

vergadering **C61**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 november 2022

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omvorming van de A12 tot een groene stadsboulevard in Brussel – 566 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spookrijden – 560 (2022-2023)	8

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omvorming van de A12 tot een groene stadsboulevard in Brussel – 566 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Stijn Bex

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): In zijn nieuwsbrief van 9 november uit Voka Metropolitan (Vlaams netwerk van ondernemingen) de bezorgdheid over de vernauwing van de noordelijke toegang van de stad Brussel via de A12. Dit zal de files naar Brussel vanuit Vlaanderen verder verzwaren en vormt ook een aanslag op de bereikbaarheid van het havengebied voor vrachtwagens.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering maakt al geruime tijd plannen om de zes grote invalswegen naar Brussel om te vormen tot stadsboulevards om zo ruimte te geven voor de fiets en het openbaar vervoer. Dat is allemaal zeer begrijpelijk. Zo ook de A12 komende van Antwerpen langs Boom, en aangesloten op de Ring rond Brussel. Recent zette de Brusselse mobiliteitsminister Elke Van den Brandt een eerste stap met de aanvraag van een bouwvergunning voor de wegen tussen de A12 en de Van Praetbrug, de R21. Dit komt erop neer dat de vijf bestaande rijvakken tussen de A12 en de Van Praetbrug worden herleid tot twee rijvakken.

Voka Metropolitan vreest dat deze herstructurering zal leiden tot bijkomend fileleed op de A12 en de aansluitende toegangswegen. Voor Voka moet de herstructurering worden bekeken in functie van een globale aanpak van de bereikbaarheid van Brussel vanuit het noorden.

Ook in het Vlaams Parlement hebben we het al eerder gehad over de omvorming van de A12 tot stadsboulevard, onder andere tijdens het vragenuurtje van de plenaire vergadering op 1 december 2021. Toen antwoordde u, minister, dat u ook verrast was door de aankondiging van de Brusselse minister van Mobiliteit van dit initiatief, van het feit dat ze de bouwvergunning ging aanvragen. U riep toen tevens op dat samenwerken de boodschap was, mobiliteit stopt immers niet aan de westgrenzen. Als het overleg niet slaagt of als er geen overleg zou komen, was er volgens u maar één oplossing, namelijk het ondernemen van juridische stappen. Men kan mensen immers maar sturen naar duurzame alternatieven als die er ook zijn. Ik begrijp heel goed dat wij daar in die buurt ook bezig zijn met een geplande tramlijn, met fietssnelwegen, en er was ook sprake van een overstapparking. Maar zolang die dossiers niet echt goed vooruitgaan en er zicht is op realisatie, is het natuurlijk moeilijk om aan de andere kant het verkeer in een trechter te gaan duwen. Want dat kan inderdaad terugslagfiles veroorzaken.

Ik begrijp dus wel dat Voka Metropolitan ongerust is. Ik heb voor u dan ook een paar vragen. Het is ondertussen toch een jaartje geleden dat we het hierover hadden.

Is er over die omvorming van de A12 op het Brussels grondgebied overleg geweest tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Indien ja, wanneer heeft dit plaatsgevonden en wat waren de conclusies en aanbevelingen van dat overleg?

Als het nog niet heeft plaatsgevonden vraag ik mij wel af hoe dat komt of waarom er nog geen overleg geweest is. Zult u dan eventueel die juridische stappen ondernemen om het eenzijdig initiatief alsnog aan te klagen? Over welke juridische stappen hebt u het dan?

Welke invloed heeft deze omvorming van de A12 op het Brussels grondgebied op de werken aan de Ring door De Werkvennootschap? Past deze omvorming van de A12 wel in de plannen van de werken aan de Ring – van Vlaanderen dan -- en indien niet, op welke wijze sluiten deze projecten niet op elkaar aan?

