

vergadering **C296**  
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 juni 2022



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over strengere regels voor stepgebruikers – 2968 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evolutie van het aantal verkeersdoden en -ongevallen – 2987 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor het eerste trimester van 2022 – 3040 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met e-steps – 3084 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersongevallen en -doden in het eerste trimester 2022 – 3118 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaamse beleid rond fietslogistiek – 2984 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject fietslogistiek – 3037 (2021-2022)	15

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over strengere regels voor stepgebruikers  
– 2968 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evolutie van het aantal verkeersdoden en -ongevallen  
– 2987 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute voor het eerste trimester van 2022  
– 3040 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met e-steps  
– 3084 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersongevallen en -doden in het eerste trimester 2022  
– 3118 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Voorzitter, minister, er komen strengere regels voor e-steps op de openbare weg. Daarover zijn de verschillende ministers van Mobiliteit het in maart eens geraakt. Zo zou er onder meer een verbod voor min 16-jarigen komen, wordt het wettelijk verboden om met twee op een e-step te rijden en mogen gebruikers er niet langer mee op het voetpad rijden. Op zich is dat geen slechte zaak, want de opmars van elektrische steps in het straatbeeld kwam duidelijk naar voren in de ongevallenstatistieken. De nieuwe regels zouden tijdens de zomer ingaan.

Minister, ik heb vernomen dat heel veel mensen nog niet weten dat die nieuwe regels er komen. Ik heb een vraag voor u: voorziet u een campagne of iets gelijkaardigs zodat stepgebruikers op de hoogte zijn van de nieuwe regels en de gevaren die ermee verbonden zijn? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe zult u dit concreet aanpakken? Wat is het budget hiervoor en wanneer start het?

Mijn volgende vraag gaat over de verkeersdoden en de ongevallen. Het aantal verkeersdoden en -ongevallen zit weer op het niveau van voor corona. Tijdens de eerste 3 maanden van dit jaar vielen al 111 verkeersdoden op Belgische wegen. Op een periode van 5 tot 6 jaar zien we geen structurele daling meer. Dat stelt het verkeersinstituut Vias vast. De coronamaatregelen zorgden voor een daling van het aantal verkeersongevallen met slachtoffers, maar die trendbreuk is nu achter de rug. Opvallend is dat het aantal ongevallen met elektrische steps stijgt, maar ook het aantal ongevallen met fietsen en bromfietsen. Dat stijgt naar het hoogste niveau van de laatste tien jaar.

Minister, de laatste vijf tot zes jaar is geen structurele daling vast te stellen in het aantal verkeersongevallen met slachtoffers. Wat concludeert u hieruit? Vindt u dat sinds 2019 met uw beleid een verschil is gemaakt in het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden, zonder zone 30 in de bebouwde kom, zonder venstertijden, zonder reglementering voor bestelbussen en zonder voldoende fietsinfrastructuur

met brede en veilige fietspaden? Welke bijkomende maatregelen zullen worden genomen om die trend te keren zodat er weer een daling komt?

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, volgens de recentste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute, op basis van cijfers van de federale politie, steeg het aantal doden op Vlaamse wegen tijdens de eerste 3 maanden van het jaar van 46 naar 50. Ook het aantal letselongevallen steeg hier in Vlaanderen met maar liefst 25 procent, van 3978 naar 4981.

Verontrustend zijn vooral het hoge aantal letselongevallen bij bromfietzers, dat steeg met maar liefst 40 procent, en het hoge aantal letselongevallen met fietsers. Er werden in de eerste 3 maanden van 2022 1873 ongevallen met gewonde fietsers geregistreerd, wat een stijging van 25 procent betekent. Bovendien was dat cijfer de laatste 10 jaar nog nooit zo hoog. Daarnaast blijft ook zeker de stijging van het aantal ongevallen met bestelwagens iets om van dichtbij in de gaten te houden, namelijk 594 letselongevallen, wat een stijging is van 22 procent.

