

vergadering **C197**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 maart 2022

(Deze vergadering werd via videoconferentie georganiseerd.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het terugkommoment in de rijopleiding – 1501 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de handhavingssdossiers in het kader van het verplichte terugkommoment in de rijopleiding – 1553 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bestuurders met een strafblad die een dodelijk ongeval veroorzaken – 1786 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van de verkeersborden ter aanduiding van trajectcontroles – 1844 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van waarschuwborden voor trajectcontroles langs gewestwegen – 1845 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan aankondigingsborden bij trajectcontroles – 1848 (2021-2022)	8
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de al te vaak voorkomende defecten bij de verlichting van signalisatieborden langs de autosnelwegen – 1853 (2021-2022)	16
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsrapport van Vlaamse steden en gemeenten – 1874 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het fietsrapport – 1881 (2021-2022)	18
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de Van Wesenbekestraat door De Lijn Antwerpen – 1952 (2021-2022)	26

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het terugkommoment in de rijopleiding
– 1501 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de handhavingsdossiers in het kader van het verplichte terugkommoment in de rijopleiding
– 1553 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Eerst en vooral, mijn oprechte dank aan collega Brouns voor zijn flexibiliteit in het herhaaldelijk uitstellen van deze vraag. Ik zal mijn inleiding dan ook vrij kort houden, het is duidelijk waar het over gaat.

Het terugkommoment is al heel veel aan bod gekomen in deze commissie en het liep niet allemaal van een leien dakje. Ik heb daarom ook nog eens de getallen vernoemd: 6500 beginnende bestuurders die het terugkommoment nog niet gevolgd hebben en toch meer dan 4000 die in een handhavingprocedure zijn terechtgekomen.

Minister, ik had voor u dus deze meer dan voor de hand liggende vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de beginnende bestuurders die zich nog moeten inschrijven?

Hoeveel van die jongeren die eigenlijk met dat proces-verbaal zitten, hebben zich alsnog opnieuw geregistreerd?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Het is een gekoppelde vraag, dus de inhoud gaat inderdaad over hetzelfde: vragen over het verplichte terugkommoment in de rijopleiding. Misschien is het toch goed om eens heel even op de cijfers in te zoomen, zodat ze ook voor iedereen heel duidelijk zijn.

Door de sluiting van de rij scholen ten gevolge van de lockdown in het kader van corona – die gelukkig en hopelijk voor heel lang achter ons ligt, wat mij betreft definitief –, is de termijn van het terugkommoment verlengd met vier maanden. Volgens de cijfers die wij van het kabinet recentelijk hebben ontvangen, moesten 41.885 beginnende bestuurders in 2021 dat terugkommoment volgen. Vorig jaar hebben 34.900 beginnende bestuurders dit ook daadwerkelijk gedaan binnen hun eerste termijn. De andere groep van 6980 bestuurders heeft dus een aanmaningsbrief ontvangen, waarop nogmaals 2672 bestuurders het moment binnen hun aanmaningsperiode hebben gevolgd. Van de overblijvende groep hebben 1698 bestuurders het moment ondertussen wel gevolgd, maar niet meer in hun eerste of in de aanmaningsperiode, en hebben 2610 bestuurders het moment nog steeds niet gevolgd.

Dit betekent dat inderdaad 4308 handhavingsdossiers zijn opgemaakt voor de jonge autobestuurders die het opvolgingsmoment niet of niet tijdig hebben gevolgd. Voor de volledigheid, zo'n opvolgingsmoment kost 108 euro.

Minister, welke verklaring hebt u voor de hoge afwezigheidscijfers?

Welke acties zult u ondernemen om die cijfers naar de toekomst toe te verminderen om zo het absentisme zo laag mogelijk te houden?

Wilt u in de context van de evaluatie ook kijken of er enigszins invloed zou kunnen zijn geweest door de kost van dat opvolgingsmoment? Heeft die daar eventueel een impact op gehad? Is dat al bevraagd of bekeken in relatie tot diegenen die het moeten organiseren? Tot daar mijn vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen rond het terugkommoment en dan zeker de inschrijvingen en de afwezigheidscijfers daaromtrent.

Wat weten we op dit ogenblik? De 23.131 beginnende bestuurders van wie de initiële periode om het terugkommoment te volgen in 2022 ligt, hebben dit op dit ogenblik nog niet gevolgd. Heel wat van die mensen zullen intussen wellicht ingeschreven zijn, maar op de juiste cijfers van wie zich allemaal heeft ingeschreven, van wie allemaal geregistreerd is, hebben we tot nu toe nog geen zicht.

Deze cijfers bereiken ons pas nadat de beginnende bestuurders effectief het terugkommoment hebben gevolgd bij een erkende instelling. Vandaag kunnen we daar nog niet heel veel duidelijkheid rond geven.

Van de 6980 beginnende bestuurders die een aanmaningsbrief ontvingen, volgden er 2672 het terugkommoment nog in de aanmaningsperiode; 1698 bestuurders volgden het terugkommoment na hun aanmaningsperiode, maar er werd wel een handhavingsdossier opgemaakt; 2610 bestuurders hebben het terugkommoment nog niet gevolgd, ook voor deze groep wordt er uiteraard een handhavingsdossier opgemaakt. Dat betekent 4308 handhavingsdossiers.

De erkende instellingen hebben voor voldoende capaciteit gezorgd om de wachttijden, naar aanleiding van de verplichte sluiting door covid, weg te werken. Men kan het excuus 'ik kan nergens terecht' niet gebruiken. Er is meer dan voldoende capaciteit.

De redenen waarom het terugkommoment niet gevolgd wordt, kunnen zeer divers zijn: brieven die niet gelezen of ontvangen worden; informatie met betrekking tot het terugkommoment in de media die niet wordt opgepikt; studies, vakantiejobs, hobby's die de prioriteit krijgen; uitstelgedrag; financiële redenen; uitstel bijvoorbeeld wegens ziekte. Elke denkbare reden wordt gebruikt.

Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe campagne om de betrokken jonge bestuurders nog makkelijker de weg te laten vinden naar het terugkommoment. We denken aan social media en YouTube. We roepen ook op om zich tijdig te registreren. Het is de bedoeling dat deze campagne nog dit voorjaar wordt uitgerold. Gekoppeld aan deze nieuwe campagne zal ook de brochure die de kandidaat meekrijgt, meteen na het slagen voor het praktijkexamen, een update krijgen zodat iedereen op de hoogte is.

De kostprijs is uiteraard afhankelijk van de inhoud. Het terugkommoment bestaat zowel uit een theoretisch als uit een praktisch gedeelte. Er moet dus niet alleen een lokaal worden voorzien. Erkende instellingen hebben een vrij ruim oefenterrein nodig, meerdere lesvoertuigen, meerdere lesgevers enzovoort. Bovendien draagt de overheid op dit ogenblik al een kost van 20 euro per deelnemer, om de kost voor de deelnemer te drukken. Het is niet de intentie om daar direct verandering in te brengen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, in ieder geval bedankt voor uw antwoord. Ik heb geen bijkomende vragen, wel twee zaken die ik nog even wil meegeven.

De voldoende capaciteit is een heel belangrijk gegeven, denk ik, en vooral de nieuwe campagne die u daar aangeeft, via de kanalen waarmee we de jeugd het beste kunnen bereiken. Als die dit voorjaar nog opstart, worden de zaken gedaan die gedaan moeten worden om de redenen die u allemaal opnoemt, de heel diverse redenen om dingen niet te doen, en doen we er als organiserende overheid alles aan om de zaken in orde te houden.

Ik kijk dus uit naar de nieuwe campagne. We zullen kijken welk effect dat in de toekomst zal hebben om de mensen opnieuw te krijgen naar waar ze moeten komen. Ik heb dus geen bijkomende vragen, minister, en dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u voor uw antwoord, minister. We moeten dit toch zeer nauw blijven opvolgen. Het afwezigheidspercentage ligt op dit ogenblik toch veel te hoog. We gaan ervan uit dat het terugkommoment een heel belangrijk moment is in de ontwikkeling naar goede en veilige chauffeurs. Dat is noodzakelijk opdat je je optimaal veilig kunt bewegen in het verkeer. Een grondige analyse van al de verschillende redenen van afwezigheid is op zijn plaats. Daarom is er ook de vraag naar het financiële aspect. Alles heeft zijn kosten, dat begrijp ik ook, niets kan meer gratis in deze tijd. Maar als blijkt dat een substantieel aandeel van die afwezigheid toch te maken heeft met dat bedrag, moeten we daar misschien naar durven te kijken. Dat zou eigenlijk de laatste drempel moeten zijn, wat mij betreft.

Ik denk ook dat het goed is dat we dat terugkommoment blijven evalueren en ook het belang ervan aantonen, dat we er eventueel studiegewijs naar kijken wat het verschil kan zijn tussen degenen die dat volgen en degenen die dat niet volgen. We moeten aantonen via campagnes en dergelijke dat het heel belangrijk is om te komen tot die competenties en vaardigheden die je echt wel nodig hebt in het verkeer. Dat zal dan misschien ook een deel zijn van de grondigere evaluatie die nog loopt in het kader van de rijopleiding.

Ik heb verder ook geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bestuurders met een strafblad die een dodelijk ongeval veroorzaken – 1786 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, verkeersveiligheid is de laatste jaren uitgegroeid tot een politieke topprioriteit. Binnen uw mobiliteitsbeleid krijgt het dan ook een prominente plaats. En dat is terecht. We moeten evenwel vaststellen dat het aantal dodelijke verkeersongevallen helaas opnieuw stijgt. Zo vielen er in de eerste 6 maanden van 2021 maar liefst 109 dodelijke slachtoffers in het verkeer. Dat cijfer was sinds 2016 niet meer zo hoog. De gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé, stelde onlangs dat 6 van de 56 dodelijke ongevallen op West-Vlaamse wegen in 2021 werden veroorzaakt door een bestuurder met een strafblad voor verkeersinbreuken. In West-Vlaanderen lag het aandeel van recidivisten nooit zo hoog als vorig jaar.

In de strijd tegen recidivisten pleitte u samen met uw collega-ministers van Mobiliteit van de andere gewesten voor effectievere controles op en strengere

sancties tegen de meest gevaarlijke chauffeurs. Daarbovenop gaf u aan dat alternatieve straffen, zoals doelgroepgerichte opleidingen, een efficiënter wapen lijken tegen hoge recidive dan de straffen die men momenteel oplegt.

Minister, welke initiatieven zult u nemen om tot een verandering te komen in de manier waarop er wordt bestraft? Hebt u daarover al overleg gepleegd en concrete plannen uitgewerkt met uw collega-ministers van Mobiliteit van de andere deelstaten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Moors, voor uw vragen rond het handhavingsbeleid. Een goed en kwalitatief handhavingsbeleid is uiteraard een heel belangrijke overkoepelende doelstelling in ons Vlaams verkeersveiligheidsplan.

U weet dat de bestraffing als dusdanig een bevoegdheid is van de federale minister van Justitie. En ook daar staat de recidiveaanpak als een prioriteit op de agenda. Het is ook mee opgenomen in zowel het federale verkeersveiligheidsplan, dat we vanuit Vlaanderen mee onderschreven hebben, als in het interfederale plan 'All for zero'. In dat interfederale plan 'All for zero' hebben we samen met de collega's van de andere gewesten de problematiek van de recidive extra belicht. We hebben er echt op gefocust dat sancties in de eerste plaats voor een gedragsverandering moeten zorgen bij degenen die het misdrijf hebben gepleegd, waardoor de gemaakte keuzes dan ook zeer weloverwogen moeten zijn.