Vlaanderen wil bovendien de A12 tot een volwaardige snelweg omvormen, zonder kruispunten met lichten zoals we die daar nog geregeld hebben. Hoe past de aanpassing van de A12 op het Brussels grondgebied dan weer in dit plan?

Heeft deze omvorming van de A12 op het Brussels grondgebied invloed op de realisatie van de tramlijn? Heeft dit eventueel ook invloed op het traject van de tramlijn op het Brussels grondgebied?

Welke verdere initiatieven zult u nemen om de eenzijdige omvorming – als het al om een eenzijdige gaat – van de A12 op het Brussels grondgebied indien nodig te verhinderen?

– *Bart Claes treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Brouwers. Dat houdt het dossier warm, want zoals u terecht gezegd hebt is het inderdaad een jaar geleden dat de minister van Mobiliteit van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aankondigde dat men van de A12 een stadsboulevard wilde maken. Dat heeft tot heel wat commotie geleid, en ik heb inderdaad een aantal uitspraken gedaan in de plenaire vergadering. Daarbij heb ik de boodschap gegeven dat samenwerking nog altijd de sleutel tot succes is en dat men daarmee veel meer kan bereiken. Ik heb ook gezegd dat als men de toenmalige plannen zonder meer zou doorvoeren zonder enig overleg, dat we dan sowieso juridische stappen zouden ondernemen. Daar blijf ik ook aan vasthouden.

Er was toen trouwens niet alleen commotie aan Vlaamse zijde, maar ook in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zelf. Ik denk dat u ook nog weet dat er toen diverse uitspraken waren van andere leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Zij vonden dat de plannen die toen werden aangekondigd, om zonder meer van de A12 een stadsboulevard te maken en van drie rijstroken naar één rijstrook te gaan, niet konden. Men heeft dan in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het geweer van schouder veranderd en men heeft het opgesplitst in twee fases.

De eerste fase, waarvoor er recent een openbaar onderzoek is geweest, gaat enkel over het gedeelte van de rotonde Dikke Linde tot aan het Van Praetkruispunt. Dat is louter en alleen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het raakt niet aan de gewestgrenzen of aan het Vlaamse Gewest. Daar kunnen we dus niet veel over zeggen, want het is louter de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het openbaar onderzoek dat daarover plaatsvond liep tot 7 oktober. Zoals u in uw vraag aangaf is er vanuit Voka wel wat bezorgdheid omtrent de bereikbaarheid van een en ander in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De tweede fase grenst wel aan de gewestgrenzen. Daarom heeft men aangegeven dat dit eerst zou worden onderworpen aan een MER-procedure (milieueffectrapport) die sowieso 2023 en wellicht ook nog een deel van 2024 in beslag zal nemen. Men verwacht dat die MER-studie zal worden afgerond in het voorjaar van 2024. Zeker die tweede fase zullen we nauwlettend opvolgen. Het kan natuurlijk niet dat je een autosnelweg, de A12, laat aanpakken als een wijkweg met fietspad en voetpad. Dat kan uiteraard niet, dus dat moeten we zeker nauwlettend blijven opvolgen.

U stelt een aantal concrete vragen. Ten eerste: of er overleg is geweest. Als het louter gaat over de eerste fase dan kan ik u zeggen dat er een ambtelijk overleg

is geweest, maar geen politiek overleg, omdat het daar gaat over de aanpassing van een weg – de R21 – louter op het Brusselse hoofdstedelijke gebied.

U vraagt ook of dit concreet impact heeft op de plannen die lopen bij De Werkvennootschap. Ook daar, op de werken aan de Ring die we aan Vlaamse zijde plannen, heeft de eerste fase geen rechtstreekse impact. Ook niet op het verhaal van de tramlijn. Dat zal op Vlaams grondgebied gebeuren, ten westen van de A12. Op het Brusselse hoofdstedelijke gebied zal de tramlijn in het kader van het Brabantnet lopen op bestaande tramlijnen. Ook daar zal er dus geen impact zijn, tenzij men die tramlijnen op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou willen herleggen, maar daarover heb ik op dit ogenblik geen signalen ontvangen.

