snel mogelijk positief nieuws over te geven, maar ik kan hun arm niet omdraaien. Het is dus nog eventjes afwachten hoe het verder zal verlopen.

Het belang van de modal shift is door iedereen meer dan voldoende benadrukt. Als we meer vrachtwagens van de weg kunnen halen door te kiezen voor meer transport via de waterwegen, dan is dat een win-winsituatie voor iedereen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de E17 – 2915 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Joke Schauvliege (CD&V):** Onderzoek heeft uitgewezen dat naast de Antwerpse en de Brusselse ring de E17 Antwerpen-Kortrijk-Rijsel de meest gevaarlijke autosnelweg is van ons land. Er gebeuren enorm veel ongevallen.

De laatste tijd is dat alleen maar erger geworden. Op 23 april startten er werkzaamheden en sindsdien zijn er al 48 ongevallen gebeurd, waarbij ook dodelijke slachtoffers te betreuren vielen. Dat is een zeer gevaarlijke situatie, dat zijn zeer alarmerende cijfers.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft niet stilgezeten en heeft beslist om ribbelstroken aan te leggen om de situatie veiliger te maken.

Minister, ik wil u hierover de volgende vragen stellen.

Overweegt u bijkomende maatregelen om die snelweg veiliger te maken?

Op basis van welke overwegingen heeft het agentschap beslist om die ribbelstroken aan te leggen? Hebben die effect gehad? Worden daardoor minder ongevallen veroorzaakt?

Overweegt u om die ribbelstroken ook op andere plaatsen aan te leggen als ze effect zouden hebben als extra preventieve maatregel?

Minister, algemeen wordt aangenomen dat een nog betere signalisatie met slimme borden en dergelijke veel ongevallen zou kunnen voorkomen. Wilt u nog meer maatregelen nemen om de bewustwording en de alertheid, zeker bij wegenwerken, te verhogen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen, collega Schauvliege. De E17 heeft inderdaad helaas heel wat verkeersongevallen te betreuren. Nog spijtiger is dat daarbij een dodelijk slachtoffer gevallen is.

Zoals u weet, werden er in het verleden al heel wat maatregelen ingevoerd om de veiligheid op de E17 tussen Antwerpen en Rijsel te verhogen. Ik denk dat ik niet alle maatregelen die al genomen werden, moet opnoemen. Alleszins heeft de administratie naar aanleiding van de werken aan het viaduct van Gentbrugge extra maatregelen genomen om de veiligheid te garanderen.

Wat heeft men zoal gedaan? Ten eerste werd de signalisatie al lang voor de start van de werken voorbereid, in overleg met de federale verkeerspolitie en het Verkeerscentrum. Regelmatig, na elk ongeval, werd ook geherevalueerd of er bijkomende maatregelen genomen moesten worden. Keer op keer kwam men tot de conclusie dat de signalisatie zeker voldeed. Die wordt alleszins permanent geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd, altijd in overleg met het Verkeerscentrum en de federale wegpollitie.

Wat de werfaankondiging betreft, werden vaste borden ingezet boven en naast de snelweg en digitale borden op de E17 en de R4. Dat gebeurde ruim voor het begin van de werken.

Bij incidenten zien we de file helaas almaar verder aangroeien. Daarom werd er een extra filedetectiesysteem geplaatst met digitale borden die de weggebruikers waarschuwen dat ze de file of de werf naderen. Dit gebeurde vooral richting Kortrijk omdat daar de meeste incidenten gebeurden.

Zoals u zei, werden er onlangs ook nog dwarse ribbelmarkeringen aangebracht op de rechter- en middenrijstrook van het wegdek voor de parking Kalken, na de parking Kalken en ter hoogte van de afrit Beervelde. Het doel is vooral om bestuurders erop attent te maken dat er een gevaarlijke situatie aankomt.

Na analyse van de ongevallen kwam men namelijk telkens tot de conclusie dat er, ondanks alle maatregelen die genomen werden op het vlak van signalisatie, zoals digitale borden, toch ongevallen bleven gebeuren. Meestal gebeurden die in het staart van de file en meestal waren ze te wijten aan onoplettendheid, aan onachtzaamheid. Men had niet voldoende aandacht voor de weg en daarom werden die ribbelstroken aangebracht. Zo kregen chauffeurs een 'serieuze gewaarwording' die hen erop attendeerde dat er iets gaande was waardoor ze al hun aandacht aan de weg moesten schenken, wat uiteraard altijd zou moeten gebeuren.