De interfederale samenwerking is van start gegaan. We hebben concrete maatregelen daaromtrent besproken. Het verruimen van alternatieve straffen, bijvoorbeeld in de vorm van extra opleidingen, wordt ook effectief meegenomen en verder bestudeerd. Binnenkort zullen ook de werkgroepen opgestart worden, zodat daar nadien concrete regelgeving uit kan worden gedistilleerd. En dan kunnen ook heel concrete acties worden opgezet.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Bedankt voor het antwoord, minister, maar ik heb toch nog een bijkomende vraag. Bestrafen is natuurlijk één zaak, maar als men herhaaldelijk inbreuken pleegt op de wetgeving, is men ofwel hardleers, ofwel heeft men als eens pech – al denk ik veeleer dat het het eerste is. In dat kader is het misschien goed om erover na te denken om op voorhand in te grijpen en de mensen meer bewust te maken van datgene waarvan we ons allemaal zeer bewust moeten zijn, namelijk dat als we deelnemen aan het verkeer, we niet alleen zijn. We maken deel uit van het geheel en we moeten echt wel meer oplettend zijn.

In dat kader is het misschien tijd om nog eens na te denken over een rijbewijs met punten. Zijn er al vorderingen gemaakt wat betreft het rijbewijs met punten? Wat is de stand van zaken daarvan?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik had dezelfde bijkomende vraag, minister: wat is uw houding ten opzichte van het rijbewijs met punten? Dit gaat immers bijna over crimineel gedrag. We stellen vast dat er inderdaad een heel aantal mensen zijn die zich als het ware echt als criminelen gedragen in het verkeer. Daar moeten we voldoende hard tegen kunnen optreden, zeker als het over recidivisten gaat.

Ik heb daar een bijkomende zorg, minister, die ik even met u wil delen. We hebben die ook al besproken in de context van GAS 5 versus het doorstortscenario. Hoewel ik voorstander ben van de twee, zie ik wel voor- en nadelen. Een van de nadelen

bij GAS 5 is dat je geen zicht hebt op mogelijk recidivegedrag voor de verkeers-overtredingen in de context van GAS 5. We moeten er misschien over nadenken om dat eventueel te ondervangen. Dat is een bijkomende zorg die ik in die context wil meegeven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's. Ik heb daarstraks al gezegd dat we een interfederale samenwerking hebben. Er zijn verschillende werkgroepen. Daar bekijken we hoe we inzake sanctioneringen en handhaving nog intenser kunnen samenwerken. Als het dan specifiek over het rijbewijs met punten of een ander veeleer progressief sanctiesysteem gaat: dat zal ook mee op tafel liggen, om te kijken hoe we daar verder rond kunnen samenwerken. U weet, mevrouw Moors, dat het rijbewijs met punten is opgenomen in het federale regeerakkoord. Het is aan de federale overheid om dat zelf verder uit te werken.

Wat betreft GAS 5, mijnheer Brouns: ook daarin is er geen duidelijk zicht op recidive. Het gaat daarin over de beperktere snelheidsovertredingen in de zones 30 en 50. Het gaat dan niet over de grote overtredingen. Ik dacht dat de aanleiding voor deze vraag het grote aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer was. Die zijn uiteraard heel erg te betreuren. GAS 5 focust op de kleinere snelheidsovertredingen die niet gepaard gaan met andere verkeersinbreuken die strafrechtelijk te vervolgen zijn. Maar het probleem van de recidive is inderdaad bij de evaluatie naar boven gekomen. Zoals ik al eerder in de commissie heb gezegd, komen er voor GAS 5 nog enkele bijsturingen, gebaseerd op de evaluatie bij de lokale besturen. Maar het doel is nog altijd iedereen aan te zetten tot veilig gedrag. Wij kijken hoe wij in dat interfederaal verkeersveiligheidsplan nog intenser kunnen samenwerken om de gewenste gedragsverandering in de hand te werken. Iedereen die zich in het verkeer begeeft, moet zich op een verantwoordelijke manier gedragen en moet rekening houden met de andere weggebruikers.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Er zijn inderdaad verschillende factoren die uitwijzen dat wij voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen echt wel nog een tandje bij moeten steken. In het eerste semester van 2021 alleen al hebben wij in Vlaanderen een eindbalans van 109 verkeersdoden. Met het oog op onze Vlaamse 'Vision Zero' die wij tegen 2050 willen bereiken, moeten wij de hoogstnodige conclusies trekken en dringend effectieve maatregelen nemen. Ik hoor van u dat er van alles in de pipeline zit, en dat dit ook op federaal vlak het geval is. Het is nodig over te gaan tot actie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van de verkeersborden ter aanduiding van trajectcontroles
– 1844 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van waarschuwborden voor trajectcontroles langs gewestwegen
– 1845 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan aankondigingsborden bij trajectcontroles
– 1848 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Alle verkeersborden langs gewestwegen die een trajectcontrole signaleren zullen op termijn verdwijnen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wil daarmee een antwoord bieden op de wildgroei van verkeersborden langs onze wegen. Ze willen enkel de verkeersborden behouden die er echt toe doen en die automobilisten gezien moeten hebben. Waar er ter hoogte van bestaande trajectcontroles langs gewestwegen verkeersborden stonden ter signalisatie van een trajectcontrole, zullen die worden weggehaald. Op sommige plaatsen is dat al gebeurd, met alle gevolgen van dien. In Limburg hebben al vele autobestuurders hun beklag gedaan over de vele boetes die ze door de nieuwe aanpassing hebben gekregen.

Dat brengt mij tot de volgende vraag. Hoe reageert u, minister, op de beslissing om de verkeersborden ter aanduiding van een trajectcontrole te verwijderen?

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Collega Moors heeft de inleiding eigenlijk al gegeven. Collega Brouns stelt er ook een vraag over. Vier weken geleden trok hij aan de alarmbel. Het is ter hoogte van zijn gemeente, Kinrooi, dat een nieuwe trajectcontrole actief werd, zonder aankondigingsborden.

Langs 240 wegen in Vlaanderen is er reeds een trajectcontrole aanwezig – of ze actief zijn, weet ik niet – en er zijn er nog eens 165 extra gepland. AWV heeft al op het voorval in Kinrooi gereageerd. Er zal langs gewestwegen niet meer met verkeersborden worden aangekondigd dat op die plaats een trajectcontrole actief is. De borden die er al staan zou men zelfs verwijderen. Voor mij lijkt het erop dat het innen van de boetes belangrijker wordt dan verkeersveiligheid. Ik heb daar toch wel enkele vragen bij.

Hoe reageert u op de aangekondigde verwijdering van borden die trajectcontroles aankondigen?

Wanneer en door wie werd beslist tot het verwijderen van deze borden?

Bent u inderdaad van oordeel dat een trajectcontrole geen aankondiging meer behoeft?

Welk effect denkt u dat de verwijdering van die borden zal hebben op het rijgedrag van de automobilisten en de verkeersveiligheid in het algemeen? Dreigt het

verwijderen van die borden er zo niet toe te leiden dat er fors meer boetes zullen worden uitgeschreven, misschien zelfs ten koste van de verkeersveiligheid?

Welke nieuwe initiatieven zult u desgevallend nog nemen in dit verband?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, collega's, ik ben absoluut een groot voorstander van en believer in trajectcontroles. Op enkele maanden tijd zien wij de enorme voordelen en de enorme winst op het vlak van verkeersveiligheid in onze politiezone. De uitrol van trajectcontroles, op lokale wegen, maar ook op de gewestwegen, daar waar er al een akkoord is met AWV, hebben wij echter zeer, zeer grondig voorbereid. Er was een zeer grondige, lang op voorhand aangekondigde informatiecampagne. Als we de vergelijking maken met de anonieme mobiele snelheidscontroles, waarbij er vaak een overtreiderspercentage van 30 of 40 procent, maar vaak nog van veel meer is, dan heeft dat op twee, drie maanden na de installatie, na een zeer grondige voorafgaande informatiecampagne, geleid tot een percentage van nog maar 1,5 procent overtreiders in dezelfde omgevingen. Dat toont dus meteen aan dat die trajectcontroles zeer effectief zijn. Het getuigt echter ook wel van enige hoffelijkheid tegenover je inwoners en je passanten, maar vooral ook ten aanzien van mensen die het gebied niet kennen, dat je hen daar natuurlijk wel van op de hoogte brengt. Zeker bij de opstart van zo'n trajectcontrole, die toch wel volledig nieuw is in een bepaalde stad of gemeente, op bepaalde wegen, in bepaalde regio's, vind ik het niet meer dan normaal dat in het belang van de verkeersveiligheid mensen de kans zouden krijgen om hun gedrag daaraan aan te passen.

Wat is hier gebeurd? De trajectcontrole was al enige tijd geïnstalleerd, en dan drukte op een blauwe maandag plots iemand ergens in Antwerpen op een groen knopje, zodat die actief werd. Dat heeft er natuurlijk toe geleid dat er massaal veel snelheidsovertredingen zijn begaan van 1 of 2 kilometer per uur te veel. Dat is natuurlijk net de groep die we eigenlijk niet voor ogen hebben, in die zin dat dat mensen zijn die hun gedrag heel gemakkelijk aanpassen. Je kunt zeggen: "Men moet weten wat de snelheid is, pas u aan en houd u aan de snelheid, en dan is er geen enkel probleem." Dat klopt, maar wanneer men zo massaal die uitrol van trajectcontroles doet in een stad, gemeente of politiezone, dan vinden wij het niet meer dan normaal dat men dat goed aangekondigd doet, dat de mensen dat weten, dat ze gewaarschuwde burgers zijn. Dat is één gegeven.

Daarnaast is er het feit dat in de ons omringende landen Nederland en Duitsland de trajectcontroles wel worden aangekondigd. Op de autosnelwegen doen wij dat ook. Daarom is dit toch verwonderlijk. Als je met de mensen van AWV praat, dan voel je ook dat er geen eensgezindheid is binnen AWV om de borden die de trajectcontroles aankondigen op gewestwegen, stelselmatig te gaan verwijderen.

Minister, vandaar mijn vragen. Bent u het ermee eens dat het doel van een goede handhaving meer verkeersveiligheid is, dat het de verkeersveiligheid is die altijd vooropstaat, en niet het innen van zo veel mogelijk boetes? Bent u het ermee eens dat het wijzen op een trajectcontrole leidt tot meer aangepast gedrag en zo ook tot meer verkeersveiligheid, en niet tot het maximaliseren van de boetes? Gaat u ermee akkoord dat het daarom beter is om, zoals in Nederland, zoals in Duitsland en in Wallonië, die trajectcontroles toch aan te kondigen? Zult u dan ook overwegen om de beslissing om alle bestaande borden weg te halen terug te draaien, en om bij de trajectcontroles die nog moeten worden geplaatst, dat wel degelijk goed en tijdig aan te kondigen en daar dus ook borden bij te plaatsen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie vragen. Men vraagt continu meer maatregelen rond verkeersveiligheid, en dat is ook absoluut noodzakelijk, en vandaar dat wij dan ook in het kader van de handhaving ten behoeve van die verkeersveiligheid, volop de kaart trekken van trajectcontroles. Dat verhaal is helemaal niet nieuw. Als we de stand van zaken bekijken eind 2021, dan hebben we op dit ogenblik 406 trajectcontroles geplaatst langs onze gewestwegen. Daarnaast zijn er ook heel wat lokale besturen die inzetten op trajectcontroles. Ik geloof nog altijd dat dit een zeer goede sluitsteen is inzake het verkeersveiligheidsbeleid.