Uw laatste vraag was welke initiatieven wij eventueel willen nemen om deze eenzijdige omvorming te verhinderen. Nu, de werken die zij plannen op de R21 zijn natuurlijk de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daar kunnen wij dus niet meteen een reactie op geven. Ik weet ook niet hoeveel bezwaren er zijn ingediend. Ik weet dat het openbaar onderzoek liep tot 7 oktober, maar over het concrete verdere verloop daarvan moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik denk dat die vragen beter aan de Brusselse minister van Mobiliteit gesteld kunnen worden. We zullen dat alleszins blijven opvolgen, zeker voor wat de tweede fase betreft, die een enorme impact kan hebben op het verkeer van en naar de A12. Wij zullen het dossier zeker met argusogen blijven opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel, minister.

Dit antwoord is in zekere mate geruststellend maar in zekere mate ook niet. Het gaat immers maar om een eerste fase en een rotonde op hun eigen grondgebied. Het raakt niet onmiddellijk aan de grenzen van het Vlaamse Gewest. Maar door het feit dat Voka Metropolitan daar meteen een heel artikel aan wijdt in hun nieuwsbrief, neem ik aan dat zij ook wel een bezwaar ingediend zullen hebben, zelfs tegen die eerste fase. Ik heb dat natuurlijk niet kunnen nalezen of zo.

Maar, zoals u zegt, zullen we het toch nauwlettend in het oog moeten houden. Na een eerste fase volgt er meestal wel een tweede fase. Het is natuurlijk het begin. Dit zal misschien op zich nog niet zoveel impact hebben. Maar ik hoop dan toch echt dat er voor die tweede fase niet alleen ambtelijk overleg, maar ook politiek overleg komt. Er zijn trouwens dossiers genoeg waar u het met uw collega nog eens over kunt hebben, als het gaat over alles rond werken aan de Ring, waar Brussel soms ook wel wat vragen bij heeft. Het gaat over de aansluiting van de tramlijn enzovoort. Ik denk dat het overleg dat er geweest is in het begin van de legislatuur, door de pandemie misschien wat moeilijker gelopen is. Dat begrijp ik. Maar ik hoop dat u uw collega op korte termijn nog eens kunt zien. Of hebt u haar recent nog gezien? Dan bedoel ik echt niet in een of ander overlegcomité met alle gewesten of zo, maar echt 'face to face' eens alles overlopen, ook rond overstap-parkings. We weten nu bijvoorbeeld totaal nog niet of die beloofde overstapparking er ook zal komen. Dat was ook een van de zaken die belangrijk zijn, als je zulke maatregelen neemt, dat er alternatieven zijn voor de mensen, dat ze hun auto ergens anders kunnen achterlaten, dat ze een tram kunnen nemen, desnoods de fiets als het allemaal veilig en mooi in het groen kan, waarom ook niet. Maar het moet wel haalbaar zijn, en niet nu al zaken gaan doen of plannen waarvan je weet dat het misschien al binnen een paar jaar zal beginnen, en dat onze plannen dan pas binnen vijf of tien jaar komen. Dan zit je daar met een 'gap', een hele periode waar het bijzonder moeilijk zou kunnen worden om via de A12 Brussel nog binnen te rijden met de wagen.

Dan is er de hele kwestie rond de haven, waar Voka ook naar verwijst. Ze zeggen dat je daar toch met de haven zit aan die kant van Brussel. Dat geeft ook heel wat

verkeer. Daar moeten we ook naar kijken want dat zijn natuurlijk vrachtwagens die ook vanuit Vlaanderen komen van alle richtingen.

