

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C283 – OPE25**  
zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 juli 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidscommunicatie met betrekking tot duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omzetting van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur	6
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Belgian Accident Research Team (BART)	9
Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het belang van de weginrichting voor de snelheidsbeperking en verkeersveiligheid op gewest- en lokale wegen	15

■

**Voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidscommunicatie met betrekking tot duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid**

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Minister, collega's, we hebben gisteren tijdens de plenaire vergadering uitgebreid van gedachten kunnen wisselen over de begroting. We doen dat in een context waarin Vlaanderen terecht heeft beslist om zeker de eerste jaren van de legislatuur de tering naar de nering te zetten. Zo kan de basis worden gelegd voor nieuwe initiatieven in het tweede deel van de legislatuur.

Elke vakminister heeft de opdracht gekregen om besparingen in zijn of haar beleidsdomein door te voeren. Zo werd duidelijk dat binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) onder andere het mobiliteitsmagazine Uitweg – tijdelijk – werd stopgezet. Zo'n 114.000 abonnees kregen een brief waarin stond dat het magazine tijdelijk werd stopgezet zoals blijktbaar ook MOW tijdelijk geen sensibiliserings-affiches meer hangt langs de Vlaamse wegen.

In dit land is er zelden iets zo definitief als een tijdelijke oplossing. Er is ooit naar aanleiding van Expo 58 een brug gebouwd in Brussel die er 30 jaar na datum nog stond. Intussen staat ze in Bangkok. Ik hoop dat de sensibilisering en de informatie van de overheid niet hetzelfde lot beschoren is.

Minister, zijn er behalve de beslissing die we kennen via de vraag van de heer Watteeuw over Uitweg, nog andere communicatiekanalen die in het kader van de besparingsoperatie niet meer worden gebruikt om met de burger te communiceren over mobiliteit en verkeersveiligheid? Is het daarmee nu afgelopen, of overweegt u binnen een redelijke termijn opnieuw een communicatie op te zetten, zowel over duurzame mobiliteit als over alternatieven voor autogebruik en verkeersveiligheid, terreinen waarop de Vlaamse overheid in het verleden wel degelijk sensibiliserend werk heeft geleverd? Indien u dat stopzet, wat is daarvoor dan de motivatie? Ik wil vooral peilen naar nieuwe initiatieven die u ter zake neemt.

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

**De heer Marino Keulen:** Begin juni heb ik een soortgelijke vraag gesteld. De moraal van het verhaal moet zijn dat die sensibilisering bijdraagt tot een verhoogde verkeersveiligheid. Samen met de heer Van Malderen ben ik dan ook vragende partij om daar niet zomaar bot in te snijden.

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

**Minister Hilde Crevits:** Dit thema laat heel wat mensen niet onberoerd. Naast de heren Keulen en Watteeuw heeft ook de voorzitter van deze commissie een schriftelijke vraag gesteld.

Het klopt inderdaad dat er net zoals bij andere entiteiten van de Vlaamse overheid, 20 percent moet worden bespaard op de communicatiebudgetten. Ik heb een aantal tijdelijke maatregelen genomen omdat AWV momenteel bezig is met een oefening over communicatie tout court. Wat de verschillende communicatie-instrumenten betreft, wordt bekeken hoe mensen het best gesensibiliseerd kunnen worden inzake verkeersveiligheid. Vandaar dat de uitvoering van de mobiliteitscampagnes van AWV tijdelijk on hold is gezet. Ook de publicatie van Uitweg werd tijdelijk stopgezet. Daarnaast is ook de sensibiliseringscampagne op de borden langs de snelwegen niet ingevuld. Dat betekent echter niet dat deze borden ongebruikt bleven. Aan het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) is de kans geboden om de borden gedurende een langere periode te gebruiken. Er is ook een samenwerking gesloten met FOST Plus, waardoor zij de borden tijdelijk kunnen gebruiken.

Een doeltreffende communicatie is een elementair onderdeel van een beleid inzake duurzame mobiliteit. Daarbij is het belangrijk dat er af en toe wordt geëvalueerd. Ik heb in het verleden ook vragen gekregen over de effecten van de campagnes. Het is de bedoeling om een duurzame gedragsverandering te bereiken.

Als je moet besparen, is het meer dan ooit noodzakelijk om te bekijken hoe je de meer beperkte middelen zo efficiënt mogelijk kunt inzetten. De evaluatie is nog niet afgelopen.

Ik steek niet onder stoelen of banken dat de afficheborden langs gewest- en autosnelwegen een uniek communicatiekanaal vormen, maar ik heb ook, zeker het voorbije jaar, gezien dat er bijzonder veel kritiek kwam op een aantal communicatie-initiatieven. Je moet op de juiste manier communiceren. Zo was er een bepaalde campagne – ik weet niet of ze van mij was of van BIVV – waarbij je allemaal kleine bromfietsjes zag, met daar dan iets tussenin. De mensen klaagden dan dat ze zich focusten om te zien wat daar stond, en dat hun aandacht zo werd afgeleid van het verkeer. Je moet dus ook kijken wat de ideale boodschappen zijn.

Ik verwijs ook naar iets wat andere collega's in het verleden al hebben gezegd. De heer Roegiers heeft bijvoorbeeld gevraagd of we langs de snelwegen het openbaar vervoer niet kunnen promoten, op digitale borden. Dat lijkt mij niet onverstandig. Dat zijn allemaal zaken die ik niet vergeet en die we moeten meenemen. Als je praat over duurzaam vervoer, moet je ook zien dat je de juiste boodschap geeft via het juiste middel.

Als je wilt sensibiliseren rond een thema, is het nuttig dat je niet één communicatiekanaal gebruikt, maar dat je alle middelen samen voor dezelfde communicatie gebruikt. Je moet op de borden langs de weg niet over de motorrijders spreken en in de boekjes dan over iets anders. Je moet op bepaalde tijdstippen echt alle communicatiemiddelen voor hetzelfde thema gebruiken.

De Koepel Milieu en Mobiliteit (Komimo) voert in 2010 in opdracht van de Vlaamse overheid een actie, gericht op het brede publiek, rond duurzame mobiliteit. Zij organiseren de Heen-en-weer-week en de Aardig-op-weg-week. Dat moet de duurzame mobiliteit ook weer overbrengen naar de burger. Men werkt daar ook kostprijsbesparend en probeert zo goed mogelijk in te zetten op free publicity, ook via de kanalen van partners in mobiliteit.

Over het verdere bestaan van Uitweg is er nog geen beslissing gevallen, omdat ik de resultaten van de evaluatie wil afwachten. Het is wel de bedoeling dat we die duidelijkheid hebben tegen het einde van het zomerreces. Dan kunnen we in de begroting ook de keuzes maken voor de volgende jaren: wat blijft, wat blijft niet, en op welke manier gaan we ervoor zorgen dat onze communicatieacties zo gestroomlijnd mogelijk gebeuren?

Uw derde vraag ging over bijkomende communicatie-initiatieven. U hebt daar absoluut een punt. Ik heb al een aantal hefbomen gegeven. Ook in het kader van de ViA-doelstellingen en -uitdagingen met betrekking tot de slimme draaischijf van Europa wordt het bredere kader van de mobiliteitsproblematiek aangepakt. Verkeersdoorstroming is belangrijk, en zeker ook het gebruik van de andere vervoersmiddelen, vandaar ook het idee om langs de weg, zeker op filegevoelige plaatsen en waar er een goede openbaarvervoersaansluiting is, dat te gaan promoten. Dat lijkt mij ook een vorm van duurzame promotie. We moeten dat dan wel consequent kunnen doen. Het kost wat tijd om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen.