Bijkomend wil ik ook meegeven dat vorig jaar in juni 2021, in navolging van een nieuwe aanvraagprocedure voor trajectcontroles, naar alle lokale besturen een schrijven is vertrokken waarbij enerzijds die nieuwe aanvraagprocedure duidelijk wordt toegelicht, op welke wijze lokale besturen met cofinanciering van het Agentschap Wegen en Verkeer op hun gewestwegen een trajectcontrole kunnen bekomen. Dat staat daar heel duidelijk in vermeld. En er staat ook heel duidelijk in vermeld dat de trajectcontroles niet meer zullen worden aangekondigd en dat de bestaande borden zullen worden verwijderd. Elk lokaal bestuur heeft dat schrijven ontvangen. Daaromtrent is geen enkele reactie of kritiek gekomen.

Nu, ik vind het overigens ook vreemd dat in een periode waar opnieuw iedereen zegt dat we die verkeersveiligheidsstatistieken drastisch moeten doen dalen, dat tegelijkertijd wel wordt gezegd dat een heersende snelheidsbeperking als dusdanig niet voldoende is om bij een burger de gewenste snelheid af te dwingen. Dan zegt men: "Nee, alleen de plaats van die camera is niet voldoende, daar zou ook nog een verkeersbord bij gezet moeten worden." Je kan je hierbij de vraag stellen: wat is het meest duidelijk zichtbaar, die camera of dat bord? En tegelijkertijd zijn er ook heel wat mensen die vragen om minder verkeersborden, omdat men vaak door het hele kluwen aan verkeersborden het bos niet meer ziet, zoals het vaak wordt gezegd. Kortom, de roep om minder verkeersborden te plaatsen is er telkens harder en harder.

Nu, waarom heeft AWV beslist om de trajectcontroles niet meer met een aankondigingsbord te voorzien? Dat is dus enerzijds omwille van de leesbaarheid van onze wegen: zo weinig mogelijk borden langs onze wegen is nog altijd het meest efficiënt, omdat men anders opnieuw door de bomen het bos niet meer ziet en omdat men nog altijd eigenlijk volop gefocust moet blijven op de weg, op het verkeer. Die leesbaarheid is dus essentieel. Anderzijds weet u dat wij ook in het kader van de vergevingsgezindheid van onze wegen zo weinig mogelijk obstakels langs onze weg geplaatst willen hebben, omdat elk mogelijk obstakel ook altijd een impact kan hebben op slachtoffers en aanrijdingen mee kan veroorzaken. Een ander aspect is ook dat de aankondigingsborden vaak als pervers gevolg hebben dat bepaalde weggebruikers op andere plaatsen, waar dan geen aankondigingsborden staan, de snelheid niet of minder respecteren omdat ze ervan uitgaan dat die zonder aankondiging toch niet wordt gecontroleerd. Ons doel van de snelheidslimieten is juist dat die snelheidslimiet overal wordt gerespecteerd, en niet alleen daar waar men mogelijks beboet kan worden omdat er een trajectcontrole is. Nee, elke snelheidslimiet gehonoreerd moet worden, en dat alleen kan leiden tot meer verkeersveiligheid. En dat is waar we eigenlijk ten volle op willen inzetten, op die duurzame mentaliteitsverandering. Dat alleen zal op lange termijn gevolgen hebben op de cijfers van verkeersveiligheid. We weten allemaal dat snelheid een van de drie killers is van het verhaal rond de verkeersslachtoffers tout court.

Dus, wat dat betreft: een goede handhaving moet er zijn. Moet die overal extra aangekondigd worden? Moeten we straks aan elk rood licht gaan zeggen: "Let op, als je door het rood licht rijdt, word je beboet." Ik denk dat dit geen goede zaak is.

Ook bij de bemande controles, als de politie zelf een controle doet, gaan we daar ook niet nog eens een waarschuwingsbord zetten met 'pas op, iets verderop is er

een bemande controle'. Kortom, het is dus eigenlijk gewoon zaak om die snelheidslimiet te respecteren.

We zetten trajectcontroles niet in om te zorgen voor zoveel mogelijk boetes, maar om die mentaliteitswijziging bij mensen ook effectief door te zetten. Ik heb in het verleden ook altijd al gezegd dat mensen er eigenlijk van uit moeten kunnen gaan dat, als ze de snelheidslimieten niet respecteren, ze te allen tijde potentieel een boete oplopen. Dat alleen zal zorgen voor die gedragsverandering, voor die mentaliteitswijzigingen.

Als men dan zegt 'hier is geen trajectcontrole meer' of de aankondigingsborden staan er niet, dan nodigt dat misschien weer uit om harder te rijden. Dat is alleszins niet wat we willen en vandaar dat die beslissing is gevallen om een trajectcontrole niet meer van tevoren aan te kondigen.

Men zegt dan wel – dat heb ik ook in de pers gelezen – dat sommige mensen plots werden geconfronteerd met tientallen boetes. Dan moeten we alleen maar concluderen dat die mensen dan ook tientallen keren meestal 10 kilometer per uur te hard hebben gereden in die zones. Daar moeten we dan ook van uitgaan. Ik zie mijnheer Brouns al neen knikken, maar u weet dat er ook nog altijd het correctiemechanisme is. Dus als men een boete heeft gekregen, heeft men de snelheidslimiet wel degelijk niet gerespecteerd. Daar zit altijd dat correctiemechanisme op. Tien keer geflitst, of tien keer een boete gekregen hebben, is dus ook tien keer te hard gereden.

Bijkomend wil ik er nog op wijzen – want ook dat was klaarblijkelijk bij sommige lokale besturen een misverstand – dat het Agentschap Wegen en Verkeer instaat voor de technische realisatie van de installaties rond trajectcontroles, niet voor de politionele uitbating. De rol van het Agentschap Wegen en Verkeer eindigt dus zodra de trajectcontrole volledig geïnstalleerd en gehomologeerd is. Of men al dan niet effectief overgaat tot het uitlezen van de data, via de gewestelijke verwerkingscentra (GVC's), is een politionele verantwoordelijkheid. Het is aan de lokale politie, die meestal – ik ga ervan uit altijd – de lokale besturen ook effectief verwittigt wanneer een trajectcontrole die langs de wegen staat, effectief overgaat tot het uitlezen van de data. Dat valt niet onder de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer; onze bevoegdheid beperkt zich tot de installatie van de trajectcontroles. De controle zelf, het uitlezen, dat is aan de politiediensten.

Ten slotte wil ik nog herhalen dat als men mij vraagt of trajectcontrole een goed zaak is, ik er nog altijd bij blijf dat dat een goede zaak is. Ik zie ook dat heel veel lokale besturen zelf vragende partij zijn om telkens opnieuw extra trajectcontroles uit te rollen, niet om zoveel mogelijk boetes te kunnen innen, wel om die mental shift, die gedragsverandering, effectief door te voeren en om mensen ertoe aan te moedigen om zich aan de snelheidslimiet te houden. Dan zal het een pak veiliger worden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Bedankt voor uw antwoorden.

Minister, ik betreur de beslissing van AWV – en uw antwoord ook wel een beetje – om de verkeersborden ter signalisatie van trajectcontroles weg te halen. Ik denk dat het zeer belangrijk is dat we de chauffeurs blijven sensibiliseren, zodat ze zich op een bepaald traject aan de toegelaten snelheid houden. Ik denk dat het essentieel is om bestuurders te sensibiliseren en hen ervan bewust te maken dat er inderdaad attentie moet worden gegeven aan bepaalde snelheidsbeperkingen. Ik betreur dat u het weghalen van de borden eigenlijk ondersteunt.

Ik stel me de vraag of er in de beslissingen van AWV nog een actie op de planning staat om bepaalde borden weg te halen? Ik hoop voor u dat u een uitnodiging

gestuurd hebt naar de lokale besturen. Ik zou het moeten navragen bij mijn eigen administratie, maar in eer en geweten, ik ben schepen van Mobiliteit en ik heb een dergelijke vraag niet gezien. Ik zal het bij ons navragen.

Ik denk dat het voor de sensibilisering toch wel essentieel blijft dat er bepaalde aankondigingen gebeuren om de chauffeur inderdaad bewust te maken van de acties die eigenlijk genomen worden ter controle van het rijgedrag.

Dus concreet is mijn vraag: naar wie of welke afdeling van het lokaal bestuur is die uitnodiging verstuurd? Plant het Agentschap Wegen en Verkeer nog om borden weg te halen die nu fel aanwezig zijn?

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik ben ook niet zo blij met uw antwoord. Ik heb geen bijkomende vragen, maar u hebt duidelijk een visie waarbij u meer wilt inzetten op penalisering dan op preventie. Ik zie die visie ook bij uw federale collega en partijgenoot, minister Van Quickenborne, die bij flitsboetes ook de tolerantiemarge wil afschaffen. Ik vind dat jammer, zeker omdat u in antwoord op de vorige vraag over het rijbewijs met punten zei dat aanzetten tot veilig gedrag het fundament moet zijn van het beleid. Dat is hier niet het geval.

U zult dat misschien tegenspreken, maar collega Brouns heeft het aangehaald: hij werd gecontacteerd door tientallen mensen die boetes hadden gekregen omdat ze niet wisten dat er een trajectcontrole was. Als ze dat wel hadden geweten, hadden ze geen boete gekregen, want dan hadden ze zich braaf aan de snelheidslimiet gehouden. Een aankondiging werkt wel, zelfs preventief. Ze zorgt ervoor dat er geen overtredingen zijn, dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Ik ben absoluut voorstander van die borden, om ze niet te verwijderen en wel – ook bij nieuwe trajectcontroles – om die borden daar te zetten.

Goed, dat is mijn visie. U hebt er duidelijk voor gekozen om penalisering prioriteit te geven op preventie. Ik betreur dat. Het zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil opnieuw benadrukken dat ik absoluut voor trajectcontroles ben. We zien er effectief het positieve effect van. We hebben ook het verschil kunnen ervaren bij de introductie ervan. Die was massaal, vond ik: op 21 december 2021 startten er in de politiezone Carma in Limburg 11, en dat ging gepaard met een grote massieve informatiecampagne vooraf. Die werd positief onthaald. Er stonden digitale borden in de straat met de aankondiging van de trajectcontrole vanaf 21 december. Er was zelfs een opleiding voor het personeel van de stad of gemeente, over hoe het werkt, ... (*onverstaanbaar*) ..., er kwam een informatiebrochure in de bus. Daarnaast werd de trajectcontrole die al twee jaar geïnstalleerd was, ook aangezet. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de communicatie intern bij verschillende diensten daar een rol speelt. Ik heb gewoon het verschil in gedrag en effect op mensen vastgesteld. Mensen zijn er enorm door gefrustreerd.

Men kan de lijn aanhouden van 'men had het maar moeten weten'. Maar het gaat om die hele grote groep die we bij de andere introductie gezien hebben, waarover we meteen voldoende hebben kunnen informeren, die we daar niet hebben. Dat zijn mensen die daar nog veel beter op gaan letten, meteen bij de aankondiging. Het is gewoon jammer dat we die kans daar hebben gemist, daarom heb ik ook 'nee' geknikt. Het gaat inderdaad met een correctiemarge, maar dat is geen 10 kilometer per uur, maar 6 of maximum 7. Oké, we kunnen daar heel streng in zijn, 1 kilometer per uur te hard is er 1 te veel. Te hard is te hard, maar ik wil

benadrukken dat er een groot verschil is bij een grondige aankondiging, zeker met introductie. Die werd veel positiever onthaald en het draagvlak was groter dan bij een plotse invoering.