Daarnaast stelde het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) een verplaatsbare flitspaal ter beschikking van de federale wegpollitie zodat die nog meer gerichte controles kan uitvoeren. Er wordt wel degelijk geverbaliseerd in de omgeving om mensen te attenderen op de gevaarlijke situatie waarvoor men alert moet zijn.

U vraagt op basis van welke overwegingen het Agentschap Wegen en Verkeer beslist heeft om deze ribbelstroken aan te leggen en of ze effect hebben. De ribbelstroken werden aangelegd op de drie locaties op de E17 die ik al vermeldde. Het gaat om lijnmarkeringen, na elkaar aangelegd, over de rechter- en middenrijstrook. Als iemand daarover rijdt, voelt en hoort hij dat. Dat moet bestuurders

ervoor waarschuwen dat ze een werf naderen en dus alert moeten zijn en hun rijgedrag aanpassen.

De ribbelstroken werden een tweetal weken geleden aangelegd. Naast het feit dat deze stroken nog maar zeer recent werden aangelegd, zijn er verschillende redenen waarom het moeilijk is om het loutere effect ervan te analyseren. Het doel van de ribbelstroken is om de aandacht te wekken van de bestuurders. Het is natuurlijk heel moeilijk om aandacht en afleiding objectief vast te stellen. Ik en mijn administratie zijn alleszins van oordeel dat deze ribbelstroken en andere maatregelen bijdragen tot meer veiligheid.

Het is alleszins niet mijn bedoeling om bij alle werven op autosnelwegen in Vlaanderen ribbelstroken aan te leggen. Eigenlijk was het al tien jaar geleden dat men nog werk heeft gemaakt van de methodiek van de ribbelstroken. Vroeger was dat voorgeschreven in het standaardbestek bij wegenwerken maar dat werd om diverse redenen verwijderd, zoals de gladheid van het wegdek voor motorrijders en het lawaai voor omwonenden. Daarnaast ontstaan oneffenheden in het wegdek na verwijdering van de ribbelsporen. Er zijn dus tal van argumenten om die ribbelstroken uit dat bestek te halen. Hier werden ze opnieuw ingevoerd voor extra aandacht. Zoals u zei, gebeurden er al 48 ongevallen op een korte tijdspanne. Daarom werd overwogen om dit als extra element in te voeren, gelet op het feit dat de meeste aanrijdingen gebeuren in de staart van de file.

U vroeg ook of er nog andere infrastructurele maatregelen genomen worden om alertheid te verkrijgen. Enerzijds lopen er tal van campagnes, zoals de roodkruisnegatie, de fluocampagne bij wegenwerken en de getuigenissen van wegenwerkers zelf.

Al die campagnes zijn sowieso belangrijk, naast die mobiele flitspaal die we ter beschikking stellen. Men weze gewaarschuwd: wie zijn snelheid daar niet aanpast, zal wel degelijk geflitst en geverbaliseerd kunnen worden.

Ik hoop dat al die elementen samen iedereen ertoe nopen zijn snelheid en rijstijl aan te passen om zo ongevallen te voorkomen.

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Joke Schauvliege (CD&V):** Bedankt voor uw antwoorden, minister. Er werden bijkomende maatregelen genomen zoals die ribbelstroken en de mobiele camera. Wat mij echter een beetje verbaast, is het idee dat de signalisatie zou volstaan. Als er op heel korte tijd 48 ongevallen gebeuren in de staart van een file, dan moet er volgens mij toch iets mis zijn met de signalisatie. Misschien is die in theorie in orde maar ik denk dat we toch eens wat experts moeten laten bekijken wat we meer en beter kunnen op dat vlak. Ik denk dat we daarvan kunnen leren om bij andere werkzaamheden extra signalisatie te installeren. Het lijkt me heel raar dat er, als alles perfect in orde is, zoveel ongevallen gebeuren. Uiteraard kan een hoge snelheid zijn de oorzaak zijn, maar men moet dan toch ook onvoldoende gezien hebben dat er werken aankomen. Daar ga ik dan van uit.

Ik denk dus dat we nog wat specialisten moeten laten bekijken wat we extra kunnen doen. Ik maak me namelijk wel zorgen over hoe het verder moet op deze manier. Mijn vraag is dus of u bereid bent om daar verder naar te laten kijken.