Wat we kunnen vaststellen uit deze verkeersveiligheidsbarometer, is dat er geen gunstige evolutie van de verkeersveiligheid is. Deze cijfers vergelijken met dezelfde periode vorig jaar is misschien geen goed idee, want toen waren er nog coronamaatregelen van kracht. Maar als we deze cijfers gaan vergelijken met de cijfers van voor de coronapandemie, dan kunnen we toch vaststellen dat we blijven stilstaan. Er is geen sprake meer van een structurele verbetering van de verkeersveiligheidscijfers, en dat roept op om aan de alarmbel te trekken. Ook zijn die verontrustend hoge aantallen letselongevallen onder bromfietzers, fietsers en bestelwagens niet nieuw. Die hoge aantallen kwamen al herhaaldelijk in de commissie aan bod. Ik herinner mij de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste semester van 2021. Ik heb daar toen ook een vraag om uitleg over gesteld.

U hebt in uw antwoord toen verwezen naar de 37 concrete maatregelen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. U hebt toen gezegd dat het niet volstaat om louter die maatregelen uit te voeren. U zou daar ook 'key performance indicators' (KPI's) aan koppelen. U zou dit monitoren en opvolgen en indien er geen verandering en geen kentering zou komen, zou u ook bijsturen.

Minister, hoe reageert u op de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van het eerste trimester van 2022 en welke initiatieven koppelt u daaraan? Welke evolutie geven de KPI's weer met betrekking tot bromfietzers? Bent u van mening dat er extra aandacht nodig is voor gebruikers van bromfietzen? Moet daar worden bijgestuurd? Welke evolutie geven de KPI's weer met betrekking tot de lichte vrachtwagens? Bent u van oordeel dat er specifieke nieuwe maatregelen of initiatieven nodig zijn om het aantal verkeersdoden met lichte vrachtwagens terug te dringen? Moet daar worden bijgestuurd?

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

**Marius Meremans (N-VA):** Minister, het gaat weer over e-steps. Het is ook al aangehaald door mevrouw Lambrecht. Er zijn maatregelen aangekondigd voor de e-steps, waar we ook blij mee zijn. Dat zou inderdaad ingaan. En we hopen dan toch dat die maatregel de trend in het aantal ongevallen kan keren.

Er zijn opnieuw cijfers bekend. We weten allemaal dat die cijfers voor de e-steps in stijgende lijn zitten. We hebben zeker ook schrik met de zomer die op komst is. Ik heb daarbij toch wat vragen voor u, minister.

Hoe kijkt u naar de ongevallencijfers? Ik denk dat er diverse verklaringen zijn voor de stijgende trend. De invoering van de nieuwe wetgeving is echt cruciaal. We

hebben vernomen dat dat tegen de zomer zal zijn. Zijn er al duidelijke data? En zullen die regels volstaan om het aantal ongevallen te doen dalen?

Wat betreft de rijvaardigheden van de bestuurder en de helmdracht zouden we inzetten op sensibilisering. Komt daar een extra campagne? Gaat die ook specifiek worden ingezet voor de e-step?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, het aantal verkeersdoden en -ongevallen zit inderdaad weer op het niveau van voor corona. Sterker nog, over een langere periode van meer dan vijf jaar zien we geen structurele verbetering meer. Er loopt dus duidelijk wat fout om tot het zowel door de federale als de Vlaamse overheid gestelde doel te komen om op tien jaar tijd deze toch wel alarmerende cijfers met de helft te doen dalen.