Uiteindelijk zitten we met een verschil in visie in Vlaanderen. Enerzijds wilt u er op gewestwegen geen meer, u haalt ze weg en plaatst geen nieuwe, anderzijds doet u dat op autostrades wel. Dat zijn twee verschillende benaderingen in Vlaanderen. Daarnaast kondigen zowel Nederland als Duitsland deze wel aan. Ik ga ermee akkoord dat er veel te veel borden staan, maar welke moeten we weghalen? Misschien zijn er vele andere met minder nut voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, bij uw antwoord op de vorige vraag heb ik even de wenkbrauwen gefronst toen u insinueerde dat een snelheidsovertreding tegen de 30 of 50 kilometer per uur niet meteen levensgevaarlijke gevolgen heeft. Wij weten allemaal, sinds wij het in de hoorzittingen over 30 kilometerzones in de bepaalde kom hebben gehoord, dat juist het snelheidsverschil het verschil kan maken tussen leven en dood. Ik neem aan dat dit een 'slip of the tongue' was, en dat u wel degelijk overtuigd bent van het belang van die snelheidslimieten. U toont dat hier ook aan.

Ik moet zeggen, collega's, dat ik bij deze vraag wat verbaasd ben door de tonaliteit van de replieken. Elke keer als er een ongeval gebeurt met dodelijke afloop, interpellieren wij de minister om haar duidelijk te maken hoe erg het wel is gesteld met de verkeersveiligheidscijfers. Wij vragen dan dat er absoluut iets moet gebeuren. De minister heeft nu uitgelegd waarom het beter is om trajectcontroles niet meer aan te kondigen. Ik vind dat moedig. Ik vind het goed dat de minister niet terugkrabbelt maar kiest voor verkeersveiligheid.

Ik heb wel begrip voor enkele opmerkingen van de collega's. Minister, hoeveel van die 406 trajectcontroles werken er vandaag? Dat is toch een uitdaging. Voorts denk ik dat wanneer trajectcontroles voor het eerst in gebruik worden genomen, er wel een duidelijke waarschuwing moet zijn voor de burgers. Dat is iets anders dan de waarschuwing te laten bestaan wanneer ze al in gebruik zijn. Hoe kan er tussen Vlaanderen en de gemeentebesturen afgestemd worden om de informatie goed te verstrekken? In die zin geef ik de collega's wel gelijk. Ik hoop dat u hiervoor een initiatief zult nemen. Ik vind het niet absurd om in een eerste fase ietwat coulanter te zijn in de bestraffing. Maar is dat juridisch wel mogelijk?

Maar al met al, minister, krijgt u mijn steun voor wat u hier zegt en voor de vuist die u maakt voor verkeersveiligheid. Dat is superbelangrijk en dat is wat ik vraag. Maar u zou nog sterker in uw schoenen staan als u de beslissing om de snelheidscontroles niet aan te kondigen, wetenschappelijk zou onderbouwen. Vandaag zegt u dat te doen omdat het uw overtuiging is. Het zou sterker zijn als u die beslissing zou kunnen baseren op eigen of buitenlands onderzoek over de impact op de verkeersveiligheid. Ook mij lijkt dat intuïtief zo te zijn. Het lijkt mij beter dat de mensen zich overal aan de snelheidslimieten houden en er niet van uitgaan dat zij beter moeten opletten op de ene plaats dan op de andere. Kunt u wat meer duiding geven over de wetenschappelijke onderbouwing van die beslissing?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Is die beslissing genomen omdat ik wil dat er minder verkeersborden staan? Absoluut niet. Wij zijn er ons al langer van bewust dat er te veel verkeersborden staan langs de Vlaamse wegen. Het is al langer een beleid om daarmee komaf te maken. Dat moet ten goede komen aan de leesbaarheid van onze wegen, aan de duidelijkheid en transparantie. Mevrouw Moors, u vraagt of ik ook andere verkeersborden wil wegnemen. Als het gaat om verkeersborden die

noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid, zoals snelheidsbeperkingen, voorrangsborden enzovoort, dan gaan wij die uiteraard niet wegnemen. Overbodige verkeersborden gaan wel weg.

Mijnheer Bex, u vraagt een aankondigingsbord bij nieuwe trajectcontroles. U zegt dat ik bij de vorige vraag de indruk zou hebben gewekt dat snelheidsbeperkingen zoals zones 30 niet belangrijk zijn. Ik heb het dan over de context van recidive. De aanpak van recidive is moeilijk te combineren met GAS 5. Ik zeg niet dat dit onbelangrijk is, integendeel. Maar ongevallen in zones 30 of 50 gaan vaak gepaard met andere overtredingen dan alleen snelheidsovertredingen.

De GAS-boetes focussen zich alleen op de snelheidsovertredingen, niet op andere inbreuken. Als er een snelheidsovertreding is en er is ook een andere inbreuk, waardoor er ook een ongeval is gebeurd, bijvoorbeeld geen voorrang geven of een onoplettendheid of wat dan ook, dan blijft dat automatisch strafrechtelijk en komt het recidiveaspect wel in aanmerking.

Heb ik dan op eigen houtje beslist om die borden niet meer te zetten? En wat is daar de wetenschappelijke onderbouwing van? Ik kan u meegeven dat wij dit ook besproken hebben binnen onze taskforce verkeersveiligheid. Daar is iedereen het erover eens dat men handhavingsapparatuur die eigenlijk al langere tijd ingeburgerd is, niet voorafgaandelijk moet aankondigen. Ik maak opnieuw de vergelijking met elk verkeerslicht. Gaan wij aan een verkeerslicht een bordje zetten met: 'Let op, als het rood is, moet je stoppen'? Dat is overbodig.

We hebben al 406 trajectcontroles die gepland zijn per december 2021. Dat was toen de stand van zaken. Zo'n 240 trajectcontroles daarvan zijn vandaag effectief operationeel. Voor de resterende 160 is de installatie nog bezig.

Het klopt dat wanneer er nieuwe trajectcontroles worden geplaatst, men daar vaak een hele campagne voor opzet. En dat vind ik ook goed. Een sensibiliseringscampagne, op sociale media en op alle mogelijke kanalen, dat doen wij trouwens ook. Ook over alcohol in het verkeer doen wij heel veel campagnes. Je weet dat je iedere dag continu gepakt kunt worden voor een alcoholcontrole. Maar dan doen we wel, bijvoorbeeld in het kader van een BOB-campagne, een grootschalige campagne om aan te kondigen dat er een BOB-campagne of een SLim-actie (Safe Limburg) is. Er wordt volop ingezet op specifiek dat item, op die killer inzake het verkeer.

Dat geldt ook voor snelheid. Meer dan eens wordt gezegd dat we een grote snelheidscampagne doen. Maar moet je daarom continu rond datgene wat je eigenlijk continu wilt afdwingen, namelijk het respecteren van de snelheidslimieten, ook grootschalige campagnes opzetten? Ik denk niet dat dat kleine bordje langs de weg, langs de trajectcontrole, vandaag een enorme meerwaarde heeft. Integendeel, daardoor boeten we in aan draagvlak, want dat geeft veeleer de boodschap dat daar waar er niet zo'n bordje staat, je de snelheidslimieten mag negeren en je zo hard mag rijden als je wilt. Dat is absoluut niet aanvaardbaar.

Ik heb dan ook gehoord dat een aantal mensen gefrustreerd zijn omdat ze een aantal boetes in de bus kregen. Mijnheer Bouns, bij 50 kilometer per uur is er inderdaad een correctie van 6 kilometer per uur. Dus de mensen die in een zone 50 geflitst zijn door die trajectcontrole die in werking is gesteld door de lokale politie, hebben daar meer dan 56 kilometer per uur gereden. Meer nog, die hebben dat niet op één welbepaald punt gedaan, maar over een langere afstand. Want dat is nog altijd de enorme meerwaarde van een trajectcontrole. Die meet, in tegenstelling tot een snelheidscontrole, niet op één punt, maar die meet over een langere afstand, minstens een halve kilometer, de gemiddelde snelheid. En als die gemiddelde snelheid meer dan 56 kilometer per uur is, terwijl die maximaal 50 kilometer per uur mag zijn, dan heeft men toch een flagrante overtreding begaan.

Het opzet is niet om zoveel mogelijk boetes uit te schrijven. Het opzet is en blijft dat men zich allemaal aan de snelheidslimieten houdt. Daarom rollen we die trajectcontroles massaal uit. Die trajectcontroles zijn niet meer iets nieuws, waar we iedereen continu voor moeten waarschuwen. Integendeel, dat behoort vandaag de dag tot de reguliere handhavingsapparatuur waar we op inzetten. Men kan niet meer zeggen dat trajectcontrole een speciaal item is. Neen, het is regulier. Het is ingeburgerd. Mensen moeten gewoon weten dat als er een snelheidslimiet is, ze zich daaraan te houden hebben.

Ik kan wat dat betreft ook nog verwijzen naar wat onder meer professor Tom Brijs recent heeft geschreven in Het Belang van Limburg, naar aanleiding van heel de commotie rond de trajectcontroles in de politiezone waar ook de gemeente Kinrooi toe behoort.

Men moet weten dat men te allen tijde gecontroleerd kan worden. We blijven volop inzetten op tal van sensibiliseringsacties, op tal van campagnes. We rollen ook heel wat handhavingsapparatuur uit. Men moet ervan uitgaan dat elke mogelijke handhavingsapparatuur kan werken. Ze zullen niet allemaal continu uitgelezen worden. Ook dit item is hier meer dan eens aan bod gekomen, namelijk de verwerkingscapaciteit op dit ogenblik bij de gewestelijke verwerkingscentra, die onder de federale politie vallen en niet ten volle bemand zijn om alles uit te lezen. Maar potentieel kan wel elke trajectcontrole uitgelezen worden. Een gewaarschuwd persoon is er dus twee waard. Men ziet de trajectcontrole langs de wegen staan, men weet dus ook dat men potentieel een boete kan oplopen.

Mevrouw Moors, u vraagt waar die brief is toegekomen. Ik weet dat in juni 2021 de nieuwe brochures rond de aanvraagprocedure van de trajectcontroles voor lokale besturen aan de colleges van burgemeesters en schepenen zijn verstuurd. Ik kan niet exact zeggen bij welke dienst dat is terechtgekomen, ik denk dat dat voor elk lokaal bestuur zelf te bepalen is. Maar alleszins is die aanvraagprocedure in juni verstuurd. Ze is uiteraard ook op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer terug te vinden.

Ik ben dus voor sensibiliseringscampagnes en acties à volonté. Wat men onder meer in Genk heeft gedaan, van 'kijk, hier wordt nu massaal trajectcontrole uitgerold', vind ik zeker een goede zaak. Maar met de meerwaarde van een klein bordje laag langs de weg boet het in op de leesbaarheid en op de vergevingsgezindheid. Trajectcontroles zijn zodanig ingeburgerd dat ik denk dat dat extra bordje daar weinig meerwaarde heeft. Men moet zich houden aan de snelheidslimiet, in het teken van de verkeersveiligheid. Wat dat betreft maakte de heer Bex terecht een punt: we roepen allemaal als er weer slechte verkeersveiligheidsstatistieken naar buiten komen. Wel, die handhaving is de sluitsteen van heel het verkeersveiligheidsbeleid. Ik wil daar dus ook verder op die manier op blijven inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik denk dat we het zeker eens zijn dat we moeten blijven inzetten op sensibiliseren om bestuurders attent te maken en dat we zo moeten streven naar een grotere verkeersveiligheid. In dat kader blijf ik erbij dat de aankondiging van trajectcontroles, de signalisatie dus, zeker een rol kan spelen. Ik blijf de beslissing dus betreuren. Ik zou u zeker willen vragen om de effecten van de beslissing om de signalisatie weg te nemen, kort op te volgen en te evalueren, om te kijken welk effect het inderdaad heeft.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik wil gewoon nog heel kort opmerken dat voorkomen beter is dan genezen. Ik geloof dat aankondigingsborden nog altijd meer zullen helpen voorkomen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik heb de minister toch heel duidelijk horen zeggen dat die introductie, zeker wanneer die op grote schaal gebeurt in bepaalde steden, in bepaalde gemeenten, in bepaalde regio's, wel degelijk een meerwaarde is. Ik kan alleen maar uit de praktijk getuigen dat we dat ook hebben mogen vaststellen – enerzijds een goed aangekondigd verhaal, anderzijds geen – en dat er een heel verschil is in gedrag en in het draagvlak daarvan. Ik heb het gevoel dat hier soms naar een tegenstelling werd gezocht die er voor mij geen is – het gaat altijd over verkeersveiligheid –, alleen over de manier waarop je die bereikt. We hebben dan ook geen antwoord gekregen op de vraag waarom we het in Vlaanderen dan wel doen op de autosnelwegen, waarom we ze daar laten staan of daar plaatsen, en op gewestwegen niet.