Ik ben dus niet helemaal gerustgesteld. Ik denk dat we het goed moeten opvolgen. Ik hoop dat u zeer snel echt eens een goed gesprek kunt hebben met uw collega Elke Van den Brandt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, collega Brouwers, voor de vraag.

Als Voka Metropolitan bezwaren maakt tegen bepaalde initiatieven, moeten we daar altijd goed naar kijken en luisteren wat die bezwaren zijn. Maar we moeten ook wel opletten dat we hen niet klakkeloos achterna lopen, want dan zouden we soms verdedigers van de Brusselse inrichting à la Vanden Boeynants kunnen worden en dat moeten we ook proberen te vermijden.

De minister heeft correct geschetst dat het hier enkel gaat over een beperkt stuk van die aansluiting richting de A12. Het is niet op de A12 zelf, het gaat over de R21 dat deze plannen gelden. Uiteraard heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bij het opmaken van die plannen gekeken naar dingen zoals doorstroming, of het vrachtverkeer nog kan geraken waar het moet geraken. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is heel ambitieus met de Brusselse haven. En ook wat betreft het openbaar vervoer: daar heeft een studiebureau op gewerkt. Ik kan u zeggen dat vanaf dat rond punt het de bedoeling is om een aantal verkeerslichten weg te halen zodat de doorstroming gegarandeerd is. U weet ook dat, als je aan een kruispunt komt – dat is in dezen het Van Praetkruispunt –, het meer het Van Praetkruispunt zelf is dat de capaciteit van de weg die daarvoor ligt, bepaalt dan de breedte van die weg. Daar is allemaal over nagedacht. Er zijn trouwens ook plannen om de aansluitende wijk, Neder-Over-Heembeek, ook te bedienen met een extra tramlijn. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering doet daar dus alleszins haar best om ook in die alternatieven te voorzien.

Wat ook belangrijk is, is dat er in de tweede fase al een aantal scenario's van De Werkvennootschap zijn. Vandaag is dat een driebaansvak. Maar het is – dacht ik toch, minister – in alle scenario's van De Werkvennootschap zo dat de Vlaamse overheid vanaf de R0 tot aan het rond punt waar het hier over gaat en vanwaaraf de plannen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gelden, sowieso van plan is om ook die weg naar twee baanvakken te laten gaan, tweemaal twee. Ik neem aan dat de minister dat zal ontkennen wanneer dat zo zou zijn, maar in alle scenario's die De Werkvennootschap met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bespreekt, gaan we daar ook naar een versmalling. Het is dus in het verderop gelegen stuk, waar er al een splitsing plaatsgevonden heeft van het verkeer in ongeveer fiftyfifty, dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering nu voorstelt om naar één rijstrook te gaan. In principe zou daar geen probleem met de capaciteit mogen zijn.

Ik denk dat de minister zeer terecht aanhaalt dat er geen juridische stappen nodig zijn. Ik zou zelfs verder gaan. Dit is een heel goed plan – ik rond af, voorzitter – want je maakt inderdaad mogelijk dat, waar er vandaag twee brede banen zijn met daartussen een groot stuk park dat heel ontoegankelijk is voor iedereen die daar in de buurt woont, je met behoud van de capaciteit toch zorgt dat dat park toegankelijk is en dat je meer openbare ruimte hebt voor die buurt. Dat lijkt mij eerlijk gezegd een win-win-win. Ik hoop dat de minister daar in de toekomst dan ook positief tegenover kan staan in plaats van twijfelend.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, het siert u dat u het opneemt voor de Brusselse minister van Mobiliteit, maar ik kan op dit ogenblik alleszins niet zeggen

dat wij volledig gerustgesteld zijn. Ik wil eerst kijken naar wat het openbaar onderzoek en de bezwaren hebben opgebracht.