Uit de verkeersbarometer van Vias blijkt dat er in de eerste 3 maanden van dit jaar 111 mensen om het leven kwamen op onze wegen. Dat is een stijging van bijna 50 procent ten opzichte van het jaar daarvoor, toen 74 slachtoffers te betreuren vielen. Het aantal gewonden stijgt ook met 23 procent, net zoals het aantal letselongevallen, dat met 22 procent stijgt. Op nationaal vlak is er dus een forse stijging van alle indicatoren. Vlaanderen doet het beter dan de federale overheid. Er zijn evenwel aandachtspunten vereist. In de eerste 3 maanden van dit jaar hebben 50 verkeersslachtoffers het leven gelaten. Dat is een lichte stijging ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Opmerkelijk is ook dat in de provincie West-Vlaanderen in het eerste trimester van dit jaar 14 mensen om het leven zijn gekomen. Dat zijn er 5 meer dan in dezelfde periode vorig jaar. Ook daar kent het aantal letselongevallen een forse stijging, met 23,7 procent. Daarmee is de provincie West-Vlaanderen de slechtste leerling van de klas.

Er zijn opnieuw een pak meer weekendongevallen met jongeren, maar daarnaast is men bij Vias ook ongerust over een aantal nieuwe tendensen in de statistieken. Niet alleen het aantal ongevallen met elektrische steps, maar ook dat met fietsen en bromfietsen stijgt naar het hoogste niveau in tien jaar tijd. Daar zal het beleid op moeten proberen in te spelen, stelt Stef Willems, de woordvoerder verkeersveiligheid.

Ongevallen met elektrische steps worden pas sinds vrij recent in de ongevallenstatistieken opgenomen. En die cijfers zijn onmiskenbaar en schrikbarend. Het aantal letselongevallen met elektrische steps is in de eerste 3 maanden meer dan verdrievoudigd in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar: van 96 naar 296. De geregistreerde ongevallen zijn slechts het topje van de ijsberg, aangezien die ongevallen nog maar vrij recent in de statistieken worden opgenomen. Vorig jaar werden zo'n 1022 ongevallen met steps geregistreerd. Recent hebben we nog de alarmbel gehoord van diverse artsen en ziekenhuizen. Bovendien komt de zomer eraan en zullen nog meer gebruikers van e-steps te noteren vallen, zo ook toeristen die de plaatselijke verkeerssituatie niet of nauwelijks kennen. Dat laat niet het beste vermoeden voor de te verwachten ongevallencijfers voor de rest van het jaar.

Ook het sterk toegenomen gebruik van de elektrische fietsen laat zich sterk voelen in de ongevallenstatistieken. Daar is het aantal letselongevallen met maar liefst 22 procent gestegen. Dat onderwerp is al aan bod gekomen in de commissievergadering van 19 mei, toen collega Meremans daar vragen over heeft gesteld.

Ten slotte stelt Vias vast dat ook het aantal ongevallen met bromfietsen toeneemt: ruim een derde meer. Men ziet de hoogste cijfers sinds acht jaar. Vooral onder jonge weggebruikers vallen slachtoffers te betreuren. Vias vermoedt dat de coronapandemie jongeren heeft gestimuleerd tot het aankopen van een bromfiets.

Al die resultaten van het eerste trimester van dit jaar moeten met de nodige voorzichtigheid bekeken worden, aangezien het over een korte periode gaat, maar ze wijzen toch wel op een ongunstige evolutie. Er is geen sprake meer van een structurele verbetering, zoals we die tot enkele jaren geleden meemaakten. Er is geen structurele vooruitgang geboekt in de afgelopen vijf tot zes jaar.

U gaf in een reactie in het VRT-journaal aan niet blij te zijn met de cijfers. U zei dat Vlaanderen al enorm veel doet voor de verkeersveiligheid en sprak over een bedrag van meer dan 500 miljoen euro dat dit jaar opnieuw werd voorzien, maar u zei dat daarnaast elke weggebruiker zich op een verantwoorde manier in het verkeer moet verplaatsen.

Minister, ik heb twee vragen voor u. Hoe beoordeelt u de toegenomen cijfers in het algemeen en specifiek de slechte cijfers voor West-Vlaanderen? Hoe denkt u het tij structureel te kunnen keren? Hoe zal uw beleid daarop inspelen? Denkt u aan extra maatregelen om de verkeersveiligheid in Vlaanderen bij te sturen en te verbeteren?