Minister, ik heb nu de data opgevraagd bij de gewestelijke verwerkingscentra. Daar is nog wel wat werk aan de winkel. Capaciteit wordt daarbij gezet, dat is niet uw verantwoordelijkheid, denk ik. Maar het moet wel opgenomen worden dat die leesbaarheid en de ontsluiting van die data ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid nog een pak beter kunnen. Die zijn totaal niet leesbaar, daar moet je zelf nog mee aan de slag. Dat wil ik meegeven voor het overleg van het verkeersveiligheidsplatform waar u ook naar verwees.

Tot slot kan ik bevestigen dat wij die brief ontvangen hebben. Die ging inderdaad over de aankoop, denk ik, en waar je ze kunt bestellen. Ik weet alleen niet meer of daar ook al verwezen werd naar de beleidskeuze om alle borden en aankondigingen weg te halen. Dat moet ik nagaan. Maar ik kan wel bevestigen dat er een brief is toegekomen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de al te vaak voorkomende defecten bij de verlichting van signalisatieborden langs de autosnelwegen – 1853 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, uit een onderzoek van Touring blijkt dat de verlichting van de signalisatieborden langs de autosnelwegen in 10 tot 25 procent van de gevallen defect is. Touring waarschuwt dat de borden door die defecten nauwelijks zichtbaar zijn, wat leidt tot onveilige toestanden. Die borden zijn dus nauwelijks zichtbaar, waardoor de weggebruiker vaak op het laatste moment of helemaal niet ziet waar hij van rijstrook moet veranderen of wanneer hij een uitrit moet nemen. Dat veroorzaakt dus gevaarlijk gedrag doordat mensen plots remmen of anderen de pas afsnijden om nog snel de uitrit te halen.

Sedert 2011 worden de lichten op grote stukken van de autosnelwegen in Vlaanderen niet meer aangestoken. Het logische gevolg moet zijn dat de signalisatie en de markeringen dan wel goed zichtbaar zijn. Herstellingen van de defecte inwendige verlichting van de borden laat echter vaak lang op zich wachten. Touring vraagt dat het probleem sneller wordt opgevolgd en dat de signalisatieborden waar mogelijk worden vervangen door reflecterende borden, die altijd zichtbaar zijn zolang ze worden onderhouden en gereinigd.

Minister, welke acties zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat herstellingen van de binnenverlichting van de signalisatieborden sneller worden uitgevoerd? Hoe

wordt de staat van de signalisatieborden opgevolgd en kan de opvolging worden verbeterd? Hebt u de intentie om signalisatieborden waar mogelijk te vervangen door reflecterende borden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, dank u wel voor uw vragen over de inwendige verlichting van de signalisatieborden. Het onderhoud daarvan gebeurt via een cyclische methode, waarbij alle borden in principe één keer per jaar grondig worden schoongemaakt en grondig worden gecontroleerd op hun werking. Als er defecten worden vastgesteld, defecte lampen of een defecte bekabeling, worden die op dat moment ook daadwerkelijk hersteld. Defecten treden vooral op bij de oudere types borden, die dan ook geleidelijk aan worden uitgefaseerd. Men gaat dan kijken naar alternatieve elementen. Het is niet zo dat het al dan niet functioneren van die interne verlichting vanop afstand kan worden opgevolgd. Dat kan dus alleen via die cyclische controles.

Willen we dat in de toekomst gaan vervangen? Men heeft binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in 2016 een richtlijn uitgevaardigd omtrent het gebruik van inwendig verlichte signalisatie (IVS), met een aantal duidelijke criteria over waar er nog een dergelijk bord moet worden geplaatst en wat de nieuwe technologie is die op dat vlak wordt gebruikt. Deze borden worden enkel nog geplaatst op locaties waar er een belangrijke keuzemoment is op ons netwerk, dus vooral knooppunten van autosnelwegen en kruispunten van een snelweg met een primaire weg, en daar waar men er de weggebruiker op moet attenderen dat er een afspplitsing van rijstroken komt. Daar doet men dat, en ook op plaatsen waar een groter helderheidscontrast absoluut noodzakelijk is. Op die locaties gaat men dus nog borden met inwendige verlichting plaatsen. Op andere gaat men veel meer gebruikmaken van retroreflecterende folie, zodat die extra lichtbron niet noodzakelijk is en er dus ook geen probleem van defecte lichtbronnen kan zijn.

Waar er nog wordt gebruikgemaakt van die inwendige verlichting, maakt men toekomstgericht ook altijd veel meer de keuze voor ledverlichting, omdat die veel langer meegaat, omdat die een langere levensduur heeft en dus sowieso veel minder problemen geeft qua defecten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik stel me toch wel enkele vragen, minister. Oké, er is een cyclische controle van die borden maar ik denk dat we allemaal al vastgesteld hebben dat op sommige locaties borden wel eens vrij lang defect kunnen blijven. Het is natuurlijk ook een veiligheidsaspect. U zegt dat we die borden nog vooral op knooppunten plaatsen. Het is net daar waar we vaak die gevaarlijke toestanden krijgen wanneer mensen op het laatste moment pas zien op welke rijstrook ze moeten zijn of waar ze de autosnelweg of dergelijke moeten verlaten. Daar heb ik toch ook al vastgesteld dat het vrij lang kan duren vooraleer er herstellingen worden uitgevoerd. Ik zou toch willen verzoeken om te bekijken of dat toch niet sneller kan.

Hoe gebeurt die detectie? Er moet toch ergens een meldpunt zijn waar men dergelijke defecte verlichting kan doorgeven? Ik kan me voorstellen dat weggebruikers, wanneer ze dergelijke zaken meemaken en ondervinden, die onveilige toestand willen doorgeven aan een zeker meldpunt. Is er een dergelijk meldpunt? Of hangt die herstelling inderdaad af van die cyclische rondgang?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, wat detectie betreft denk ik wel dat ik duidelijk gemaakt heb dat alle borden een keer per jaar worden gecontroleerd.

Op dit ogenblik heeft het Agentschap Wegen en Verkeer in eigen beheer een kleine negenhonderdtal borden die met zo'n inwendige verlichting gepaard gaan. Een aantal daarvan hebben al die nieuwe ledverlichting. Een heel aantal hebben intussen ook die retroreflecterende folie. U zegt dat er vandaag nog heel wat problemen zijn, maar de borden worden alleszins allemaal jaarlijks gecontroleerd. Daarnaast hebben we uiteraard ook het meldpunt bij het Agentschap Wegen en Verkeer waar burgers die vaststellen dat er bepaalde verkeersborden niet optimaal functioneren, dat te allen tijde kunnen melden. Ik denk dat dat meldpunt intussen ruim voldoende bekend is. Een mailtje sturen naar de diverse districten kan natuurlijk ook altijd. Dat wordt alleszins goed opgevolgd. Als men toekomstgericht meer met die reflecterende folie en ledverlichting zal werken, zal dat zeker ook soelaas brengen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, de conclusie is inderdaad dat er meer met die reflecterende folie zal worden gewerkt. Dat is een goede zaak op bepaalde locaties. Anderzijds is er ook die ledverlichting, maar ook ledverlichting kan stuk gaan. Andere verlichting kan ook stuk gaan.

Ik zou er misschien willen voor pleiten dat er eens gekeken wordt naar een soort snelle interventieploeg die kort op de bal speelt en die, wanneer er een melding binnenkomt, op vrij korte termijn die herstelling kan uitvoeren. Dat is trouwens in het belang – we hebben het er daarjuist nog over gehad – van ieders veiligheid. Het is belangrijk dat we daar toch wel snel op inzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsrapport van Vlaamse steden en gemeenten – 1874 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het fietsrapport – 1881 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega's en minister, er is een grote publieksbevraging geweest en alle Vlaamse fietsers konden het afgelopen najaar het fietsbeleid binnen hun gemeente beoordelen. 20.000 deelnemers hebben online een stem uitgebracht. 133 van de 300 Vlaamse steden en gemeenten haalden de drempel van minstens 50 ingevulde enquêtes waardoor voor hen een fietsrapport kon worden opgesteld. Je moet de enquêtes toch altijd wat betreft de aantallen goed bekijken. Als je ziet voor mijn eigen stad met 46.000 inwoners hadden we iets van 130, 140 inzendingen. Dat was minder dan de vorige keer, maar goed. Het fietsrapport biedt interessante inzichten over de manier waarop fietsers het fietscomfort en de fietsveiligheid in de betrokken stad of gemeente beleven. Er wordt een algemene score op 10 gegeven en een score op specifieke factoren die onderverdeeld zijn in 3 groepen: beleving, infrastructuur en communicatie.

De steden en gemeenten werden ook gerangschikt. Na twee rondes werd de fietsgemeente 2022 verkozen. We zullen drie winnaars kennen aangezien men ook rekening houdt met de grootte van de gemeente of stad. De winnaars zullen bekend gemaakt worden op 31 mei 2022. Door deze gemeenten/steden in de kijker

te zetten, kunnen ook anderen dan weer geïnspireerd raken om er zelf ook mee aan de slag te gaan.

De winnaars zullen worden bekendgemaakt op het Fietscongres op 31 mei 2022. Door deze gemeenten en steden in de kijker te zetten, kunnen ook anderen geïnspireerd raken om er zelf ook mee aan de slag te gaan.

Minister, ziet u de fietsreflex van de Vlaamse Regering vertaald in de fietsrapporten? Met andere woorden: ziet u dit vertaald in de manier waarop Vlamingen het fietsbeleid in hun gemeente percipiëren?

Hoe beoordeelt u de algemene scores die steden en gemeenten op dit moment krijgen? Hoe wilt u mogelijke verbetering faciliteren?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Voorzitter, minister, collega's, net zoals twee jaar geleden organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde samen met de Fietsersbond het fietsrapport en de verkiezing van de fietsgemeente of -stad. Men vroeg om enquêtes in te vullen en minstens vijftig bewoners moesten reageren om een rapport te hebben. Uit deze rapporten kunnen we ook afleiden hoe tevreden de Vlaming is over verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur in Vlaanderen.

Over het algemeen stelt het rapport vast dat er een aantal stijgers zijn ten opzichte van de vorige editie. Dat kan liggen aan extra fietspaden die aangelegd werden maar ook aan extra fietsenstallingen of een betere handhaving van de snelheidsregels. De Fietsersbond wijst er ook op dat, wanneer door een goed fietsbeleid het aantal fietsers groeit, de noden van de fietsers meegroeien. Het blijft dus nodig om te investeren in voldoende ruimte en infrastructuur voor fietsers.