**De voorzitter:** Mevrouw Ryheul heeft het woord.

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** *(Slechte geluidskwaliteit)*

Collega Schauvliege verwijst terecht naar het vrachtverkeer als grootste veroorzaker van de vele ongevallen op onze snelwegen. Europa heeft geen binnengrenzen

meer. Iedereen weet we als transitland op onze wegen te maken hebben met een overdaad aan buitenlandse bestuurders die de wegcode soms aan hun laars lappen.

Minister, ik weet wel dat de wegcode de Vlaamse bevoegdheden overstijgt. Toch wil ik van deze gelegenheid gebruikmaken om enkele aandachtspunten op te sommen.

Ten eerste moet er komaf gemaakt worden met het ongecontroleerde harmonica-effect dat heel vaak de oorzaak is van kop-staartaanrijdingen door de inhaalverboden. Dat zou gerealiseerd kunnen worden door een langeafstandscontrole op de tussenafstanden tussen voertuigen door middel van camera's. Op deze manier wordt ook de snelheid verlaagd doordat de bestuurder ertoe aangezet wordt om op een welbepaalde afstand dezelfde snelheid aan te houden. Dit systeem is al in werking in Duitsland en werkt daar perfect. Als er gewerkt wordt met een camera-systeem, kunnen overigens ook de buitenlandse bestuurders beboet worden en wordt er niet langer straffeloos misbruik gemaakt van onze wegen.

Minister, een tweede aandachtspunt is de manier van aankondigen. In plaats van de wegenwerken en de daaraan gekoppelde wegomleidingen aan te kondigen met teksten, moet gewerkt worden met eenvoudige symbolen die in heel Europa gebruikt worden. Vele chauffeurs zijn namelijk onze taal niet machtig en begrijpen niet wat van hen verlangd wordt. Die aankondigingen moeten ook voldoende frequent en ruimschoots op tijd aangebracht worden.

Collega Schauvliege verwijst naar bewustwording en alertheid. Zoals u zelf al aanhaalde, zijn sensibiliseringscampagnes altijd een goed idee. Die zouden echter internationaal gevoerd moeten worden. Via campagnes moet duidelijk worden gemaakt dat autobestuurders en vrachtwagenbestuurders meer respect voor elkaar moeten opbrengen in het verkeer. Ik denk aan 'geef elkaar een veilige ruimte', 'u heeft een korte remafstand, ik niet' of sensibiliseringsacties gericht op het gebruik van de gsm: 'ogen op de baan, niet op de gsm'.

Minister, ik pleit dus voor een aanpak die onze Vlaamse bevoegdheid overstijgt. Ik wil u dus vragen om deze punten mee te nemen naar uw federale en Europese collega's.

Collega Schauvliege had het terecht over alarmerende cijfers: 48 ongevallen gedurende nauwelijks 2 maanden op het stukje E17 ter hoogte van de herstellingswerken in Gentbrugge. Niet enkel de ongevallencijfers zijn echter alarmerend, ook het aantal geflitste bestuurders is er ronduit schrijnend. Maar liefst 3765 bestuurders werden betrapt op overdreven snelheid, en dan glippen er nog vele door de mazen van het net wegens een technische storing bij de flitspaal.

Hetzelfde verhaal zagen we vorig jaar bij de wegenwerken op de E403 ter hoogte van Rumbeke. Ook daar werd een superflitspaal ingezet. Tientallen automobilisten moesten zich daarna bij de politierechtbank verantwoorden voor hun snelheidsovertredingen. Ook na de langdurige wegenwerken aan de E403 in Wevelgem passeerden honderden snelheidsovertreders bij de politierechtbank.

Minister, ik wil hiermee gewoon aantonen dat er nog veel werk op de tafel ligt om de omgeving van wegenwerken veiliger te maken.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik begin bij de vragen van mevrouw Schauvliege. Volstaat de huidige signalisatie? Nadat er ongevallen gebeurden, gingen zowel het Agentschap Wegen en Verkeer, het Verkeerscentrum als de federale politie ter plaatse. Soms moest de signalisatie hersteld worden. Men kwam echter keer op keer tot de conclusie dat heel wat verkeersongevallen gebeurden in de staart van

file, ver weg van de eigenlijke werken. Daarom werden heel wat extra maatregelen genomen, zoals het filedetectiesysteem. Er werden extra tekstkarren geplaatst met een filewaarschuwing. De camera's werden aangekondigd. De werven werden aangekondigd via digitale borden. Er werd wel degelijk sterk ingezet op een ruime aankondiging van de werken, omdat zowel het Verkeerscentrum, de federale wegpolitie als het Agentschap Wegen en Verkeer telkens tot de conclusie kwamen dat de hele signalisatie op de eigenlijke werf volstond. Alleszins wordt die continu gecontroleerd en opgevolgd. Dat zal ook in de toekomst zo blijven.