De evaluatie is dus gepland kort na het zomerreces. De opdracht is gegeven om de evaluatie niet te beperken tot wat we nu al hebben, maar om ook wat breder te gaan kijken wat er nog allemaal loopt. In het kader van het verkeersveiligheidsplan lopen ook bijzonder veel projecten en acties met een enorm gamma aan communicatie en sensibilisatie voor heel verschillende doelgroepen. Ik denk aan de initiatieven van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, die alle weggebruikers, van kleuter tot senior, willen bereiken. Ik denk ook aan de ondersteuning van Levenslijn, de vzw Zebra, het project Verkeersgetuigen en het uitbrengen van educatief materiaal. We hebben dus een heel pakket aan maatregelen dat

verder blijft lopen, ook dit jaar, maar waar ook nieuwe initiatieven in worden genomen. Denk maar aan het pakket dat nu wordt uitgewerkt voor het secundair onderwijs.

Wat de pure communicatie betreft, zal de toekomst erin bestaan dat we alle mogelijke kanalen gebruiken om thematische campagnes te voeren, die dan heel sterk tot bij de mobiliteitsgebruiker komen. Het zal inderdaad een beetje op een ander manier georganiseerd worden, maar dat betekent niet dat wat tijdelijk 'on hold' is gezet, niet meer zal worden gebruikt. Integendeel.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben het met u eens dat de doelstelling van onze overheidscommunicatie moet zijn om structureel en duurzaam wijzigingen in ons mobiliteitslandschap te realiseren. In die zin moet het mij van het hart dat het stopzetten van het magazine Uitweg eigenlijk wel een spijtige zaak is, omdat het nu net als voorwerp had dat er alternatieven voor het autoverkeer naar voren werden geschoven en het bovendien een vrij ruim bereik had, waarbinnen toch ook belangrijke stakeholders en decision makers beoogd werden.

Het is belangrijk dat men de juiste doelen vooropstelt, en de juiste middelen en de juiste doelgroep afbakt. Ik ben het met u eens dat er mogelijkheden zijn om initiatieven beter op elkaar af te stemmen.

U zegt dat u nog aan het evalueren bent en dat die evaluatie rond het zomerreces wordt afgerond, om dan finaal bij de begroting 2011 misschien andere initiatieven te nemen en verschuivingen door te voeren. Dat betekent dan eigenlijk dat we een jaar – want eind 2009 is dat deel van uw overheidscommunicatie stopgezet – zonder sensibilisering op dat vlak zullen zitten en dat we dan bij de begroting zullen bekijken wat er eventueel uit de bus valt.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Van Malderen, ik begrijp uw spijt om het tijdelijk 'on hold' zetten van Uitweg, maar ik ben het niet met u eens dat er door het 'on hold' zetten van Uitweg geen enkele sensibilisering meer is rond educatie en dergelijke. Ik heb een aantal initiatieven gegeven waar ik enthousiast over ben en die doorlopen.

De uitgave van een magazine of de driemaandelijkse plaatsing van borden met een boodschap betekent niet dat het gewenste effect wordt bereikt. Toen ik zelf nog Vlaams volksvertegenwoordiger was, heb ik nog vragen om uitleg gesteld over mobiliteits- en sensibiliseringen campagnes. Het rendement is verschrikkelijk moeilijk te meten. Dat neemt echter niet weg dat we moeten proberen te evalueren. We voeren die campagnes al jaren. We moeten ons afvragen of we die aanpak niet meer moeten bundelen. Misschien moeten we de zaken meer thematisch aanpakken. We moeten tijdens de communicatie multitasken. We moeten al het mogelijke publiek of alle mogelijke sectoren of maatschappelijke segmenten bereiken. We moeten iedereen bereiken die we willen sensibiliseren. Op dat vlak kunnen we zeker nog aan efficiëntie winnen.

Ik heb niet gezegd dat Uitweg zal verdwijnen. Dit jaar zal het er niet zijn. Zodra we de evaluatie hebben ontvangen, zullen we dit bespreken en zullen we zien hoe we de sensibilisering inzake de duurzame mobiliteit op een efficiënte en goede wijze kunnen verzorgen.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Met dit laatste punt ben ik het zeker eens. We moeten bepaalde zaken durven te evalueren en bundelen. In feite ben ik tevreden. De minister heeft immers bevestigd dat ze blijvend oog wil hebben voor de duurzame mobiliteit. Het is de bedoeling de mensen hiervoor op een structurele wijze te blijven sensibiliseren.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omzetting van de Europese richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

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

**De heer Jan Roegiers:** Voorzitter, ik wil even een beeldspraak herhalen die ik hier al eerder heb gebruikt. Indien elke dag een toestel van City Jet in Europa zou neerstorten, zou waarschijnlijk niemand nog het vliegtuig durven nemen. Dit is nochtans het equivalent van het aantal doden dat dagelijks op de Europese wegen valt.

De beslissing van de Europese Commissie om belangrijke acties inzake de verkeersveiligheid te ondernemen, komt niet uit het niets. In 2008 heeft het Europees Parlement een richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur goedgekeurd. Deze richtlijn ligt in het verlengde van het Europees actieprogramma voor de verkeersveiligheid, dat het aantal verkeersslachtoffers in de loop van de periode 2001-2010 wil halveren.

Ook in België lopen de cijfers terug naar de foute kant. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat Wallonië het slechter doet dan Vlaanderen. In 2009 zijn in België echter 950 verkeersdoden gevallen. Hoewel we het in Vlaanderen beter doen dan in Wallonië, blijft elke verkeersdode uiteraard een dode te veel.

De Europese richtlijn voorziet in vier verschillende instrumenten, de verkeersveiligheids-effectenbeoordeling, de verkeersveiligheidsaudit, de classificatie en het veiligheidsbeheer van het operationele wegennet en de verkeersveiligheidsinspectie. De omzetting van de Europese richtlijn impliceert dat enkele fundamentele beleidskeuzes met een grote impact op het Vlaamse en het federale verkeersveiligheidsbeleid moeten worden gemaakt.

Minister, een werkgroep die uit vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer, van de drie gewesten en van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) bestaat, werkt momenteel aan de omzetting van de Europese richtlijn. Ik zou graag vernemen wat de precieze stand van zaken is.

Wat is de precieze rol van de federale overheid? Zal elk gewest eigen klemtonen leggen? Probeert de werkgroep naar een gelijkaardige omzetting in de verschillende gewesten te streven? Ik vraag naar de rol van de federale overheid, omdat het wegbeheer natuurlijk een taak van de gewesten is.

De omzetting van de Europese richtlijn zou eind dit jaar, ten laatste op 19 december 2010, in werking moeten treden. Kunt u ons vertellen of deze timing zal worden gehaald?

Zou u, met bijzondere aandacht voor de artikelen 1 tot en met 10, enige toelichting kunnen geven bij de omzetting van de Europese richtlijn? Hoe zou die richtlijn worden geïmplementeerd?

Ik denk daarbij in de eerste plaats aan het toepassingsgebied van de Europese richtlijn. De richtlijn is enkel van toepassing op de wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet. Dit zijn de zogenaamde E-wegen. De lidstaten krijgen de mogelijkheid dit toepassingsgebied naar andere wegen uit te breiden. Bij ons zou het dan om de gewestwegen en de gemeentewegen gaan. Zal voor dit brede toepassingsveld worden gekozen? Komen de gewestwegen en de door gemeenten beheerde lokale wegen ook in aanmerking?

Artikel 4 heeft betrekking op de veiligheidsaudits. Enkel erkende auditoren kunnen een audit uitvoeren. In ons land bestaat geen specifieke vorming of erkenningsprocedure voor die functie. Hoe zullen de functie en de erkenning van de veiligheidsauditoren worden ingevuld?

Artikel 6 betreft de veiligheidsinspecties. Elke gewestelijke wegbeheerder heeft al geruime tijd eigen procedures om de veiligheid van de wegen te controleren. In welke mate zullen de bestaande procedures ingepast worden binnen de vereisten van de nieuwe Europese richtlijn? Zullen nieuwe procedures worden uitgewerkt?

Volgens artikel 7 over het gegevensbeheer en de instrumenten, moeten de lidstaten erop toezien dat voor elk dodelijk ongeval op een weg een ongevalsverslag wordt opgesteld. Welke instantie zal deze opdracht uitvoeren? U weet dat daaromtrent in uw beleidsnota een aantal voornemens zijn genomen, maar het is niet helemaal duidelijk wie dit in dit geval zal doen.