Minister, ik was wel erg geschrokken, en ik denk dat het ook uw antwoord zal zijn, want er is blijkbaar nog heel veel werk aan de winkel. De gemiddelde scores blijven zeer laag. Kleine en middelgrote gemeenten krijgen een 6. Grote gemeenten stijgen soms naar 6,5. Uitzonderingen zijn Kortrijk, Leuven en Brugge met een 7. Minister, ik weet niet hoe het bij u was, maar ik was vroeger niet tevreden met een 7.

Het rapport schept een algemeen beeld van hoe aangenaam het is om te fietsen in de Vlaamse gemeenten. De Vlaamse Regering is bevoegd voor de gewestwegen, maar ondersteunt natuurlijk ook de lokale besturen in hun fietsbeleid. Daarom kan het een handig instrument zijn om te kijken naar acties voor lokale besturen die minder goed scoren en de fietsinfrastructuur langs de gewestwegen.

Minister, welke conclusies trekt u uit het fietsrapport?

Welke initiatieven zult u nemen om gemeentewegen en gewestwegen fietsvriendelijker te maken in de gemeenten waar dat nodig is?

Volgen er specifieke richtlijnen voor gemeenten die laag scoren?

Wat is de stand van zaken van het nieuw Vademecum Fietsvoorzieningen?

Welke conclusies trekt u uit de fietsrapporten voor het inzetten van het Fietsfonds en het Kopenhagenfonds?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de vragen.

Zoals de heer Meremans al heeft geschetst, moeten we het fietsrapport in de juiste context plaatsen. Het is niet een staat van bevinding van alle mogelijke fietspaden

in Vlaanderen. Het is eigenlijk een burgerbevraging van hoe de burgers in welbepaalde gemeenten hun fietsinfrastructuur percipiëren. Welke beleving is er? Hoe is de infrastructuur? Moedigt de gemeente of de stad al dan niet het fietsen aan? Dat zijn de drie items waarop wordt gefocust. Zodra een gemeente vijftig inwoners vindt die de enquête willen beantwoorden, wordt het opgenomen in het fietsrapport. Dit om even de juiste context te schetsen. Het is iets anders dan waar effectief wordt gemeten in welke mate een fietspad voldoet aan de eisen van het vademecum of ook waar het comfort wordt gemeten met meettoestellen. Dat is van een andere orde.

Wat positief is aan het fietsrapport, is dat het het fietsbeleid in de picture zet en het de fietsreflex bij de gebruikers, maar ook de fietsambities bij alle wegbeheerders, extra in de picture brengt. De good practices zullen waarschijnlijk leiden tot meer investeren in fietsinfrastructuur en de burgers aanzetten tot meer fietsen tout court.

Beide vragenstellers vragen naar de conclusies van het rapport. Als het gaat over de ambities die het Departement Mobiliteit en Openbaar Werken (MOW) heeft, dan is het nog te vroeg om uit deze enquête veel conclusies te trekken. Het fietsrapport focust vooral op het lokale fietsbeleid en op de perceptie van de inwoners op wat de lokale besturen doen. Men kan er sowieso uit concluderen dat er nog veel werk aan de winkel is, maar dat weten we allemaal wel.

Wij hebben voor de investeringen van 2021 een nooit gezien bedrag van 329 miljoen euro uitgetrokken voor fietsinfrastructuur. Het is een historisch hoog bedrag. Vandaag ziet men nog niet alles in detail omdat nog niet alle infrastructuur is uitgevoerd. Dat zal men pas in latere rapporten terugzien.

De conclusie uit deze enquête is dat we nog meer moeten inzetten op fietsinfrastructuur, op de fietsreflex van lokale besturen en gebruikers. Anderzijds is 50 inwoners op een inwonersaantal van 40.000 ook wel te relativiseren. Ook kan de beleving net iets negatiever zijn als er net wegenwerken bezig zijn.

Hoe kunnen we lokale besturen nog meer faciliteren? Het fietsrapport heeft onder meer tot doel iedereen te enthousiasmeren en om gemeenten te inspireren om een echte fietsgemeente te worden. Dat is het opzet van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Fietzersbond. Welke gemeente verdient er echt het label om een fietsgemeente te worden?

Er komen telkens een aantal andere lokale besturen naar voren, wat op zich een goede zaak is. Iedereen gaat mee de wedstrijd aan om in de bloemetjes te worden gezet en om een goede fietsgemeente te zijn. In die zin is het zeker een goede zaak. 167 gemeenten van de 300 kwamen in aanmerking. Het moet dus wel in de juiste context worden geplaatst.

Diegene die een positief of een goed fietsrapport hebben, kunnen inspirerend zijn voor andere lokale besturen. Hun good practices kunnen worden gebruikt voor andere gemeenten zodat fietsinvesteringen verder worden gestimuleerd.

Ik hoop alleszins dat alle middelen die wij vrijmaken om te investeren in fietsinfrastructuur, in de toekomst een positief effect zullen hebben op zulke enquêtes.

Mevrouw Lambrecht vraagt ook nog naar het Vademecum Fietsvoorzieningen. Men legt volop de laatste hand aan dit vademecum. De juiste timing van publicatie kan ik u niet meegeven. Het eerste fietsvademecum dateert van 2002; intussen is er een zevende update. De laatste dateert van 2017. Het is een bundel van ruim 230 bladzijden. Op dit ogenblik legt men dus de laatste hand aan het vademecum en gaat men na of er hier en daar nog correcties moeten gebeuren.

Wat betreft de middelen rond het Fietsfonds en het Kopenhagenplan: u weet dat wij inzake het Fietsfonds en het Kopenhagenplan sowieso de lokale besturen willen faciliteren om te investeren in een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Daarnaast investeren wij met het Vlaamse Gewest in heel veel bovenlokale fietspaden langs onze gewestwegen en ook heel veel in fietssnelwegen. Ik heb hier al het bedrag vernoemd van 187 miljoen euro dat in fietssnelwegen, dus ook in de bovenlokale fietsinfrastructuur, geïnvesteerd wordt. We zetten dus volop in op onze fietsinfrastructuur, maar het fietsrapport of de enquête die nu op tafel ligt, komt iets te vroeg om daar nu al veel uit te concluderen of het is te vroeg om daar nu al veel te kunnen uithalen inzake zowel de beleving, de infrastructuur en de communicatie.

De voorzitter: Het Kopenhagenplan komt later vandaag nog aan bod in een andere vraag van collega Meremans.

De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, u zegt dat u er geen conclusies uit kunt trekken. Ik had wel graag gehoord of er opvallende conclusies zijn. Is er een stijging algemeen in Vlaanderen? Is er een daling? Wat zijn de evoluties daarin? Zoals u zegt moet je het allemaal een beetje in zijn context zien. Dat hangt ook een beetje van de bevraging af, hoeveel mensen eraan deelgenomen hebben. Dat kan je niet een-op-een afstemmen met een staat van – hoe zal ik het zeggen – het fietscomfort, maar het geeft wel een indicatie. Dat heb ik niet echt gehoord ofwel is me dat ontsnapt.

Ik ga eerst de collega's aan het woord laten en dan is er nog een slotreplik, maar daar zat ik nog een beetje op te werken. Mijn indruk is wel dat die sensibilisering – ook dit fietsrapport – inderdaad inspiratie geeft en je voelt dat steden en gemeenten daarmee aan de slag zijn. Maar je kunt als lokale overheid zeggen: ik doe investeringen in mijn totale gemeentewegen, maar de fietsers maken in dat fietsrapport natuurlijk geen onderscheid tussen een gewestweg en een lokale weg. Voor een fietser blijven dat gewoon allemaal fietswegen. Daar knelt het schoentje soms. Aan de knooppunten van gewestwegen, waar we nu toch wel wat verbetering zien, liggen nog altijd moeilijkheden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u zegt inderdaad dat we dat allemaal in de juiste context moeten zien en dat het maar 15 procent is. Maar als de cijfers goed zouden zijn, zou u dat niet zeggen. Dan zou u zeggen dat het een enorm goede enquête is die toont dat we krachtig bezig zijn. We moeten toch opletten met dat relativiseren. U zegt dat het nog niet in orde is. We zijn nu 2022. U bent van 2019 bezig. Het geld is er massaal. U krijgt een dikke pluim dat u zoveel geld geeft, maar er zouden toch wat meer resultaten mogen zijn. Als je heel goed bent is die zeven op tien echt niet goed. Ik ga zeker de enquête niet nuanceren en ik ga niet zeggen dat het te weinig volk is. De mensen die die invullen, doen dat met de beste bedoelingen opdat het beter zou worden.

Hebt u specifieke richtlijnen voor gemeenten die te laag scoren? Zoals bijvoorbeeld bij de zone 30: u wilt niet meegaan in het voorstel van trager rijden, maar u hebt wel handvatten gemaakt die gemeenten kunnen gebruiken. Kunt u niet bijvoorbeeld zoals op federaal niveau soms gebeurt een Staten-Generaal doen en al de gemeenten bij u roepen – u bent minister – en die dan meer begeleiden zodat het beter zou worden? Ik weet dat u niet graag begeleidt, maar vijf op de tien voor fietsbeleid in Vlaanderen straalt natuurlijk ook af op uw beleid. Gaat u dus, zoals bij de zone 30, de gemeenten toch een beetje meer contacteren in de plaats van iedere keer gewoon maar geld te geven zoals nu?

In verband met dat fietsvademecum: u zegt dat men er de laatste hand aan legt. In mijn termen is de laatste hand dat het er de volgende week zou zijn. Wellicht is dat niet het geval. Praten we over een week, over zes maanden? Kunt u me toch een maand geven wanneer we weten dat dat fietsvademecum er is want de 'laatste hand' is raar om te begrijpen bij een representatieve enquête.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Heel kort, vooreerst wil ik toch wel zeggen dat het goed is dat er een dergelijk rapport bestaat. Het geeft toch enige indicatie van de evolutie van het fietsbeleid in een stad of gemeente. Anderzijds, en dat kwam hier ook al even aan bod, denk ik toch wel dat die enquête veel sterker zou kunnen worden gepromoot. Mijn regio, Menen, heeft jammer genoeg niet meegedaan, maar als ik bijvoorbeeld kijk naar een gemeente zoals Wevelgem, met 31.000 inwoners, dan zijn er amper 59 mensen, 59 fietsers die deze enquête ingevuld hebben. Kortrijk heeft 77.000 inwoners en maar 151 mensen hebben ze ingevuld. Ik denk dus dat het goed zou zijn dat die enquête heel sterk gepromoot wordt, zodat er toch veel meer fietsers die enquête invullen. Hoe meer ingevulde enquêtes we immers hebben, hoe beter we ons fietsbeleid ook kunnen afstemmen op de noden van de fietsers.

Dus, minister, zult u bepaalde initiatieven nemen om die enquête nog meer te promoten, zodat meer mensen die enquête kunnen invullen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Inderdaad, collega's, dat fietsrapport is bijzonder belangrijk, om tal van redenen die hier al zijn aangehaald. Ik vind de suggestie van collega Fournier, om er vanuit de Vlaamse overheid mee voor te zorgen dat meer mensen deelnemen aan die enquête, een heel goede suggestie. Ik kijk ook uit naar de manier waarop u daar initiatieven wilt rond nemen, minister.

De soms wat tegenvallende score, collega's, is denk ik niet alleen te wijten aan het feit dat er op sommige plekken eens werkzaamheden plaatsvinden en zo verder, maar vooral ook doordat meer mensen fietsen en fietsers terecht vinden dat de weg waar zij fietsen even goed mag liggen als de weg waarop de auto's rijden. Ik vind de assertiviteit van de fietser, die opkomt voor zijn of haar belangen en ook gewoon goede infrastructuur wil, een goede zaak.