Natuurlijk is elk ongeval er een te veel. Omdat ze zich echter meestal voordoen in de staart van de file, kwam men tot de conclusie dat ze vaak te maken hadden met onaangepaste snelheid of met onoplettendheid. Wat dat betreft kan ik mevrouw Ryheul volgen. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat we nog meer moeten inzetten op verkeersveiligheid, ook internationaal, opdat mensen zich opnieuw alert in het verkeer begeven en zich niet laten afleiden door gsm's of andere apparatuur. Er moet ten volle ingezet worden op aandacht voor het verkeer. Ik denk dat dat het allerbelangrijkste is.

De werken werden gestart op 23 april. Er gebeurden heel wat verkeersongevallen. We hopen dat dat de laatste waren. De laatste ingrepen bestonden uit ribbelmarkeringen en mobiele flitspalen. Ik hoop dat daarmee de ongevallen van de baan zijn, maar die garantie hebben we op dit ogenblik natuurlijk niet.

Mevrouw Ryheul, u vraagt naar het controleren van de tussenafstanden tussen vrachtwagens wegens het harmonica-effect dat vaak waargenomen wordt en naar het plaatsen van verkeersborden met symbolen. We hebben het hier intern ook al gezegd: als men verhalen met een Nederlandse tekst schrijft op campagneborden, worden die in onze logistieke draaischijf niet door iedereen begrepen. Er zijn heel veel buitenlandse vrachtwagenbestuurders. Wat dat betreft kan ik u volledig volgen: we moeten beter gebruikmaken van internationale symbolen die voor iedereen duidelijk en verstaanbaar zijn. Los van de sensibiliseringscampagnes wil ik daarvoor contact opnemen met de federale overheidsdiensten om te bekijken wat er moet gebeuren.

Die tussenafstanden tussen voertuigen worden op dit moment wel al digitaal gecontroleerd op een twaalfstal locaties in Vlaanderen, zoals de E17. Daar wordt op dit ogenblik dus al werk van gemaakt. Ik denk echter dat het hier opnieuw gaat om een en-en-en-verhaal: én aandacht, én aangepaste snelheid én voldoende signalisatie van de werven, zoals ribbelstroken, flitspalen en digitale borden. Ik hoop dat we daarmee iedereen alert maken en iedereen ertoe aanzetten zich veilig te gedragen in het verkeer. Tijdens de maanden maart en april was het natuurlijk heel rustig op de baan, niet alleen qua aantal auto's. Ook het vrachtverkeer was met meer dan 20 procent teruggevallen. Nu kennen we weer eerder 'normale' toestanden. Klaarblijkelijk is niet iedereen zich daar voldoende van bewust. Maar we blijven alleszins ten volle inzetten op die campagnes en op die signalisatie, evenals op het handhaven, het verbaliseren als dat nodig is. Ik hoop dat er niet nog meer verkeersongevallen bij komen, want zoals gezegd, is elk verkeersongeval er een te veel.

**De voorzitter:** Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

**Joke Schauvliege (CD&V):** Minister, bedankt voor uw antwoorden. Ik zou de situatie toch goed laten opvolgen door uw diensten en bekijken of de extra maatregelen effect hebben. Meten is weten. Er moet waar nodig bijgestuurd worden.

Ik vind het een goede suggestie om op Europees niveau die bezorgdheden omtrent signalisatie mee te nemen en om ervoor te zorgen dat die signalisatie eenvormiger en gelijkzamer is. Ik denk dat u dat zeker op de Europese agenda kan plaatsen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.



**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betrokkenheid van De Lijn bij de druktebarometer aan de kust – 2963 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Als ik door mijn raam kijk, zie ik niet onmiddellijk schitterend vakantieweer, maar misschien wordt dat wel beter na mijn vraag. We weten dat door de maatregelen heel wat Vlamingen zullen genieten van een vakantie in eigen land, in eigen streek, in eigen buurt. We weten dat ze ook naar onze kust zullen trekken. We hebben al een aantal drukke dagen gekend, met alle problemen van dien. Het West-Vlaams provinciebedrijf Westtoer heeft een druktebarometer ontwikkeld die de drukte in de verschillende kustgemeenten visualiseert via vier categorieën: rustig, gezellig, druk, zeer druk.