Met welke specifieke maatregelen zult u uw beleid bijpassen om het stijgende aantal ongevallen met bromfietsen en e-steps zoveel mogelijk te verminderen? Wordt er deze zomer extra gesensibiliseerd voor gebruikers en huurders van e-steps en e-fietsen? Worden jonge bestuurders van bromfietsen voldoende gewezen op correct en veilig gebruik? Hoe gebeurt dat?

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

**Minister Lydia Peeters:** Als we kijken naar de verkeersveiligheidsbarometer, zeker voor de e-steps, dan zijn die cijfers niet goed. Dat wisten we al. Anderzijds weten we ook dat de cijfers van de e-steps maar recent mee zijn opgenomen in de aparte statistieken. Nog niet iedereen doet dat in detail. Dat gebeurt sinds 2019, maar dat groeit wel gestaag. En we weten ook dat het aandeel van de e-stappers groeit. We zijn tijdens de plenaire vergadering van 23 maart 2022 al uitgebreid ingegaan op de nieuwe regelgeving rond e-steps. Die is finaal op 5 mei in de Kamer goedgekeurd, en zal per 1 juli 2022 in voege treden. Het is dan ook logisch dat we daar de nodige ruchtbaarheid aan geven, zodat elke e-stepper heel duidelijk op de hoogte is van die nieuwe regelgeving.

We zullen die informatie onder meer via de website verspreiden, maar ook via het wekelijks verkeersmagazine 'Kijk uit'. Tegelijkertijd is er tijdens het structureel overleg dat wij hebben met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde eveneens gevraagd om daar een heel gerichte campagne voor op te zetten, om ervoor te zorgen dat iedereen op de hoogte is van de nieuwe regelgeving.

Er lopen ook gesprekken met Mobia, dit met het oog op het meegeven van de veiligheidstips of de educatieve initiatieven bij de verkoop of de verhuur van dergelijke nieuwe vervoersmodi. We blijven het ook belangrijk vinden dat verkopers of verhuurders de nodige richtlijnen en instructies meegeven, en niet zonder meer de toestellen meegeven zonder daar enige duiding bij te geven, zowel rond regelgeving als rond veilig gebruik.

Wat de helmdracht betreft: u weet dat wij, samen met de andere mobiliteitscollega's, ervoor gekozen hebben om dat niet te verplichten, ondanks het stevige pleidooi dat daarvoor werd gehouden door tal van actoren, om terechte redenen, zeker omdat er bij ongevallen met e-stappers vaak sprake is van hoofdletsels. We hebben het niet verplicht, om het duurzaam verplaatsen niet te ontmoedigen, al willen we het wel sterk aanbevelen. En ook daar zullen sensibiliseringscampagnes rond worden opgezet.

Dan was er de visie op de stijgende ongevallenstatistieken. Collega's, jullie hebben het zelf al gezegd: het is enerzijds maar een beperkt overzicht van het eerste

kwartaal van 2022. Nu, het zijn geen goede cijfers, en we blijven herhalen dat elk cijfer hoger dan nul onaanvaardbaar is. Ik blijf dat ook herhalen: niemand verdient het om te sterven op het asfalt of op het beton. We moeten dus alles op alles zetten om voor een kentering te zorgen in deze cijfers.

We vergelijken de cijfers ook altijd met 2019. Ook dat kan ik niet voldoende herhalen. Er is een heel vertekend beeld in het mobiliteitsgedrag door corona. We moeten het dan ook in de juiste context plaatsen, dus ten aanzien van de cijfers van 2019. En dan zien we een zeer lichte daling voor dodelijke slachtoffers en een lichte daling voor ongevallen met lichamelijk letsel. Maar we zien ook wel zeer veel fietsongevallen met lichamelijk letsel. En daar komen uiteraard ook die e-steppers bij.