Minister, dan blijven we toch aankijken tegen cijfers over de staat en de inrichting van de fietspaden langs de gewestwegen. Collega Meremans zei al dat het een fietser niet uitmaakt of het gewestweg of een lokale weg is, maar we weten nog dat in het vorige rapport slechts 45,8 procent van de fietspaden langs gewestwegen voldeed aan de vereisten die het Vlaamse Gewest zichzelf oplegt. Dat blijft dus ook een zeer groot aandachtspunt, denk ik. Ik vroeg me daarbij af of u al initiatieven hebt genomen om voor de meting van de kwaliteit van die fietspaden – we weten dat daar één meettoestel voor rondrijdt – het aantal meettoestellen op te trekken, zodat dat beter in kaart kan worden gebracht en men dan ook sneller kan remediëren.

Tot slot, ook van mij een vraag naar het fietsvademecum. U hebt al heel vaak gezegd dat het er weldra zal zijn. Wanneer?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik wens mij bij deze toch wel aan te sluiten bij de opmerking van de collega's, wanneer we naar de cijfers gaan kijken van het aantal respondenten op die enquête. Voorbeeldje: in Antwerpen waren er 751 antwoorden op 531.352 inwoners, in Gent 496 ingevulde enquêtes op 263.996 inwoners. Zo kan ik nog even doorgaan, gewoon maar om aan te geven dat het

toch wel een heel kleine respons van deelnemers is, gezien het aantal inwoners vaak van een aantal steden en gemeenten. Nergens haalde men in die aangehaalde steden en gemeenten meer dan 1 procent antwoorden op het totaal aantal inwoners, zelfs veel minder in de meeste gevallen.

De vraag is dan inderdaad in hoeverre deze enquête representatief is. Pas op, het is goed dat die enquête er is en dat de gemeenten ermee aan de slag gaan. Ik denk echter, en daar sluit ik me aan bij de collega's, dat we toch moeten zorgen dat daar meer op gereageerd wordt. We kunnen middenveldorganisaties contacteren, scholen kunnen worden betrokken en waarom niet de werkgevers? We zien toch immers ook wel dat er een significant aantal mensen meer en meer met de fiets naar het werk gaat. Ik denk dat dat allemaal wegen zijn die kunnen worden bewandeld om toch meer respons te krijgen op die enquête. Ik denk dan dat we tot verrassende conclusies zouden kunnen komen, misschien wel in de positieve zin, al denk ik toch ook wel vooral in de negatieve zin. Want alhoewel u inderdaad heel veel geld hebt, alhoewel u volop inzet op die infrastructuur en die ook verbetert – dat zien we ook wel –, denk ik dat er bij heel veel gemeenten toch nog wel heel veel werk aan de winkel is.

Mijn vraag is dus ook: is er geen beter middel om zo'n grote fietsbevraging bij fietsers te bekomen en meer mensen aan te zetten tot opmerkingen en input? Hebt u daaromtrent voorstellen of suggesties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen en suggesties. Voor alle duidelijkheid, deze fietsenquête of -bevraging gaat niet uit van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Ik ben daar zelf geen rechtstreeks betrokken partij. Het is een enquête georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde samen met de Fietzersbond. De bevraging werd gedaan in het kader van de verkiezing die de Fietzersbond samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) organiseert voor Fietsstad of -gemeente 2022.

Persoonlijk vind ik de verkiezing van Fietsstad of -gemeente een goede zaak, omdat ze aandacht genereert voor het fietsbeleid van iedereen die daarmee bezig is. Het brengt ook de good practices van lokale besturen, steden en gemeenten die heel erg inzetten op een goed fietsbeleid, naar voren. Ze worden extra in de bloemetjes en 'in the picture' gezet, dat kan een voorbeeld zijn voor andere lokale besturen. Ik juich het initiatief van de VVSG en de Fietzersbond zeker toe, maar ik zit niet aan het stuur om zaken te veranderen inzake die enquête.

Mijnheer Meremans, u vraagt cijfers van de enquête. Ik heb hier een aantal statistieken. In 2020 waren er 24.394 mensen die deelnamen aan de enquête. In 2022 is dat gedaald met een kleine 5000 deelnemers en zaten we op 19.299. Het aantal gemeenten dat een fietsrapport kreeg, bedroeg 167 in 2020 en 133 in 2022.

Wil dat zeggen dat de gemeenten die geen rapport krijgen slecht bezig zijn? Neen, helemaal niet, dit is louter hun enquête. Zodra vijftig inwoners van een gemeente zich inschrijven en een enquête invullen, een positieve of een negatieve, krijgt men een fietsrapport.

Waarom wil ik daar niet te veel grote conclusies aan koppelen? Ik heb ook in de persberichten gelezen dat sommige lokale besturen enorm ontgoocheld zijn omdat ze een slechter of slecht fietsrapport kregen van hun inwoners. Dat kan, soms, heel specifiek te maken hebben met welbepaalde items, bijvoorbeeld een weg die openligt door wegenwerken waardoor de fietspaden in minder veilige toestand verkeren. Dat kan een enorme impact hebben op de quoterings rond beleving of infrastructuur. Daarom ga ik me niet vastpinnen om een oordeel uit te spreken of daar een finale conclusie aan te koppelen. We moeten dat allemaal in de juiste context plaatsen.

Het Vlaams Fietsrapport, waar de heer Bex ook naar verwijst, is een ander verhaal. Daarvoor wordt met meettoestellen het comfort gemeten van onze fietspaden en daarnaast de conformiteit. Het Fietsrapport komt ongeveer om de twee jaar naar buiten. Voor de staat van de fietspaden langs de gewestwegen was er geen goed rapport, gemiddeld 4,5 op 10. Niet alle fietspaden werden daarbij gemeten, er werd x aantal kilometer gemeten. Welke al dan niet worden geselecteerd, weet ik niet in detail. Of er meerdere meettoestellen voorhanden zijn op dit moment moet ik navragen bij het Departement MOW. Ik hoop alleszins, als we straks een nieuw Fietsrapport gaan hebben, dat al de investeringen die we vandaag doen, kunnen worden vastgesteld in dat nieuw rapport, tenzij men dan juist heeft gemeten waar er geen vernieuwingen zijn uitgevoerd, maar die glazen bol heb ik niet. Ik weet niet wat er nu allemaal gemeten wordt enzovoort op een volgend Fietsrapport.

Dat was dus wat betreft die bijkomende elementen.

Meer aandacht vragen voor deze fietsenquête: ik zal die boodschap meegeven aan de VSV en aan de Fietzersbond. Alleszins zal er de nodige aandacht naar gaan, want het verhaal van deze fietsenquête is juist om straks per inwonerscategorie – meer dan 50.000 inwoners, tussen 20.000 en 50.000 inwoners en minder dan 20.000 inwoners – er de best geselecteerde gemeente uit te halen en om die het label te geven van 'Fietsgemeente of Fietsstad 2022'. Die krijgt dan het aura van 'jullie zijn goed bezig en jullie zijn een voorbeeld voor vele andere gemeenten'.

Wat mij wel opvalt, als ik de vergelijking maak tussen 2020 en 2022, is dat een aantal lokale besturen altijd in die top 3 terugkomen. Bij meer dan 50.000 inwoners zie ik dat zowel in 2020 als in 2022 de stad Genk en de stad Mechelen zeer goed scoren en in de top 3 zitten. Als ik kijk tussen 20.000 en 50.000 inwoners, zie ik dat daar de gemeente Lommel voor de tweede keer op rij goed in de statistieken naar voren komt. Bij minder dan 20.000 inwoners zie ik dat de gemeente Zutendaal altijd goed 'in the picture' komt. Als Limburger ben ik natuurlijk blij dat Limburgse gemeenten altijd goed scoren in die top 3, maar ik zit daar voor de rest voor niks tussen, het zijn de inwoners die dit zelf bepaald hebben. Om maar te zeggen, er zijn wel een aantal besturen die waarschijnlijk zelf hun inwoners oproepen om massaal aan die fietsenquête te participeren en om tegelijkertijd ook 'in the picture' te zetten dat men in die lokale besturen goed bezig is met fietsinfrastructuur. Wie finaal de winnaar gaat worden, dat is niet aan mij om te bepalen. Daaromtrent heeft men een extern bureau – het bureau MINT – dat op basis van een aantal objectieve criteria gaat vaststellen wie van de drie best scorende gemeenten in de verschillende categorieën naar voren zal komen om die prijs van 'Fietsstad of Fietsgemeente' binnen te halen.

Ik moest het nog over het fietsvademedecum hebben. De vraag was of dat binnen een paar weken of binnen een paar maanden was. Wat ik nu weet is dat men daar echt de allerlaatste hand aan legt. Mevrouw Lambrecht, ik weet dat u daar geen genoeg mee neemt, u wilt daadwerkelijk een datum. Ik heb geen effectieve datum, maar ik neem wel aan dat dat binnen een maand finaal rond is, of tegen de zomer. Ik heb op dit ogenblik geen einddatum. Gelet op het feit dat men op dit ogenblik de laatste hand legt aan zowel het inhoudelijke als aan de vormgeving ervan – ik zei daarstraks al dat het een bundel is van om en bij de tweehonderd pagina's –, neem ik aan dat we dat binnen afzienbare tijd hebben. 'Afzienbare tijd' is natuurlijk ook een rekbaar begrip. Maar ik zal navraag doen over welke de finale datum is waarop dat nieuwe fietsvademedecum, die zevende editie, op tafel gelegd kan worden zodat we daar de publicatie van kunnen meegeven.

U vraagt ook of we nog iets van handvaten hebben richting lokale besturen. Wat dat betreft kan ik u wel meegeven dat wij sowieso bezig zijn met de opmaak van een fietsplan dat straks aan lokale besturen misschien ook nog een aantal extra items of handvaten kan bieden in het fietsbeleid, dat we allemaal enorm belangrijk

vinden en koesteren, ook in het kader van de modal shift, om meer mensen op de fiets te krijgen. We zijn dus bezig met de opmaak van een fietsplan. Ik kan u ook niet zeggen wanneer dat klaar is, voor alle duidelijkheid. Maar daarmee willen we eigenlijk ook richting lokale besturen nog meer de focus leggen op de fiets. U weet dat wij in het Verkeersveiligheidsplan sowieso die actieve weggebruiker al heel centraal gesteld hebben. Maar we zijn van oordeel dat een goed inhoudelijk fietsplan dat bijkomend ook tools geeft aan lokale besturen en aan iedere wegbeheerder die bezig is met fietsinfrastructuur, toekomstgericht ook een meerwaarde kan zijn. Tot zover de bijkomende vragen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, minister. Met in 2020 167 gemeenten, in 2022 133, en 140 deelnames op 46.000 inwoners, heb je er ook niet echt een goed beeld van. Want je moet zelf naar het online formulier gaan. Er is ook geen onderverdeling in wat de senioren ervan vinden of wat de schoolgaande jeugd ervan vindt. Die enquête heeft natuurlijk ook wel een aantal manco's. Dat besef ik ook wel. Het geeft een beeld, dat klopt. En het is leuk als je dan goed scoort. Maar het geeft geen duidelijk beeld.

Als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de Fietzersbond dit willen blijven promoten, moet er misschien van hen uit toch ook wat meer gebeuren. Mevrouw Fournier heeft ook aangehaald dat we toch een duidelijker beeld moeten krijgen van hoe de bevolking dit percipieert. Als je dat werkelijk wilt doen, moet je bijna naar een lokale bevraging gaan, via een bureau, of steekproefsgewijs met een aantal doelgroepen aan de slag gaan.