Zoals mevrouw Brouwers terecht zegt is er een persbericht uitgegaan van onder andere Voka Brusselse Metropool, waarin ze zelf zeggen dat ze bezwaren hebben ingediend omdat ze zich zorgen maken over enerzijds de bereikbaarheid van de haven, en anderzijds de verkeersveiligheid, omdat men gaat van een tweemaal drie naar tweemaal één rijstrook in elke rijrichting. Dat zou bij ongevallen toch wel voor wat problemen kunnen zorgen. Voka maakt een aantal bedenkingen en ik kan bij dezen niet zeggen of zij het bij het rechte eind hebben, maar ik neem aan dat zij de belangen van de haven en de verkeersveiligheid ter harte nemen en dat zijn sowieso belangrijke aspecten.

U vraagt naar detailplannen van de werken aan de Ring, mijnheer Bex. Ik heb begrepen dat wij eind januari nog een voortgangsrapportage krijgen rond het hele verhaal van de werken aan de Ring. Daarin is alleszins niet opgenomen dat wij van een tweemaal drie naar tweemaal één zouden gaan. Dat staat nergens in de plannen van de werken aan de Ring. Integendeel, wij willen juist focussen op een vlotte doorstroming, maar in combinatie met de leefbaarheidsaspecten en met bijkomende groenaanleg. Bij de werken aan de Ring is het duidelijk een en-en-enverhaal en niet enkel en alleen een focus op bijkomende groenvoorzieningen en op voetpaden en fietspaden.

Wat de bereikbaarheid van Brussel met de wagen betreft: mevrouw Brouwers, ik denk dat u terecht zegt dat we er te allen tijde over moeten waken dat we via de A12 nog altijd Brussel kunnen binnenrijden, ook met de wagen. Misschien is voor sommigen het doel om niet met de wagen Brussel binnen te rijden, maar dat staat alleszins niet in onze agenda. We zullen daarover blijven waken.

U doet ook een oproep om meer politiek overleg te houden, en niet enkel ambtelijk overleg. Wat dat betreft kan ik u meegeven dat er binnen de vervoerregio van de Vlaamse Rand en met de mensen van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) frequent overleg is met onder andere het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – dat is natuurlijk ook ambtelijk overleg – om de mobiliteitsproblemen op te volgen. Daarbij wordt elke ingreep die wordt gedaan continu gemonitord om te zien welke impact die kan hebben op de Vlaamse Rand. Ik denk dat dat op zich van belang is.

Wat het politiek overleg betreft, moet dat natuurlijk altijd in twee richtingen werken. Wij hebben onze interministeriële overlegcomités, die we om de twee maanden plannen. Dat is inderdaad met de andere ministers erbij. Daarnaast hebben wij in juni en begin juli van onze kant het politiek overleg volop gefaciliteerd, specifiek omdat wij met onze projecten rond de werken aan de Ring vooruit willen. Wij voeren heel wat werken uit waarvoor geen planprocessen nodig zijn. Ik denk dat u weet dat we daarbij volop inzetten op tal van modalshiftprojecten, dat we zorgen voor een verbetering van de doorstroming en leefbaarheid en ook voor ecologische verbindingen, voor alles wat de R0 betreft. Tegelijkertijd willen we ook vooruitgang boeken met alles waarvoor een planproces nodig is. Daarover hebben we eind juni, begin juli nog politiek overleg gehad met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, om ook daar vooruitgang te boeken. Ik heb gezegd dat politiek overleg van twee richtingen moet komen, dus ik neem aan dat als men vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een aantal plannen wil doorvoeren men daarover ook graag een politiek overleg wil organiseren.

We zullen het alleszins blijven opvolgen. Het eerste wat nu zal moeten gebeuren is kijken wat er gebeurt met het openbaar onderzoek en hoeveel bezwaren er al dan niet zijn binnengekomen, ten tweede hoe men omgaat met die bezwaren, en ten derde wat de impact zal zijn van de tweede fase op het verkeer van en naar Brussel via het Vlaamse Gewest, dus via de A12.