Het goede daaraan is dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) mee in een samenwerking zit en deze informatie integreert op zijn webstek en op de borden boven de autosnelwegen. Ook de NMBS, de federale vervoersmaatschappij, zou nu de informatie van de druktebarometer ter beschikking stellen op de displays in de treinen.

We hebben allemaal de reactie gezien van de burgemeester van Knokke-Heist op de drukte in zijn gemeente. Daar was het op een bepaald moment echt een overrompeling, met jammer genoeg de nodige overlast van dien. De hulpdiensten hadden het heel moeilijk met mensen die ervan uitgingen dat de coronacrisis al voorbij is. Maar ze hebben daar ook te kampen met gasten uit Noord-Frankrijk die het wat te bont maken. Tegelijk zagen we dat er problemen waren met het respecteren van de afstandsregels en de regels inzake de verplichting van het dragen van mond-neusbescherming op de treinen van de NMBS. We kunnen de vergelijking maken met de bussen en vooral met de kusttram, die tijdens de zomermaanden door de toeristen druk wordt gebruikt om van kustplaats naar kustgemeente te trekken.

Minister, Westtoer heeft die druktebarometer ontwikkeld. Het Agentschap Wegen en Verkeer was daarbij betrokken. In hoeverre was De Lijn daarbij betrokken? In hoeverre wordt De Lijn betrokken bij de opvolging van de druktebarometer voor de kust? Wordt bijvoorbeeld het aantal trams en bussen dat wordt ingezet aan de Vlaamse Kust aangepast wanneer de druktebarometer verhoogt en er dus mensen op veilige afstand van elkaar moeten worden vervoerd, rekening houdende met de geldende regels?

Heeft De Lijn een plan opgesteld om tijdens de zomermaanden, specifiek tijdens deze vakantie, de reizigers aan de kust op een veilige manier te transporteren? Ik weet dat er algemene regels zijn, maar gaat men specifiek aan de kust zorgen voor extra sensibilisering en voor een extra plan om de veiligheid te garanderen?

Voorziet De Lijn in extra beveiliging en extra controles om de coronamaatregelen aan de kust, op de kusttram, af te dwingen, gelet op de beelden die we zagen van de NMBS?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer Maertens, voor uw vragen.

De Lijn werd niet betrokken bij het opstellen van de druktebarometer. Dat is misschien een spijtige zaak. Het ware inderdaad beter geweest indien de verschillende

mobiliteitsspelers van bij de aanvang betrokken waren geweest bij de opmaak van die druktebarometer zodat er een gemeenschappelijk initiatief kon worden genomen.

De Lijn heeft zich alleszins wel al geëngageerd, net zoals het Agentschap Wegen en Verkeer en de NMBS, om toch de gegevens van de druktebarometer over te nemen en op haar website te plaatsen, zodat de reizigers die de website consulteren, bij hun verplaatsingen rekening kunnen houden met de gegevens van de druktebarometer.

Het zal vooral zaak zijn om te schakelen naargelang van de drukte. Dat heeft De Lijn ook altijd gedaan, en dat zal ze uiteraard ook in de toekomst blijven doen: blijven monitoren en waar nodig schakelen. Dat betekent dat men bij het inzetten van bussen van gewone naar gelede bussen overschakelt. Dat doet men al aan de kust. Wanneer het daar in de zomermaanden druk is, worden van elders gelede bussen naar de kust overgebracht. Hetzelfde geldt ook voor de kusttram. De trams die vrijkomen in Antwerpen en Gent, worden in de zomermaanden ingezet als kusttram. Het gaat hier onder meer over de zes Hermelijntrams van 30 meter. Daardoor kan aan de kust gereden worden op maximale capaciteit wanneer dat nodig is. Deze verhuisbeweging is inmiddels al uitgevoerd. Men is er dus wel degelijk op voorbereid.

Er is geen extra bijkomend plan opgesteld omdat alle maatregelen met betrekking tot COVID-19 voor het vervoeren van de reizigers al in voege zijn. Deze maatregelen gelden nog altijd. Ze gelden ook bij maximale bezetting van de voertuigen.

De Lijn blijft inzetten op het sensibiliseren van reizigers met betrekking tot de coronamaatregelen. Dit door onder meer duidelijke communicatie in de voertuigen en aan de haltes. Er is ook een brochure voorzien voor de kusttram waarin nog informatie is opgenomen in het kader van Vlot & Veilig.