De richtlijn bevat zowel federale als regionale bevoegdheden. Wat zal tot de taken van het gewest behoren? Wat tot de taken van de federale overheid?

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

**Mevrouw Sophie De Wit:** Voorzitter, minister, mijn collega Lies Jans heeft hierover heel recent nog een schriftelijke vraag gesteld waarop heel wat antwoorden zijn gegeven, ook op de vragen die de heer Roegiers heeft gesteld, maar het antwoord is pas gisteren binnengekomen.

Toch blijven er nog een aantal onduidelijkheden wat betreft de implementatie van die richtlijn. Er zijn werkgroepen. Eerst is er de werkgroep van de gewesten. Die werkgroepen zijn al een tiental keren samengekomen en hebben zich gebogen over allerlei onderwerpen. Hebben die ook al iets beslist?

Daarnaast is er ook een federale werkgroep. Hier moet men strikt genomen niet wachten op wat er federaal gebeurt, maar ik denk dat een inhoudelijke overeenstemming wel zinvol is. Als in die federale werkgroepen niet snel beslissingen worden genomen, wat gaat u dan doen?

Minister, wat betreft de verkeersveiligheidsaudits, -inspecties en -beoordelingen, verwijst u naar een bestaande praktijk. Die wordt eigenlijk niet toegelicht. Misschien kunt u dat vandaag verduidelijken, want ik begrijp niet zo goed wat ik daaronder moet verstaan.

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

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, de aangehaalde werkgroep is een werkgroep horende bij de Taskforce Verkeersveiligheid van het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid. De werkgroep is inderdaad een tiental keer samengekomen sinds 20 mei vorig jaar, en het laatst op 23 juni 2010. De werkgroep heeft zich vooral gebogen over de bevoegdheidsverdeling bij de omzetting van de richtlijn. Men heeft bekeken op welke manier je een stroomlijning kunt krijgen tussen de gewesten voor wat betreft de inhoudelijke invulling die aan de verschillende aspecten van de richtlijn kan worden gegeven. Bijvoorbeeld is er de bepaling van welk netwerk onderworpen is, in welke opleiding moet worden voorzien, hoe wordt omgegaan met de bijlagen van de richtlijn en de daarin voorgestelde criteria, hoe richtsnoeren worden opgesteld en, zeer belangrijk, op welke manier we aan ongevalsgegevensbeheer doen.

Vlaanderen heeft voor zijn deel van de omzetting gewacht op de resultaten van de werkgroep omdat er ook een inhoudelijke afstemming over de omzetting wordt nagestreefd. Het is de bedoeling om op die manier te komen tot een goede uitwisseling van praktijkvoorbeelden, zoals de richtlijn het bedoelt. Het grootste gedeelte van de toepassing van deze richtlijn gaat om puur gewestelijke bevoegdheden. Een aantal taken behoren tot de federale bevoegdheid. Ik som ze op.

Ten eerste: het ontwerpen van de regels voor de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer wat voor deze richtlijn betrekking heeft op het in het kader van artikel 5 bepalen van met welk soort verkeerstekens de weggebruiker desgevallend wordt gewaarschuwd voor bepaalde risico's of gevaren. Ten tweede: het gegevensbeheer en het ongevalsverslag, beschreven in artikel 7. Het is met name de politie die ongevalsverslagen

van ongevallen met lichamelijk letsel opstelt, inclusief een gegevensverzameling waarvan het opslaan onder het statistisch geheim valt. Ten derde: de mededelingen aan de Commissie in het kader van artikel 14, met name de bepalingen van intern recht die de lidstaten in het kader van deze richtlijn vaststellen. Dat is een vrij technische bepaling.

Recent is er op Europees niveau een comité opgericht dat de implementatie van de richtlijn in de verschillende lidstaten zal opvolgen. Een eerste bijeenkomst vond plaats op 7 juni 2010 in Brussel. Er was een vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aanwezig. Dit comité zal niet alleen de tijdigheid van de omzetting opvolgen, maar het zal ook een uitwisselingsforum zijn van best practices en van vragen en problemen omtrent de omzetting of de implementatie van mogelijke oplossingen.

De richtlijn moet wat betreft het kader ten laatste omgezet zijn op 19 december 2010. Het is absoluut mijn bedoeling om die timing te halen. Het dossier is binnengekomen. Het is de bedoeling om voor het parlementair reces het ontwerp van decreet nog principieel goed te keuren. Dat zou mogelijk moeten zijn. Daarna moet dat nog de normale weg volgen met een advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en van de Raad van State. Na de definitieve goedkeuring door de regering, kan dit ontwerp van decreet in het parlement behandeld worden. Het is alleszins mijn bedoeling om deze procedure dit jaar nog te kunnen doen. We zitten op schema om dat te halen, maar de kritische factor is om het voor het zomerreces nog te bespreken op de ministerraad.

Met de andere vragen heb ik wat problemen waarover ik met de voorzitter een overleg heb gehad. Het is de bedoeling dat het ontwerp van decreet uitgebreid zal worden besproken in het parlement. Ik twijfel of het wel opportuun is om het toepassingsgebied al te bespreken en de artikelsgewijze bespreking al te houden omdat dat hier nog aan bod zal komen. Ik kan op een aantal zaken ingaan. Het lijkt me evident dat we tijdens de parlementaire discussie daar ook nog een uitvoerige bespreking over kunnen doen. Het is ook nog niet goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en alles zit nog in het intentioneel proces. Zowel inhoudelijk als qua timing wordt het goed opgevolgd.

Mijnheer Roegiers, wat de deelvragen betreft, zal ik er een paar zaken uitpikken. Het is evident dat er voor de gefaseerde aanpak eerst een voorontwerp van decreet is, en dat dan de uitvoeringsbesluiten volgen. Voor het toepassingsgebied geldt hetzelfde. Het gaat dan wel om de E-wegen die deel uitmaken van dat Europese netwerk. Niets belet echter om in een uitbreidingsmogelijkheid te voorzien om dat in een volgende fase breder toe te passen. De discussie is echter nog niet afgelopen. Ik ben nog niet met het dossier naar de Vlaamse Regering gestapt, maar ik houd die deur zeker open. De richtlijn laat dat ook toe. Men kan dat perfect allemaal regelen. We moeten nu echter starten met de juridische basis. De uitvoeringsbesluiten zullen niet voor dit jaar zijn. Dat hoeft ook niet volgens de richtlijn. Het kader moet dit jaar vastliggen. Het is de bedoeling dat de uitvoeringsbesluiten in 2011 volledig goedgekeurd worden. Dat is ook perfect mogelijk.

U weet dat verkeersveiligheid een vrij inherent deel uitmaakt van alle besprekingen die over ontwerpen gevoerd worden. Ik denk aan milieu-effectenrapporten, zeker als het gaat over projecten op de schaal van het trans-Europees wegennet. Er zijn de provinciale audit-commissies, de provinciale commissies Verkeersveiligheid. Het is niet zo dat we daar nu niet mee bezig zijn. Het is heel belangrijk dat we het kader, waar u ook zelf naar verwijst, uitwerken. Als u het ermee eens bent, stel ik voor de hele inhoudelijke bespreking uit te stellen tot het in het parlement artikelsgewijs aan bod kan komen. Wat de timing betreft, draag ik er wel zorg voor dat we dat nog principieel goedgekeurd krijgen. De collega's in de Vlaamse Regering moeten natuurlijk wel willen meewerken.

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



**De heer Jan Roegiers:** Minister, ik heb er begrip voor dat als men nu in de eindfase zit om het ontwerp voor te leggen aan de regering, u niet op de zaken vooruit kunt lopen. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Als ik het dan goed begrijp, moeten er tussen nu en de laatste ministerraad van dit werkjaar nog een aantal fundamentele keuzes worden gemaakt, onder andere over welk wegennet we het zullen hebben, over de opleiding van die auditoren. U moet nog de knoop doorhakken.