De voorzitter: Ik kan aan de commissie al meegeven dat de rapportage over de werken aan de Ring, met De Werkvennootschap, inderdaad geagendeerd staat in januari. De exacte datum zal nog afgetoetst moeten worden, maar het zal in januari of februari plaatsvinden.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Bedankt, voorzitter, dat de commissie dat wil organiseren, want het is voor heel Vlaanderen een belangrijk project. Iedereen moet wel eens in onze hoofdstad zijn, wij misschien iets meer dan de Vlamingen die kunnen werken in eigen streek. Maar door het economische belang van de hoofdstad en ook voor de doorstroming op de Ring, bijvoorbeeld voor mensen die van Limburg naar de kust willen reizen, is het immens belangrijk voor ons land en voor onze economie. Er is veel te veel stilstand. Ik kijk dus echt uit naar de vergadering die we zullen hebben met de mensen van Werken aan de Ring.

Collega Bex, ik heb begrepen dat de minister een uitnodiging verwacht van uw partijgenoot minister Elke Van den Brandt, zodra ze de planprocessen voor de tweede fase in gang gaan zetten, of al weten welke richting het uitgaat. Omgekeerd heeft de minister blijkbaar wel de mensen uitgenodigd voor al onze planprocessen van Werken aan de Ring op Vlaams grondgebied. Ik denk dat het inderdaad het best van beide kanten komt. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Ja, het liefst vroeger. Dat moeten zij uitmaken. Maar men kan toch het beste elkaar op de hoogte houden, zeker wanneer er belangrijke projecten aankomen, en het liefst ook rekening houden met de belangrijke argumenten voor en tegen een aantal aspecten in een plan. In de twee richtingen dus.

We zullen hier binnenkort dan nog wel meer over vernemen tijdens die vergadering. Dan kunnen we er ook nog verder over doorvragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spookrijden – 560 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): De federale politie telt elk jaar gemiddeld 350 tot 400 spookrijders op onze Belgische autosnelwegen. Gelukkig veroorzaakt niet elke spookrijder een ongeval, maar wanneer dit wel het geval is, zijn de gevolgen meestal dramatisch. Het gaat doorgaans om frontale aanrijdingen met hoge snelheden, waarbij de inzittenden van de voertuigen weinig kans maken.

Vias onderscheidt drie grote categorieën wat betreft het profiel van een spookrijder. Eerst zijn er de bestuurders die onder invloed zijn van alcohol, drugs en/of geneesmiddelen. Lachgas is daar bijvoorbeeld ook bij gekomen. Daarnaast zijn er ook de bestuurders die onopzettelijk spookrijden, omdat ze niet opletten of verstrooid zijn. Er zijn natuurlijk ook andere factoren die kunnen meespelen waaronder oriëntatieproblemen of ze vergissen zich omdat ze geen herkenningpunten hebben. Het is bijvoorbeeld moeilijker om een herkenningpunt te hebben als er weinig verkeer is. Ten slotte zijn er ook de bestuurders die opzettelijk tegen de richting in rijden. Ze doen dat voor de kick, voor een weddenschap en helaas ook om zelfmoord te plegen.

De laatste tijd zien we in de media weer regelmatig berichtgevingen over ongevallen met spookrijders. Zo veroorzaakte een spookrijder twee weken geleden nog

een ongeval op de E17 in Haasdonk. De spookrijder bleek achteraf geen geldig rijbewijs te hebben en ook onder invloed te zijn van drank en drugs.

Minister, u gaf op 3 maart 2020 in het antwoord op een schriftelijke vraag aan dat er een aantal maatregelen genomen zouden worden om het aantal spookrijders te doen dalen. Er zou worden ingezet op preventie en sensibilisering voor wat betreft het rijden onder invloed, maximaal gekoppeld aan handhaving. Daarnaast zou het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een update voorbereiden van het dienstorder van 2002. Zo kwam er op 24 september 2020 het dienstorder 'Maatregelen ter preventie van spookrijden'. Hierin staan maatregelen en ontwerpprincipes beschreven die moeten voorkomen dat men onopzettelijk gaat spookrijden bij het oprijden van een autosnelweg.

Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister.

Zijn de profielen van spookrijders die Vias beschreven heeft, nog steeds dezelfde?

Wat is het effect van de genomen acties? Is het bekend hoeveel spookrijders er waren op onze Vlaamse wegen sinds 2020, dus sinds het nieuwe dienstorder van kracht is? Is het aantal spookrijders in stijgende of in dalende lijn?

Tot hoeveel ongevallen heeft het spookrijden geleid en hoeveel slachtoffers eiste dit sinds 2020?

Hoeveel verkeersveiligheidsinspecties heeft AWV uitgevoerd aan op- en afritten van autosnelwegen om spookrijden te vermijden? Werden er in dit verband aansluitingscomplexen heringericht of werden er bijkomende maatregelen genomen om het spookrijden tegen te gaan? Of staan er momenteel misschien nog werken op de planning?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag rond spookrijders, mevrouw Mertens. U hebt zelf al verwezen naar de studie van Vias, die recent geüpdatet is. Daarin omschrijft men heel duidelijk wat de mogelijke motieven zijn van spookrijden. Het kan zijn om files te vermijden, het kan zijn om aan een politiecontrole te ontsnappen of een zelfmoordpoging. Dergelijke moedwillige acties van spookrijders zijn natuurlijk absoluut niet goed te keuren, want men brengt niet alleen zichzelf maar ook heel wat andere weggebruikers in gevaar.

Daarnaast zien we ook dat een aantal spookrijders onder invloed is van alcohol of drugs. U verwijst zelf naar het ongeval dat zich recent nog voordeed. Dat is natuurlijk nog minder goed te keuren. Ook dat is laakbaar gedrag waar we ons absoluut tegen moeten verzetten.

Ten slotte zijn er ook mensen die wat verstrooid zijn. Daarbij is er misschien iets of wat sprake van clementie, maar AWV zet alles op alles om ervoor te zorgen dat mensen zich niet kunnen vergissen. Dat er dan helaas toch nog een aantal door de mazen van het net glippen is een zeer spijtige zaak. Men doet al het mogelijke, via communicatie en via intelligente transportsystemen (ITS), om de verstrooide weggebruiker of spookrijder onmiddellijk weg te leiden en ieders veiligheid te garanderen.

U vraagt of de profielen van de spookrijders nog steeds dezelfde zijn. De motieven zijn deze die ik noemde, en er zijn geen aanwijzingen dat het profiel veranderd zou zijn.

Uw tweede vraag gaat over welke specifieke acties er ondernomen worden wat betreft afleiding of alcohol en drugs. Ik kom zo meteen nog terug op het aantal ongevallen met spookrijders, maar wij doen een aantal globale acties. Voor alcohol denk ik aan de BOB-campagnes die we jaarlijks inzetten met Vias, met de Belgische

Brouwers en met Assuralia. Daarnaast is er ook de campagne rond alcohol en drugs met 'Groot Gelijk dat je nuchter rijdt'. Dat is een campagne die we ook veel meer naambekendheid willen doen krijgen door telkens in te zetten op het herhalingsaspect. Er zijn natuurlijk ook nog tal van andere pakketten waarbij we inzetten op het verhaal dat alcohol en drugs absoluut niet kunnen in het verkeer.

Dan zijn er ook de infrastructurele maatregelen die het Agentschap Wegen en Verkeer neemt om de op- en afritten heel duidelijk te maken zodat vergissen onmogelijk is. Dat neemt niet weg dat er soms toch verstrooide mensen zijn die een op- of afrit verkeerd gebruiken. Het is alleszins goed dat er de laatste vijf jaar een dalende trend is inzake het aantal spookrijders.