De Lijncontroleurs kregen de taak om reizigers te sensibiliseren en te informeren over de coronamaatregelen, mochten mensen er nog niet van op de hoogte zijn. Boetes uitschrijven en verbaliseren is niet hun functie. Zij en de chauffeurs kunnen uiteraard een beroep doen op de politie mocht dat nodig zijn. Momenteel worden de maatregelen goed nageleefd op het openbaar vervoer. We denken dan ook niet echt dat er extra stappen moeten worden ondernomen.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is goed en vertrouwenwekkend dat De Lijn voorbereid is om heel wat toeristen te vervoeren. Ook het naleven van de coronamaatregelen verloopt vlot. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat het moet lukken. Ik denk wel dat we vooral buitenlandse toeristen moeten sensibiliseren en daar specifieke aandacht aan moeten besteden. Dat zullen de gemeenten zelf zeker en vast ook doen. Doorgedreven controles en sensibilisering zijn absoluut noodzakelijk.

Is het mogelijk om de resultaten van de druktebarometer in de voertuigen te tonen, zodat bij een halte al aangegeven wordt hoe druk het is in die gemeente? Misschien kan onderzocht worden of dit op de displays in de voertuigen kan verschijnen.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Ik vind het heel jammer dat De Lijn niet betrokken is geweest bij het opstellen van de druktebarometer. Dat is een heel goed instrument om te zien hoe druk het is in de verschillende kustgemeenten, maar ik ben een beetje ontgoocheld in de provincie. Vanmorgen heb ik een pleidooi gehouden voor

de provincies op het vlak van fietsen omdat zij het best geplaatst zijn om fietsinfrastructuur te ontwikkelen. Nu ben ik toch ontgoocheld in de provincie omdat ze dit zonder overleg met De Lijn en de NMBS opgesteld hebben. Ik wou deze bedenking nog meegeven.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp·a):** Het is positief te horen dat De Lijn voorbereid is en dat er in extra capaciteit voorzien kan worden als dat nodig is.

Minister, ik heb vorige week al gewezen op de naleving van het dragen van mondkmaskers op de bussen en trams van De Lijn. We krijgen steeds meer signalen dat dit minder wordt nageleefd. Kunt u dat al dan niet bevestigen? Ik heb net ergens zien verschijnen dat er op de trein extra controles zullen gebeuren op de naleving van het dragen van mondkmaskers. Ik wil dan ook graag de oproep aan u doen om, indien nodig, niet alleen te sensibiliseren maar ook de handhaving te benadrukken.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Maertens, ik moet u het antwoord schuldig blijven of dit overal zichtbaar is aan de haltes. Alleszins heeft De Lijn ons wel verzekerd dat het op de website ter beschikking is. We leven ook in een digitaal tijdperk en iedereen kan het op de gsm consulteren.

Of buitenlandse gebruikers van het openbare vervoer dat dan ook onmiddellijk weten, is mij niet bekend. Ik zal uw suggestie alleszins mee doorgeven, zodat de info aan de haltes ter beschikking is.

Dat De Lijn niet betrokken is bij de opmaak van de druktebarometer, is wel spijtig. Men had hier beter alle mobiliteitspartners van in het begin bij betrokken. Dat is niet gebeurd, maar desalniettemin is er toch een engagement van AWV, de NMBS en De Lijn om zeker al die gegevens van de druktebarometer op hun eigen website op te nemen zodat de reizigers daar bij hun verplaatsing rekening mee kunnen houden.

Mevrouw Robeyns, de chauffeurs en controleurs van De Lijn zijn niet bij machte om pv's uit te schrijven of boetes op te leggen als de coronamaatregelen worden overtreden en mensen geen mondkmasker dragen, maar zij zullen uiteraard de politie contacteren als er overtredingen zijn. Als het druk zal zijn, zeker in de zomer, vermoed ik dat men de lokale politie zoveel mogelijk zal inzetten om dit te controleren. Het is echter ook de verantwoordelijkheid van iedereen die het openbare vervoer gebruikt. We zetten bovendien volop in op de sensibiliseringscampagnes. Ik hoop dat iedereen de regels alom respecteert en dat er geen boetes moeten worden uitgeschreven. Toch zal men dit zeker blijven opvolgen en doorgeven als de regels niet worden gerespecteerd.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik deel uw bezorgdheid. Ik denk dat die heel terecht is. Ik hoop ten eerste op beter weer en ten tweede dat heel veel Vlamingen kunnen genieten van een fijne vakantie aan onze Vlaamse Kust, maar ik hoop ook dat dat in alle veiligheid gebeurt. Het is goed om te weten dat De Lijn daar zelf mee aan de slag is gegaan.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.