Maar het geeft een algemeen beeld, en het beeld is wel dat er vooruitgang is. Dat blijf ik ook zeggen. Maar het gaat wel traag. Dat heeft vooral te maken met een aantal historische achterstanden, zeker in mijn eigen provincie, de provincie Oost-Vlaanderen. Maar goed, we nemen het mee. Ik kan u enkel zeggen dat mijn stad wel degelijk gestegen is.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik wil er toch even op wijzen dat dit niet de enige enquête is. Ook Het Nieuwsblad heeft al enquêtes gedaan en zo. Toon mij de eerste enquête die zegt dat het zo goed is voor de fietser. Aan de enquête van Het Nieuwsblad had wel veel volk meegedaan.

We moeten daar echt eerlijk in zijn. Dat is echt niet tegen u persoonlijk bedoeld, minister. Mensen vullen ze soms niet meer in omdat ze moedeloos worden, omdat het niet vooruit gaat en het slecht blijft. Daarom vond ik de suggestie van collega Fournier er zeker een om mee te nemen, namelijk dat u op de een of andere manier partij wordt bij die enquête van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de Fietzersbond. Gisteren heeft de parlementsvoorzitter ons opgeroepen om de enquête van het Rekenhof in te vullen. Wel, als we fietsen serieus nemen, zou ze dat eigenlijk ook kunnen doen voor het invullen van de fietsenquête. Ik denk echt dat u daar een beetje meer partij moet worden, want dat kan voor u ook niet fijn zijn. U hebt een enorm budget, en dat is prachtig, maar als dat niet tot resultaten leidt, is dat wel zeer jammer.

Wat het fietsvademeccum betreft, zou ik, als ik u was, misschien wat strenger zijn voor mijn diensten, zodat dat toch af raakt. Er zijn ook fietsplannen zonder datum. Het was eigenlijk mooi geweest, als die enquête van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde was uitgekomen en u klaar was met fietsplannen om de steden en gemeenten ter hulp te komen. Dat was een heel mooie samenwerking geweest, ieder op zijn domein.

Het is nu wachten op dat fietsvademecum. Ik hoop dat dat allemaal zeer goed is. Ik kan enkel vrezen van niet. Ik weet dat ik geen vragen meer mag stellen, maar ik zou willen vragen of het niet nuttig is dat u daar het voortouw neemt om daar sowieso een hele commissie aan te wijden om ons juiste info te geven over dat fietsvademecum.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de Van Wessenbekestraat door De Lijn Antwerpen – 1952 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Deze vraag was initieel als schriftelijke vraag ingediend, maar het antwoord is niet binnen de bepaalde termijn teruggekomen, waardoor mevrouw De Ridder deze vraag heeft kunnen omzetten in een vraag om uitleg.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijn excuses aan de collega's voor de min of meer lokale bedoening vandaag, maar zoals gezegd, gaat het om de omzetting van een schriftelijke vraag. En gelet ook op de dringendheid, omdat het toch een belangrijk dossier is voor het district, is het toch nuttig om daar toch even over van gedachten te wisselen.

Minister, de Van Wessenbekestraat ligt in de Antwerpse Stationsbuurt en is vooral bekend als plek waar de Chinese gemeenschap zeer actief is, ook wel Chinatown genaamd. Ja, ook in Antwerpen hebben wij een Chinatown. Natuurlijk is de lokale gemeenschap daar zeer sterk, maar ook toeristen en Antwerpenaren komen daar geregeld op bezoek. Er is vaak een link met het culinaire in die buurt.

Maar omdat het zoveel volk aantrekt, minister, is het belangrijk om deze straat aan te leggen op een manier dat de zwakke weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen, maar daar wringt het schoentje. Het wegdek van de straat ligt er oneffen bij, vanwege de vele verschoven kasseistenen, vooral ter hoogte van de tramsporen. Dat heeft ook te maken met historische materiaalkeuzes. De mensen die daar geregeld in de buurt komen – ik weet dat u daar ook geregeld komt – kunnen daar nauwelijks nog passeren door de tramsporen, zeker niet op de fiets of te voet. Dat is toch wel een probleem. Het district is volop bezig de werken voor te bereiden die onder zijn bevoegdheid valt. Dat gaat dan over de voetpaden en het optimaliseren van de verkeerslichten. Maar dat moet gebeuren in nauw overleg met De Lijn en met uw diensten, minister. Zo is De Lijn verantwoordelijk voor de tramsporen. Ik heb mij laten vertellen dat de kleine plaatselijke verzakkingen hersteld worden door De Lijn en de grote door een externe firma.

Ik heb volgende eenvoudige vragen, minister. Bent u op de hoogte van de onregelmatigheden in het wegdek van de Van Wessenbekestraat? Staan er onderhoudswerken gepland door De Lijn of door een externe firma? Zo ja, wanneer zullen deze werken uitgevoerd worden? Plant u eerst een dringende herstelling? Dat zou in een paar weken kunnen. Of gaat het veeleer om een structurele oplossing? In dat geval zou u beter overleggen met het district, dat bevoegd is voor het lokale openbaar domein. Wordt er gedacht aan een ander bestratingsmateriaal, zoals beton of prefabcaissons?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Hoe komt het dat deze schriftelijke vraag in omgezet in een vraag om uitleg? Ik krijg heel veel schriftelijke vragen. Die probeer ik in de mate van het mogelijke allemaal tijdelijk te beantwoorden. Maar ik ben voor heel veel informatie afhankelijk van de entiteiten in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Om tijdig te kunnen antwoorden op uw vraag had ik onvoldoende informatie. Maar ik heb er geen enkel probleem mee om die vraag nu in de commissie te beantwoorden.

Ik ben niet op de hoogte over de problemen in de Van Wesenbekestraat. Maar bij een volgend bezoek aan Antwerpen zal ik ook eens tot daar gaan. De onregelmatigheden in het wegdek heb ik niet zelf vastgesteld. Het is een operationele aangelegenheid voor De Lijn. De Lijn heeft mij laten weten wel degelijk op de hoogte te zijn van de schadebeelden aan het wegdek van de Van Wesenbekestraat. Zij heeft deze opgenomen in de jaarlijkse nazichten van het volledige Antwerpse tramnet. Bijgevolg wordt deze zone met een hogere frequentiegraad nagekeken.

Op de planning van 2022 voor de externe firma, die de grotere werken aanpakt, heeft De Lijn een herstel van ongeveer 100 vierkante meter kasseiverharding opgenomen om zo een langwerpige zone stabiel te krijgen voor de komende jaren.

Deze werken staan voorlopig gepland voor het voorjaar, zegt De Lijn. Dat is dus binnen korte termijn. Dat is wel op voorwaarde dat er nog een afstemming is met andere werven die door andere wegbeheerders gepland zijn. Ook moet de toelating van de stadsdiensten voor de tijdelijke signalisatie er nog komen. Voor eender welk werk moet er een signalisatie van het stadsbestuur komen. Indien er een problematisch technisch probleem is, kan De Lijn snel schakelen. Er is momenteel immers geen tramverkeer in de Van Wesenbekestraat.

De Lijn wil standaard rondom tramsporen beton, omdat dit de enige wegbedekking is die stabiel blijft over meerdere decennia. De Lijn is verantwoordelijk voor het onderhoud van sporen en wegenis en staat dus ook in voor de kosten die dit onderhoud met zich meebrengt. De Lijn verkiest het gebruik van beton boven het gebruik van kasseien of andere kleinschalige elementen. Men deelt mij evenwel mee dat er een verschil in visie is over de wegbekleding tussen het stadsbestuur van Antwerpen en De Lijn. Voor de stad is het esthetische uitzicht van de straat prioritair. Ik begrijp dat. De burger moet het mooi en aangenaam vinden. De stad is daarom vragende partij voor kleinschalige elementen zoals kasseien. Ik hoor dat er al heel wat overleg heeft plaatsgevonden. Het komt er nu op aan dat beide partners zich zo snel mogelijk vinden om tot een oplossing te komen die zowel voor de bewoners als de weggebruikers aanvaardbaar is. Ik hoop dat de werken zo snel mogelijk kunnen worden uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik ben door het eerste deel van uw antwoord gerustgesteld, minister, maar door het laatste deel weer wat minder. Ik hoor u zeggen dat de werken door de externe firma gepland zijn voor dit voorjaar, het voorjaar 2022. Ik vind dat heel positief. Ik hoor anderzijds dat er momenteel een groot probleem is wat de materialen betreft. Mijn concrete bijkomende vraag is dan ook of de bestelling al is gebeurd, wat nodig is om de werken te kunnen uitvoeren in de komende maanden. Vormt de discussie over de materialen daarvoor een beletsel? Waar haalt u de informatie dat men lokaal afkerig is van de optie beton? Ik hoor van de districtburgemeester Paul Cordy dat hij een grote fan is van een duurzame oplossing en dus van de keuze voor beton. Wat dat betreft is er dus totaal geen ruis op de lijn. Kunt u dat misschien eventjes nakijken? Laat daar geen misverstand over bestaan.

Ik ben dus tevreden met uw antwoord dat het werk in de planning zit van de externe firma voor dit voorjaar. Ik ga er dan ook van uit dat de materialen besteld

zijn. Kunt u daar nog eventjes op terugkomen? Anders wordt het heel moeilijk met de huidige leveringstermijnen. Dan wordt het eerder zomer of najaar. Ik zou de mensen het liefst geen foute informatie geven. Is het besteld en denkt u dat de uitrol in dit voorjaar kan gebeuren? Ik zou heel tevreden zijn als u daarop positief antwoordt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het ligt natuurlijk puur operationeel bij De Lijn zelf. Volgens de informatie die ik heb gekregen, heeft men voor 100 vierkante meter kasseiverharding opgenomen in het bestek van de externe aannemer. In het voorjaar van 2022 zou dit worden uitgevoerd. Daarom zei ik daarstraks dat voorjaar 2022 bij wijze van spreken morgen kan zijn, maar ook april kan zijn. Maar volgens mijn informatie – en ik zeg opnieuw dat het heel operationeel is – is de kasseiverharding voor de Van Wesebekestraat wel degelijk opgenomen.

Het heeft zo lang geduurd omdat er een discussie was tussen De Lijn en de stad over de keuze voor beton of kassei. Er zou nu voor 100 vierkante meter kasseiverharding zijn gekozen. De externe wegeniswerker zou hiertoe opdracht hebben gekregen en ik neem aan dat de firma zelf ook de kasseien zal aanleveren.

Ik hoop dat dit voldoende info is. Als u zegt dat voor u beton ook kan, zie ik niet goed in waarom er een discussie zou zijn tussen De Lijn en de stad. Maar deze informatie heeft mij bereikt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat de districtsburgemeester al meer kasseien heeft vervangen door beton en asfalt dan waar dan ook in Vlaanderen omdat hij heel begaan is met de toegankelijkheid. Hij is zelf ook een fervent voetganger. Een fietser weet ik niet zo.

Het is duidelijk dat de planning dit voorjaar voor de 100 vierkante meter kasseiverharding is. Dat zijn de snelle werken die omvangrijk zijn, maar toch eerstdaags worden uitgevoerd. Of het nu maart of april is, laat ik in het midden.

Ik vermoed dat De Lijn wel bezig zal zijn met te bekijken of er op langere termijn naar het plaatsen van beton kan worden gegaan om in de toekomst de materialen op een goed niveau te houden en problemen te vermijden. Ik denk dat het een beetje een tweesporenbeleid zal zijn, vandaar de verwarring.

Ik kijk uit naar de zeer snelle start van de werken. Het is goed nieuws dat we lokaal kunnen meedelen. Waarvoor dank.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.