**Minister Hilde Crevits:** Bij mij is het voorstel klaar. Het moet nog naar de interkabinetten-werkgroep en naar de Vlaamse Regering. Het is perfect mogelijk de eerste principiële goedkeuring te krijgen voor het reces. Als dat het geval is, raken we zonder problemen na het reces met de adviezen door het parlement. Als het gebeurt tijdens de eerste zitting na het reces, kan dat wellicht ook nog. Ik zou echter liever hebben dat het principieel wordt goedgekeurd tijdens de laatste vergadering van de Vlaamse Regering voor het reces.

**De heer Jan Roegiers:** Dat begrijp ik. Het is ook een belangrijk onderwerp.

Ik heb nog één resterende vraag, die aansluit bij de volgende vraag om uitleg die ik zal stellen. Doelt u op het ongevalverslag dat moet worden opgesteld toen u het daarnet had over de exclusieve bevoegdheid van het federale niveau en dat een van die drie puntjes het opmaken van de verslagen was door de politiediensten?

**Minister Hilde Crevits:** Ja.

**De heer Jan Roegiers:** Het blijft dus, voorlopig althans, federale bevoegdheid om daarover verslagen te maken. Het is belangrijk dat we dat weten.

**Minister Hilde Crevits:** Dat betekent niet dat men in Vlaanderen geen verkeersongevallenanalyse kan maken. Het gaat hier om de feitelijke vaststellingen, een vaststelling na een ongeval met lichamelijke schade. Het dossier volgt dan de gerechtelijke weg.

**De heer Jan Roegiers:** Dat is een van de knelpunten waarover we het in het verleden hebben gehad, waar we het straks over zullen hebben en waarover we het waarschijnlijk ook nog in de toekomst zullen hebben.

Ik hoop in elk geval dat u met dit dossier vooruit kunt. Het is belangrijk dat die richtlijn wordt omgezet binnen de termijn die ons is opgelegd, ook al omdat, zoals ik in mijn inleiding heb gezegd, het aantal verkeersdoden in Vlaanderen, België, Europa nog altijd substantieel is en dat we die echt naar beneden moeten krijgen.

**De voorzitter:** Mijnheer Roegiers, bij het trans-Europees netwerk gaat het niet alleen om wegen, maar ook om waterwegen en spoorwegen. Er bestaat een gedetailleerde lijst van op het niveau van Europa. Niet alle zogenaamde E-wegen horen tot het trans-Europese netwerk.

Tijdens de vorige legislatuur is er nog een decreet ingediend met betrekking tot de verkeersongevallenanalyse. Ik denk dat het tijdens deze legislatuur opnieuw zal worden ingediend. We hebben daarover tijdens de vorige legislatuur trouwens een hoorzitting gehouden om te zien of er een noodzaak was op dat vlak.

**De heer Jan Roegiers:** Dat klopt. Daarom heb ik heel duidelijk de vraag gesteld naar de bevoegdheidsverdeling.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Belgian Accident Research Team (BART)**

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

**De heer Jan Roegiers:** Voorzitter, ik zal het bij de afkorting BART houden. Dat bekt iets makkelijker.

Ongeveer een jaar geleden werd in het Observatorium voor de Verkeersveiligheid van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) BART opgestart, dat de opdracht had en heeft om op een multidisciplinaire basis diepteonderzoek van verkeersongevallen te verrichten. Het hoofddoel van het BART-project is inzicht verwerven in de oorzaken van verkeersongevallen, om zo beleidsaanbevelingen te formuleren teneinde bepaalde ongevallen te vermijden.

In het kader van een pilootproject, dat mee ondersteund werd door de Vlaamse overheid, werden ongevallen bestudeerd waarbij ten minste één vrachtwagen of ten minste één autocar betrokken is, en die zich voordeden op autosnelwegen en gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Daarbij werd zowel aandacht besteed aan het gedrag van de vrachtwagenbestuurders en de andere weggebruikers die betrokken zijn in het ongeval, als aan de weginfrastructuur en voertuigtechnische aspecten.

De doelstellingen van het pilootproject waren de volgende. Een: inzicht verwerven in de oorzaken van ongevallen met vrachtwagens en autocars op autosnelwegen en gewestwegen. Twee: beleidsaanbevelingen formuleren in verband met de preventie van bepaalde types van ongevallen met vrachtwagens. Drie: de registratie van ongevallen verbeteren. Vier: een draaiboek ontwikkelen voor diepteonderzoek waarin de methodologie en de werkwijze van het onderzoeksteam op punt wordt gesteld. Vijf: het ontwikkelen van een databank voor diepteanalyse van ongevallen.

Gelet op het feit dat het om een nieuwe onderzoeksmethode gaat en dat er in België nog geen wettelijk kader bestaat dat toelaat om op een totaal onafhankelijke wijze diepteonderzoek op de plaats van het ongeval uit te voeren, werd beslist om in eerste instantie enkel afgesloten gerechtelijke dossiers te analyseren. In totaal zou het BART in het raam van het pilootproject tijdens het eerste jaar ongeveer 200 dossiers bestuderen. Volgens mijn informatie is dat pilootproject intussen afgerond en zou het rapport ook beschikbaar zijn.

Ik ben niet de eerste die vragen stelt over dit BART. Ook de voorzitter van onze commissie heeft daarover reeds in het begin van dit jaar een schriftelijke vraag gesteld en daarin stelt u, minister, dat “na evaluatie van de eerste resultaten eventueel kan worden besloten om subsidiëring van dit project verder te zetten”. Het is een antwoord waar je natuurlijk een aantal kanten mee op kan, vandaar dat het belangrijk is om toch wel enige duidelijkheid te krijgen over wat er nu precies wordt bedoeld met “kan” en “worden” in het antwoord dat u hebt gegeven aan de heer Peumans.

Hiermee kom ik tot mijn vraagstelling. Ik maak direct even voorbehoud bij mijn eerste vraag, met name “wat de algemene conclusies zijn die uit het rapport kunnen worden getrokken?”, omdat ik bereid ben om die vraag desgewenst terug te trekken als we ertoe zouden komen om begin volgend werkjaar dit rapport hier uitgebreid in de commissie te bespreken, want ik denk dat het dan weinig zin heeft om nu de hoofdlijnen van de conclusies te geven. Daarvoor kijk ik natuurlijk in de richting van de collega’s. Ik meen dat het beter is, gelet op het belang van die ongevallenanalyse, om het rapport iets breder te bekijken met alle collega’s in plaats van nu een aantal hoofdlijnen van de minister te krijgen – al sluit het ene het andere natuurlijk niet uit.

Heeft de Vlaamse Regering intussen besloten om de subsidiëring van het BART-project voort te zetten? Op basis van welke elementen werd deze beslissing genomen? Hoe verhoudt deze beslissing zich tegenover uw beleidsvoornemen om ook een eigen Vlaamse verkeersongevallenregistratie en -analyse te verwezenlijken?

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, minister, collega's, ik ben heel erg gecharmeerd door deze vraag van de heer Roegiers, want dit was exact de reden waarom ik mij de afgelopen jaren altijd heb verzet tegen het installeren van een Vlaams verkeersongevalleninstituut: men is daar federaal al mee bezig. Ik maak dus graag gebruik van de kans om me hierbij aan te sluiten en om ook aan de minister te vragen wat de bevindingen ervan zijn, wat het BART-systeem werkelijk tot stand heeft gebracht. En, of het voldoende is om als Vlaamse overheid af te zien van het voornemen om zelf iets gelijkaardigs op te richten om overlappings te voorkomen.

U weet dat wij voorstander zijn van het op een heel efficiënte manier inzetten van de overheidsmiddelen en dus van het belastinggeld van de Vlaming. Het lijkt me dan absoluut niet opportuun om mordicus iets op te richten omdat we het toch maar 'Vlaams' willen hebben, terwijl er al een federaal instituut is, het BIVV in dit geval, dat een ongevalanalyse doet.

Minister, ik sluit me dus heel graag aan bij de vraag van de heer Roegiers en ik vraag u ook wat de bevindingen daarvan zijn en wat de conclusie is van de Vlaamse Regering. Gaat men daarmee mordicus verder om toch die Vlaamse instelling op te richten of zegt men: "Federaal wordt het georganiseerd, federaal draait het en dus is dat voor ons voldoende."?