Zo kom ik bij het aantal ongevallen. Op basis van de cijfers van de federale overheid kunnen we vaststellen dat er in 2020 drie letselongevallen met spookrijders waren, en in 2021 twee. Dat zijn dus gelukkig heel lage cijfers. Maar nogmaals: een spookrijder brengt niet alleen zichzelf maar ook andere weggebruikers in gevaar.

Op uw vierde vraag heb ik eigenlijk al geantwoord. AWV voert heel wat inspecties uit van al onze op- en afritten. Soms kan het gebeuren dat er een bord verdwenen is of zo. Daarom worden er heel wat inspecties uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer zelf, maar ook in samenspraak met de federale wegpolitie, die ook telkens meldt wanneer er ergens iets niet helemaal correct is. Er wordt dus continu ingezet op preventie, opdat mensen zich niet kunnen vergissen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik wilde even benadrukken dat het fijn is om te horen dat het aantal ongevallen in dalende lijn is. Dat bewijst ook het effect van het inzetten op sensibilisering en preventie.

Ook de samenwerking die AWV met de federale politie heeft, is zeker heel goed. Daardoor weten we ook dat er gewerkt wordt aan die infrastructuur en of dat goed opgevolgd wordt. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het blijkt dat ongevallen met spookrijders tienmaal dodelijker zijn dan andere letselongevallen. We moeten hier dus alles op alles zetten om te vermijden dat dergelijke ongevallen kunnen gebeuren.

Maar ik vroeg mij het volgende af, minister. Hebt u weet van een trend van de spookrijdersongevallen? Is er een relatie met de donkere maanden, dat er dan meer spookrijdersongevallen gebeuren? Want als dat zo zou zijn, denk ik dat het nuttig is om na te denken of we de op- en afritten niet verlicht moeten houden. We zijn allemaal bezig met het dimmen van de lichten door de energiecrisis. Er worden maatregelen genomen om op de autosnelwegen de lichten uit te schakelen. Maar indien er een relatie zou zijn tussen de donkere periode en het aantal spookrijders, lijkt het mij wel nuttig om dan in overweging te nemen om die op- en afritten wel te laten verlichten omdat signalisatie toch cruciaal is om de spookrijders er attent op te maken dat ze in de verkeerde richting rijden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Moors, voor uw bijkomende vragen. Wat dat betreft kan ik verwijzen naar de studie van Vias zelf.

Eerst voor alle duidelijkheid, het aantal ongevallen met spookrijders is enorm teruggevallen, wat op zich sowieso een goede zaak is. Als ik zeg dat er in 2020 drie ongevallen waren, in 2021 twee ongevallen, met telkens één zwaargewonde, zowel

voor 2020 als 2021, en voor de rest enkel lichtgewonden, is dat op zich al een goede zaak.

Maar in de studie van Vias ziet u onder meer waar de ongevallen gebeuren alsook of het te maken heeft met 's nachts of als het klaar is. U weet dat ik, als het gaat over het dimmen van de lichten, telkens gezegd heb dat de verkeersveiligheid daar te allen tijde primeert, zeker wat onze autosnelwegen betreft aan op- en afritten. Daar is er nooit een doven van de lichten. Ik heb al een paar keer gezegd dat ik dat principe ook wil doortrekken naar de gewestwegen. Waar veel verkeersintensiteit is en waar er kruisbewegingen of op- en afritten zijn, kunnen de lichten niet gedoofd zijn en daar zullen de lichten te allen tijde branden. Dat kan alleszins geen argument zijn om zich te vergissen. Het heeft vaak eerder te maken met ofwel verstrooidheid, ofwel drank en drugs natuurlijk. Als men drank en drugs neemt en men het noorden kwijt is, dat men zich dan vergist, valt niet te verwonderen, denk ik. Dergelijke laakbare gedragingen kunnen we zeker niet goedkeuren. Maar u vindt het alleszins terug in de studie van Vias. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.