**De heer Jan Peumans:** Als steller van de schriftelijke vraag wil ik toch nog enkele opmerkingen maken. Ten eerste heeft het ontzettend lang geduurd voor het project werd opgestart. Dat herinnert u zich ook wel. Ik herinner me de discussie tijdens de vorige legislatuur nog.

Ten tweede werd dit geïnspireerd op het feit dat er ontzettend veel ongevallen gebeurden met vrachtwagens. Op een bepaald moment heeft men beslist om dat in West- en Oost-Vlaanderen, vooral op autosnelwegen, maar ook op een aantal gewestwegen, te onderzoeken. Natuurlijk zijn er veel meer ongevallen met zwakke weggebruikers en autogebruikers, en die zitten niet in dat onderzoek.

Ik wil er u ook op wijzen dat het BIVV bijna volledig wordt drooggelegd vanaf het ogenblik dat – en ik spreek in voorwaardelijke wijs – een aantal onderdelen van de verkeersreglementering waaronder het rijbewijs – niet het uitreiken van het rijbewijs, maar het afnemen van het examen – worden overgeheveld. Denken we maar aan de borrelnootjes in de zogenaamde voorstellen die Leterme destijds heeft gedaan.

Het meest nuttige zou zijn dat we een goed onderzoek krijgen over het aantal ongevallen op gewestwegen. Dat was eigenlijk een beetje de filosofie van het toenmalige voorstel van decreet dat in eerste instantie door de heer Decaluwe werd gelanceerd en waarover in de vorige legislatuur een aantal hoorzittingen hebben plaatsgevonden. Natuurlijk gaan we daarbij veel verder, omdat we ook de ziekenhuizen en de verzekeringsmaatschappijen erbij willen betrekken. Zo heb ik bijvoorbeeld al een onderhoud gehad met Assuralia, de overkoepelende organisatie van de verzekeringsmaatschappijen. We zouden die mensen hier eens kunnen uitnodigen om te horen hoe zij daartegen aankijken. Ze zeggen zelf dat ze er belang bij hebben omdat inzake een verkeersongevallenanalyse, het materiaal dat op dit moment aanwezig is, eigenlijk veel te beperkt is. Als de Vlaamse overheid hier geen geld aan had gegeven, had het BIVV dit nooit kunnen uitvoeren. Het gebeurt op Oost- en West-Vlaamse wegen.

Een ander argument is dat de verkeersveiligheid in Vlaanderen een veel grotere prioriteit vormt dan bij onze Waalse vrienden. Zij hechten daar veel minder belang aan. Dat heeft natuurlijk allerlei oorzaken. Ik denk dat het goed is dat wij een instelling hebben die fundamenteel onderzoek doet naar de oorzaken van ongevallen.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik ken de voorgeschiedenis perfect. Ik weet waarover het gaat. Open Vld vindt het belangrijk dat er een analyse gebeurt en dat daar conclusies uit worden getrokken. Men moet weten waar ongevallen aan te wijten kunnen zijn.

Wij vrezen echt voor dubbel werk. Wij zijn geen voorstander van een inefficiënte besteding van het belastinggeld. Als dit effectief dubbel werk is, dan verzetten wij ons tegen de oprichting van zo'n Vlaams instituut. Ik sluit me aan bij de vragen. Hoe ver staat het daarmee? Wat is de houding van de Vlaamse Regering?

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Roegiers, wat uw suggestie betreft om dat hier eens grondig voor te stellen, dat is een beslissing die de commissie moet nemen. Ik kan wel al een aantal grote lijnen schetsen. In het kader van de extra vragen die gesteld zijn, wil ik een algemeen beeld schetsen.

De pilootprojecten waarbij diepteonderzoek gebeurde naar vrachtwagenongevallen en ongevallen met bussen, hebben ervoor gezorgd dat negentien ongevalprofielen konden worden opgesteld. Die ongevalprofielen omvatten gelijkaardige ongevallen die op hun beurt zijn ingedeeld in acht categorieën. Ik overloop ze even. Zo'n 24,8 percent betreft ongevallen op kruispunten en met dwarsend verkeer. 16,8 percent zijn ongevallen tussen zware voertuigen en zwakke weggebruikers door zichtproblemen rond het zware voertuig, de zogenaamde dodehoekongevallen, 24 percent kop-staartongevallen, 22 percent ongevallen waarbij de bestuurder afwijkt van zijn rijstrook, 4,8 percent ongevallen ten gevolge van zichtproblemen door infrastructuur- of tijdelijke belemmeringen, 3,2 percent ongevallen met personen die zelfmoord plegen in het verkeer, 2,4 percent ongevallen ten gevolge van verwarrende signalen tussen de weggebruikers en 1,6 percent ongevallen ten gevolge van technische gebreken.

Vijftien van de negentien profielen konden in vier grote categorieën worden ingedeeld. De grote groepen zijn ongevallen op kruispunten en met dwarsend verkeer, ongevallen tussen zware voertuigen en zwakke weggebruikers door zichtproblemen rond het zware voertuig, de kop-staartongevallen en de ongevallen waarbij de bestuurder afwijkt van zijn rijstrook.

Doorheen die verschillende ongevalprofielen keren een aantal fenomenen bijzonder regelmatig terug. Enerzijds waren er de algemene fenomenen: onvoldoende gepast kijkgedrag, afleiding, vermoeidheid, controleverlies, gebrek aan rijervaring, alcoholgebruik, ongepaste snelheid en het niet dragen van de gordel. Deze fenomenen werden zowel bij vrachtwagenbestuurders als bij andere betrokken bestuurders vastgesteld, met uitzondering van alcoholgebruik. Alcoholgebruik in de studie komt enkel voor bij andere betrokken bestuurders in het ongeval.

Daarnaast stellen we vast dat er regelmatig zwakke weggebruikers betrokken zijn in ongevallen met vrachtwagens.

Er zijn ook een aantal vrachtwagenspecifieke fenomenen vastgesteld. Dat zijn fenomenen waarbij de kenmerken van de vrachtwagen als such een grotere rol speelden bij het tot stand komen van het ongeval of bij de ernst van het ongeval. Hier gaat het dan om de dode hoek, waar al naar verwezen is, trage manoeuvres door de omvang van de vrachtwagens, zwakke vrachtwagencabines, en het incompatibel zijn met personenwagens.

Na de screening zijn voor elk ongevalprofiel een aantal preventieve maatregelen geformuleerd, gaande van sensibilisering en campagne over specifieke problemen zoals de zichtbaarheid, tot voertuigtechnologische hulpmiddelen zoals de adaptive cruise control en de collision warning.

BART betrof een verkennende algemene studie naar de identificatie van factoren die onderzoekend kunnen worden in vrachtwagenongevallen

Op basis van de analyse van gerechtelijke dossiers – het gaat dan over ongevallen die in het verleden plaatsvonden – konden zo een aantal interessante vaststellingen worden gedaan op het vlak van oorzaken van ongevallen en types ongevallen.

De aanbevolen maatregelen zoals die in deze fase omschreven zijn, bevestigen het gevoerde beleid. Er is nood aan dynamische verkeerborden. Zware voertuigen moeten uit de stadskern worden gehouden. Er is nood aan een vrachtroutenetwerk en aan verkeersveiligheidsaudits bij de aanleg van kruispunten. De fietspaden moeten zo veel mogelijk van de rijbaan gescheiden worden. Tot slot is er nood aan educatie over de dodehoekproblematiek.

Er is een vernauwing van de scope die ervoor zou kunnen zorgen dat het diepteonderzoek in de toekomst verder kan worden gericht naar andere of nieuwe beleidsaanbevelingen. In het regeerakkoord staat een bepaling dat een eigen verkeersongevallenanalyse en -registratie moet worden verwezenlijkt. Mevrouw De Ridder is daar kritisch over.

Rond BART zelf is er nog geen definitieve beslissing genomen. Enerzijds is er absoluut ook een nood. We hebben in Vlaanderen een totaal eigen verkeersinfrastructuur. Het verkeerswegennet en de dichtheid zijn anders, de manier waarop het verkeer gemengd wordt, is anders, en ook de plaats die er is om het verkeer te laten rijden. De toestand in Wallonië is dus verschillend.

Voor mij is het vooral van belang dat, als we in iets investeren, we beleidsmatig bruikbare oplossingen moeten krijgen, geen algemene aanbevelingen. De eerste fase van het BART-project was eigenlijk een globale verkennende opdracht, die een aantal analyses heeft gemaakt. Maar het eindrapport levert, als je het mij vraagt, een eerder globaal resultaat op, namelijk dat we fundamenteel niet verkeerd bezig zijn met de keuzes die we maken in het beleid.

Bij het verdere onderzoek moeten we echt heel ‘smart’ thema’s formuleren en specifieke, meetbare, acceptabele, zeer herkenbare, realistische en tijdsgebonden zaken aan bod laten komen, met als uitgangspunt de beleidsrelevantie in het kader van mijn eigen Vlaamse bevoegdheden. Als we in BART willen investeren, kun je wel zeggen dat het niet tot dubbel gebruik mag komen, maar ik wil ook wel dat het tot heel specifieke resultaten kan leiden die voor mij relevant en leerrijk zijn om bijstellingen te doen.

Ik geef een voorbeeld. Er zijn bij ons heel veel ongevallen op kruispunten en met dwarsend verkeer. Ik vind het belangrijk om daar een verdere analyse van te doen en te bekijken of we het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten niet moeten aanpassen. Maar dat kan niet. Op basis van de globale aanbevelingen zie ik nog niet in welke richting dat zou moeten gebeuren. Maar voor Vlaanderen is dat wel heel belangrijk, omdat wij heel wat dergelijke situaties hebben en omdat daar ook heel veel ongevallen gebeuren.

Dat zijn zaken die misschien in BART kunnen, maar die evengoed hun onderkomen kunnen vinden in een eigen verkeersongevallenanalysecentrum of -dienst. Als je het onder BART brengt, blijft het natuurlijk globaal, en iedereen moet dezelfde prioriteiten willen stellen. Op korte termijn is er daarom een overleg, nu het rapport volledig is aangekomen, tussen mijn administratie en het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het BIVV, om samen een beslissing te nemen over wat nu de meest efficiënte aanpak is voor dat voortgezette onderzoek, om dat al dan niet onder BART te doen. Daarbij is het uiteraard de bedoeling om de expertise en het materiaal die uit dat eerste onderzoek zijn gekomen, te gebruiken. Het zou pijnlijk zijn, mochten we dat niet doen. Het is elementair dat we de knowhow samenbrengen en heel snel de juiste en voor Vlaanderen belangrijke thema’s kunnen kiezen. Dat is wat vooropstaat bij de keuze die wordt gemaakt.

Er zijn dus twee mogelijkheden. Het BIVV kan evengoed gaan participeren. Dat kan perfect. Je kunt onder een Vlaamse koepel participeren, zoals bij projecten waarbij je verder gaat op BART maar je eigen Vlaamse prioriteiten stelt. Je kunt dat ook onder een eigen Vlaams instituut doen. Maar dat zijn zaken waarover ik op korte termijn uitsluitel hoop te krijgen.

Voor mij is het van belang dat het onderzoek grondig gescreend en bekeken wordt en dat de resultaten deel gaan uitmaken van het indicatorenboek met betrekking tot de cijfers inzake verkeersveiligheid.

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

**De heer Jan Roegiers:** Bedankt, minister. U hebt in elk geval mijn nieuwsgierigheid geprikkeld naar een goede studie van de resultaten die u hier naar voren hebt gebracht. Het zou zonder meer belangrijk zijn om dat binnen de commissie iets uitvoeriger te bespreken. We proberen verkeersveiligheid met de regelmaat van een klok op de agenda te zetten. Ikzelf doe dat, de heer Van Malderen heeft het daarnet gedaan, mevrouw De Wit doet het straks nog. Verkeersveiligheid, zeker met een wegennet zoals we dat in Vlaanderen kennen, moet hoog op de politieke agenda blijven staan. Ik wil er ook alles aan doen om dat hoog op de politieke agenda te houden.

Een van de opvallendste cijfers die u daarnet hebt vermeld, is dat nog steeds 1 op 7 verkeersongevallen te maken heeft met de dodehoekproblematiek. Dat bevestigt dat er inderdaad iets moet worden gedaan aan het beleid. Het mogen dan al zeer algemene beleidsaanbevelingen zijn, ze blijven in elk geval nog relevant, gelet op de cijfers die u daarnet hebt gegeven. Ik ben absoluut vragende partij. Ik heb begrepen dat het rapport ter beschikking is en dat we het met de commissie zouden kunnen bespreken.

Wat de essentie van mijn vraag betreft, stel ik vast dat u daar nog steeds geen beslissing over hebt genomen. Dat is ook de kern van het antwoord dat u hebt gegeven – of net niet hebt gegeven – op de schriftelijke vraag van de heer Peumans. Het is ook nu weer niet duidelijk. Nochtans is het belangrijk dat daar snel duidelijkheid over wordt gegeven. Welke richting willen we nu effectief uit met die ongevallenanalyse en de registratie ervan? U hebt zelf een aantal opties naar voren geschoven. Het is echt belangrijk dat we die keuze maken.

U hebt zelf gezegd dat er op korte termijn een overleg komt, waarna dan een beslissing kan worden genomen. Wat mogen wij ons voorstellen bij die korte termijn? Wanneer mogen we een definitieve beslissing ontvangen? Enerzijds heb je BART, anderzijds is er de mogelijkheid om het binnen de eigen administratie te doen of een eigen instituut of wat dan ook op te richten. Ik vind dat wel fundamenteel. Ik zou daar niet te lang mee wachten, gelet op de grote problematiek.

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik kan mij volledig vinden in het voorstel om hier een uitgebreide discussie over te voeren in de commissie.

Ik ben verheugd dat de minister zelf een pijnpunt heeft aangeraakt. De minister heeft zelf aangegeven dat het proefproject slechts voor een partieel gegeven van de verkeersveiligheid geldt. Dit kan binnen het BIVV worden uitgebreid. De gewesten zouden daartoe de opdracht kunnen geven. Dit zou eveneens volledig regionaal kunnen worden ingevuld. Onze bekommernis is vooral dat het geen dubbel administratief werk mag worden.

Ik ben het er volledig mee eens dat dit slechts partieel is. De opdracht van het BIVV moet worden uitgebreid. Er kan ook voor een regionale invulling worden gekozen. Het mag echter niet om twee administraties gaan. De keuze moet worden gemaakt. De inzet van mensen, documenten en studies op twee plaatsen zou geen efficiënt bestuur vormen.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw De Ridder, dit wordt volledig door de Vlaamse overheid betaald. Ik wil geen kritiek geven op wat aan de andere kant van de taalgrens gebeurt. Wat de verkeersveiligheid betreft, heeft Wallonië echter totaal andere interesses. Indien Wallonië een eigen politiek wil voeren, moeten wij maar onze politiek voeren. Dit is mijn pleidooi.

**De voorzitter:** We zullen bij de regeling van de werkzaamheden nog op de suggestie van de heer Roegiers terugkomen. We zullen het multidisciplinair diepteonderzoek nog bespreken.

Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Voor mij is er iets nog veel belangrijker dan het feit dat twee administraties aan dezelfde opdracht werken. Op zich is dit natuurlijk niet goed. De knowhow moet echter snel en accuraat bij elkaar worden gebracht. We kunnen onze spierballen tonen. We kunnen verklaren dat we het allemaal zelf zullen doen en dat het dan beter zal zijn. Ik heb het BIVV echter ook nodig. Ik heb minstens zeer snel de gegevens van het BIVV nodig.

Ik wil afspraken maken. Aangezien we middelen in dit project hebben gestopt, lijkt het me evident dat we geen grote keuzes maken voor we de resultaten van de studie hebben ontvangen. Volgens de heer Roegiers moeten we eerst een keuze maken. Ik zal een keuze maken. Het is voor mij echter belangrijk dat we rond de tafel gaan zitten. We moeten nagaan hoe we dit kunnen aanpakken. De verkeersveiligheid is voor Vlaanderen immers een prioriteit. We moeten snel weten hoe we onze noden kunnen lenigen.

Het lijkt me aangewezen onderzoek onder een Vlaamse koepel te laten verrichten. Dit staat trouwens ook in het Vlaams regeerakkoord. Ik zou de mensen die de eerste gegevens hebben, hier echter graag bij betrekken. Omdat een goede samenwerking belangrijk is, zullen we op korte termijn over de resultaten van het onderzoek vergaderen.

Ik heb net gevraagd wanneer die vergadering zal plaatsvinden. Ik weet het eigenlijk zelf niet. De datum zal ergens tussen 5 juli 2010 en 1 september 2010 vallen. Aangezien dit op korte termijn zou moeten gebeuren, zal het allicht niet in september 2010 zijn. Ik vermoed dat deze vergadering nog voor het zomerreces zal plaatsvinden.

Het is belangrijk een afweging te maken. Wat de twee administraties betreft, ben ik het eens met mevrouw De Ridder. Ik denk dat de heer Roegiers die bekommernis overigens deelt. We moeten vermijden dat twee instanties elk de helft van een taak moeten uitvoeren. Dat zou pas slecht voor de verkeersveiligheid zijn.

We moeten de kennis en de knowhow samenbrengen. Volgens het Vlaams regeerakkoord zou dit best in een eigen Vlaams instituut gebeuren. Ook dan zou echter in een goede gegevensuitwisseling moeten worden voorzien. Indien Wallonië plots beslist dezelfde prioriteiten te hebben, kan de participatie natuurlijk worden voortgezet. Ik ben daar op zich niet tegen. Het gaat erom onze doelstellingen en onze beleidsrelevante output op korte termijn te bereiken.

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

**De heer Jan Roegiers:** Minister, ik denk dat we ongeveer op dezelfde lijn zitten. Ik heb niet beweerd dat u eerst een beslissing moet nemen. Ik heb enkel gesteld dat u snel moet beslissen. Het lijkt me geen goede zaak op twee benen te hinken of elk de helft van de taak te geven. Wat dit punt betreft, zitten we op hetzelfde spoor. Ik pleit er dan ook voor snel een beslissing te nemen.

Ik dring er dan ook op aan snel te weten wat met ‘binnenkort’ wordt bedoeld. Volgens u gaat het om een datum tussen 5 juli 2010 en 1 september 2010. Ik neem er bijgevolg akte van dat we in september zullen horen wat u uiteindelijk hebt beslist. Dat is voor mij het belangrijkste.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het belang van de weginrichting voor de snelheidsbeperking en verkeersveiligheid op gewest- en lokale wegen**

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

**Mevrouw Sophie De Wit:** Voorzitter, deze vraag om uitleg heeft betrekking op de drie E's: enforcement, education en engineering. Als we een snelheidsbeperking doorvoeren, trachten we een invloed te hebben op de snelheid van de chauffeurs op de weg. We kunnen dit direct aanpakken, bijvoorbeeld door middel van het handhavingsbeleid en de verhoging van de pakkans. We kunnen dit ook indirect aanpakken, bijvoorbeeld door middel van een aanpassing van de wegkenmerken.

Indien we de toegelaten snelheid verlagen, zullen we de wegkenmerken in bepaalde gevallen moeten veranderen. Dit lijkt me evident. We kunnen beslissen dat op een bepaalde weg slechts 50 kilometer per uur mag worden gereden. Indien die weg er zo glad als een biljartlaken bij ligt en indien er nergens hindernissen zijn, zal die weg ertoe uitnodigen sneller te rijden. Deze evidentie is zelfs in de beleidsnota opgenomen. Bij de herinrichting van de wegen moet naar een standaardisering op basis van objectieve criteria worden gestreefd. De herinrichting moet plaatsvinden in overeenstemming met de vorm, de functie en het gebruik van de wegen. Concreet is gesteld dat de inrichting van de wegen moet worden aangepast aan de functie die ze vervullen en aan het verkeer dat ze moeten verwerken. Dit moet tot een verhoogde verkeersveiligheid leiden. Dat is dan weer in ieders belang.

De Vlaamse overheid beschikt, zeker als het lokale wegen betreft, niet over veel middelen. Als een gemeente een aanvullende reglement goedkeurt om verkeersborden toe te voegen, moet die beslissing aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. De Vlaamse Regering kan die beslissing goedkeuren, afkeuren of wijzigen. Dit heeft in essentie niet veel met de beïnvloeding van de wegeninfrastructuur te maken. De mobiliteitsconvenants maken het de lokale overheden en de Vlaamse overheid mogelijk voor de uitvoering en de financiering van onder meer infrastructurele maatregelen samen te werken. Hoewel ze beperkt zijn, zijn er dus wel degelijk mogelijkheden.

Minister, mijn oog viel op een berichtje in Het Belang van Limburg van maandag 21 juni 2010, waarin staat dat er blijkbaar nog een ander kanaal is. We lezen dat u zou gaan praten met de gemeenten over de wegen en zou gaan samenkomen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) om een intense communicatie op poten te zetten met de gemeentebesturen over de weginfrastructuur. Op die manier zou de weginrichting beter kunnen worden aangepast aan de geldende snelheidsbeperking in de bebouwde kom. Officieel is daar geen berichtgeving over gedaan, niet door de minister en niet door de VVSG. Daarom had ik u graag een aantal vragen gesteld.

Wordt er bij de beoordeling van aanvullende verkeersreglementering aandacht besteed aan het feit, of de eis gesteld dat wegkenmerken worden veranderd indien de toegelaten snelheid wordt verlaagd? Zult u ter zake initiatieven nemen? Ter ondersteuning van de wegbeheerders zou de Vlaamse overheid een ondersteunende tool ontwikkelen voor de opmaak van aanvullende verkeersreglementen. Dat is opgenomen in de beleidsnota. Wat is hier de stand van zaken? Op welke manier wordt hier aandacht aan besteed bij de beoordeling van projecten op gemeentelijke wegen in het kader van mobiliteitsconvenanten? Inzake de standaardisering van de herinrichting van de wegen, door bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes, wordt gestreefd naar een nieuw decretaal kader. Ook dat is opgenomen in de beleidsnota. Wat is de stand van zaken in dit dossier? U wilt, zo lezen we althans in de krant, een communicatie op poten zetten met de gemeentebesturen over de weginfrastructuur. Welke meerwaarde ziet u hier, gezien het voorgaande? Welke stappen hebt u reeds ondernomen? Wat wilt u nog doen, wat moet u nog doen en op welke termijn?

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

**Mevrouw Griet Smaers:** Voorzitter, minister, ik wil vanuit onze fractie aansluiten bij de vraag van mevrouw De Wit en vooral ook verwijzen naar de vraag van mevrouw Franssen, die midden mei 2010 werd gesteld. Daarbij sloten heel wat leden van onze CD&V-fractie zich aan. Toen hebben we aangekaart dat het gebruik van infrastructuur het concept is om te werken aan verkeersveiligheid en dat dat het uitgangspunt moet zijn om aan



verkeersveiligheid en snelheidshandhaving te werken. Wij zijn van oordeel dat dat uiteraard in samenspraak en in samenwerking met de gemeenten moet gebeuren omdat de gemeenten de wegbeheerders zijn van alle dorpskernen of toch bevoegdheden hebben in alle dorpskernen. We hadden toen gevraagd of er kan worden gewerkt aan richtlijnen voor de gemeenten, uiteraard in samenwerking met de VVSG, om weginfrastructuur te gebruiken als middel in de verkeersveiligheid en bij de handhaving.

Daarom kunnen wij ons helemaal aansluiten bij de vraag van mevrouw De Wit. Wij zijn vragende partij om het verloop van dat dossier te kennen. Wij zullen uiteraard de pogingen en het dossier verder steunen in alle contacten met de VVSG.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw De Wit, er is iets grappigs gebeurd. Mevrouw Franssen heeft op 19 mei 2010 een vraag gesteld naar de herinrichtingen en het belang van goede weginrichtingen om het snelheidsbeleid te kunnen handhaven. Toen we erover discussieerden of we de gemeenten niet meer moesten sensibiliseren en dergelijke, heb ik gezegd dat dat een goed initiatief was en dat het wel nuttig is om eens met de VVSG contact op te nemen om te bekijken of we geen communicatie zouden kunnen doen.

Vervolgens heeft mevrouw Franssen daar een berichtje over gemaakt. Dat is in de krant gekomen. Wat u in de krant hebt gelezen, is een letterlijk citaat van wat ik in de commissie heb gezegd op 19 mei. Ik krijg dus nu een vraag over wat in de krant stond maar eigenlijk over wat ik heb gezegd in de commissie van 19 mei. Het kan verkeren in het leven.

Mevrouw De Wit, er was nog een interessante link in uw vraag en die zal de voorzitter gezien hebben, anders zou hij deze vraag niet hebben laten stellen. Het klopt dat in het regeerakkoord staat dat we proberen werk te maken van een nieuw wetgevend kader omtrent de aanvullende reglementen en de gemeentelijke aanvullende reglementen. We moeten daar absoluut oog voor hebben.

Hoe kunnen we de wegbeheerders zelf ondersteunen? Er is een ondersteunende tool, de zogenaamde tekstgenerator, die het voor gemeenten makkelijker moet maken om aanvullende reglementen op een juridisch correcte manier op te stellen. De bedoeling is dat de gemeenten een keuze maken uit de geldende verkeerstekens en tekstfragmenten, dat is de reglementaire verwoording van de bijhorende maatregelen, die ze dan via invulschermen van eigen locatiegegevens kunnen voorzien om zo een aanvullend reglement op te bouwen. Deze tool is vandaag in ontwikkeling. Er is al een concept uitgebouwd. Die ruwbouw moeten we nu gebruiksvriendelijk maken en testen in een beperkte testomgeving door een aantal gebruikers.

Er zijn middelen gereserveerd op de begroting om die doorstart naar een volledige toepassing aan te vatten. Dat zal wel in verschillende stappen gebeuren omdat we bewust een aantal testen willen inlassen, waarbij zowel geïnteresseerde gemeenten als gebruikers van het Agentschap Wegen en Verkeer de mogelijkheid krijgen aan een testfase deel te nemen. Deze testfases zijn zowel belangrijk voor wat betreft de operationele aspecten, dus de manier waarop je in die tool geraakt, als de inhoudelijke aspecten zoals de gebruiksvriendelijkheid, de herkenbaarheid en vooral de eenvoud. Als je een ingewikkelde machine hebt, zal men die nooit gebruiken. Het moet rapper en beter zijn dan de manier waarop ze het nu doen. Ook de mogelijke relaties met de verkeersbordendatabank komen aan bod. U weet dat we de laatste weken ingaan en we straks een mooi beeld zullen hebben. Daarom vermoed ik dat de eerste testfase in het voorjaar van 2011 zal kunnen plaatsvinden. Als de verkeersbordendatabank afgewerkt is, moet men die gegevens aan elkaar koppelen. In de periode die dan volgt, kunnen we uitrollen.

Het aantal projecten op lokale wegen die in het kader van het mobiliteitsconvenant worden beoordeeld, is veeleer beperkt. Het betreft vooral de projecten module 8 'doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer', de projecten module 10 'schoolomgevingen', waarin zowel stukken gewestweg als lokale weg zijn opgenomen, en de projecten module 12 'aanleg

of verbetering van fietsinfrastructuur op niet-gewestwegen als alternatief voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen’.

Daarnaast zijn er ook projecten in het kader van het Fietsfonds. Het gaat dan om projecten langs gemeentewegen die deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Die worden ook voorgelegd aan de adviescommissies van het mobiliteitsconvenant, de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en Provinciale Auditcommissie (PAC). Daar wordt het integrale concept van de projecten beoordeeld in relatie tot de omgeving en in functie van de gewenste verkeersfunctie en het gewenste verkeersgedrag. Dat betekent dat er effectief nagegaan wordt dat het inrichtingsconcept en de toegelaten snelheid op elkaar zijn afgestemd.

Inzake de standaardisering verwijst u terecht naar mijn beleidsnota, waarin het engagement is opgenomen om een eenduidig decretaal kader op te maken waarin normen voor weginrichting worden vastgesteld. Het wegenrecht is – zeker in verhouding tot alle andere sectorale wetgeving – een weinig ontwikkelde tak van het recht. Behalve fragmentarisch zijn er relatief weinig wettelijke bepalingen ten aanzien van die weg. Dat wordt op een aantal punten als een gemis beschouwd. Het is dan ook aangewezen om te streven naar een globale, en indien mogelijke, decretale verankering en naar een actualisering van de bestaande regelgeving. Bij een decretale verankering zou men niet alleen voor de wegbeheerder meer duidelijkheid en rechtszekerheid bieden, maar ook voor overige betrokken partijen, zoals de omwonenden enzovoort.

Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer zijn er voorbereidingen gestart om de haalbaarheid en de mogelijke inhoud van een decreet nader te bepalen. Er bestaat al heel wat. Er zijn vademecums en heel wat aanbevelingen waarmee we kunnen werken. Op het vlak van de regelgeving is er echter niet zo veel. Op dit moment is men bezig met de analyse van de bestaande, soms verouderde wetgeving. Zo zijn onder andere de wet van het statuut der autosnelwegen uit 1956 en het KB betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen uit 1958, na meer dan 50 jaar, mogelijk aan een opfrisbeurt toe.

Ook moet er afstemming gezocht worden met de – beperkte – bepalingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat dateert van 1997. Het is tevens nuttig dat ook de oudere BRA’s – een soort dienstorders die gelden in dat soort zaken – onder de loep genomen worden. De eerste analyse zal een overzicht geven van wat geactualiseerd moet worden, maar zal tevens een overzicht geven van de lacunes. Het is de bedoeling dat volgend jaar die analyse volledig voltooid is. Ik zeg nu niet dat we volgend jaar een decretaal kader zullen hebben. We moeten eerst goed analyseren en kijken wat we moeten oprispen. In de loop van de volgende jaren moeten we kijken of we kunnen landen met een volledig wetgevend traject.

Wat de communicatie betreft, heb ik me geëngageerd om te vragen aan de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) om een nieuwe promotiecampagne te organiseren over de bestaande vademecums en ervoor te zorgen dat de lokale besturen de good practices voor fietspaden, ronde punten actief gebruiken. Het is natuurlijk ideaal als de weginfrastructuur op een goede manier is aangepast aan de snelheidsbeperkingen.

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

**Mevrouw Sophie De Wit:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Vooral het decretaal kader interesseert me. U zegt dat het niet voor volgend jaar is, maar misschien daarna of nog later. Misschien ben ik tegen dan terug.

**De voorzitter:** Mevrouw De Wit, dat laatste klopt natuurlijk niet. Op het moment dat u ontslag neemt uit dit parlement, kunt u hier niet meer terugkeren. U kunt past terugkeren vanaf 2014.

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb wel gezegd dat ik tijdens deze legislatuur wil landen. Daarna ben ik misschien zelf weg.

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

**De heer Dirk Peeters:** Minister, ik heb nog een korte vraag over die standaardisering. Bij de conclusies van het Belgian Accident Research Team (BART) zullen de herkenbaarheid van wegen, de onduidelijkheid van wegen, de verwarring die kan ontstaan ten gevolge van de onduidelijkheid ook wel elementen kunnen zijn. In de plenaire vergadering heb ik u eens een vraag gesteld in verband met de uniformisering van de openbare verlichting naar Nederlands voorbeeld. Het gaat dan om uniforme verlichting voor verschillende soorten wegen en openbare domeinen, waarbij we tegelijkertijd winst kunnen maken door een energievriendelijke en zuinige verlichting van openbare domeinen. Houdt u daar rekening mee in de contacten met de VVSG en andere diensten? U hebt dat toen toegezegd.

**Minister Hilde Crevits:** Absoluut.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■