Ik kan dan ook alleen maar herhalen wat we telkens opnieuw zeggen: we moeten blijven investeren, zowel in onze infrastructuur als in die mindshift bij heel wat mensen, die mindshift om de nodige verantwoordelijkheid aan de dag te leggen. Zodra men zich in het verkeer begeeft moet men zijn gedrag aanpassen, mag men zich niet laten afleiden, moet men zich aan de gepaste snelheid houden en mag men zeker geen drugs of alcohol nuttigen. Of dat nu met de auto, met de fiets of de e-step is, al deze regels gelden voor iedereen die zich in het verkeer begeeft.

Ga ik mijn plan aanpassen? Het verkeersveiligheidsplan is bijna een jaar oud. Het actieprogramma voor dit jaar hebben we in februari aan de Vlaamse Regering voorgesteld. Kortom, we nemen heel wat maatregelen, maar het blijft een en-verhaal: én investeren in die infrastructuur, én focussen op het gedrag, door campagnes maar ook door tal van gerichte handhavingsmaatregelen. Wat dat betreft, houd ik ook vast aan dat plan. We zullen ook telkens de trimestriële voortgangsrapportage blijven doen om te kijken of er al dan niet ergens moet worden bijgestuurd.

Het verkeersveiligheidsplan is geen plan om, zodra het af is, in de kast te leggen en het er niet meer uit te halen. Neen, we hebben daar heel wat acties aan gekoppeld. We zijn op dit ogenblik onder meer bezig met de veilige voetgangersoversteken, waar we ook een tool willen geven aan alle lokale besturen, net zoals we dat ook hebben gedaan voor de zones 30. Zo blijven we tal van gerichte maatregelen nemen om samen met lokale besturen te zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Mevrouw Moors, u had nog een specifieke vraag over de bromfiets-slachtoffers. Ook daar zien we nog te veel ongevallen. Ook die bromfietsongevallen zijn meegenomen in de negen prioritaire aandachtspunten. Als we specifiek kijken naar onze infrastructuur, dan hebben we in de wegingsfactor voor de opmaak van onze dynamische lijst gevaarlijke punten bromfietzers, fietsers en voetgangers opgenomen. Er wordt een zwaarder gewicht gegeven aan die drie categorieën bij de opmaak van de dynamische lijst. Dat betekent natuurlijk meer gevaarlijke punten op die dynamische lijsten, maar ook vooral meer punten waar fietsers, bromfietzers en voetgangers betrokken zijn bij een ongeval om zodoende ook te zorgen dat we daar sneller veiligheid hebben op al die punten, die we tegen een hogere snelheid weggerukt willen zien.

U had ook een vraag over de lichte vrachtwagens. Wanneer we kijken naar de evolutie van het aantal dodelijke ongevallen met lichte vrachtwagens, dan zien we op lange termijn een afname. Ook hier geldt weer dezelfde regel: elk ongeval is er een te veel. Daarom pleiten we vanuit Vlaanderen voor een uitbreiding van het toepassingsgebied inzake de geldende reglementering voor zware vrachtwagens naar bestelwagens en lichte vrachtwagens. Concreet gaat het om de rij- en rusttijden, de snelheidsbeperking en de verplichte nascholing. De sector van de lichte vrachtwagens en de bestelwagens boomt enorm, onder meer door de talrijke deliverydiensten en e-commerce. Daarom zijn die rij- en rusttijden, de

snelheidsbeperking en de verplichte nascholing toch wel belangrijk. We kunnen dat natuurlijk niet alleen beslissen. Ik heb het initiatief genomen om dat te agenderen op onze interministeriële conferentie die op 8 juni zal plaatsvinden. Daar kunnen we kijken hoe de collega's van de andere gewesten en van het federale niveau daartegenover staan.

Mevrouw Lambrecht, u vroeg of ik toch geen bijkomende maatregelen zal nemen. Ik blijf vasthouden aan ons verkeersveiligheidsplan en aan het actieprogramma dat we daarvoor uitrollen. Ik blijf ook herhalen dat een alleenzaligmakende oplossing niet bestaat. Ik weet dat u de 30 kilometer per uur als een zaligmakende oplossing benoemt. Ik blijf dan ook herhalen – ik ben blij dat er nog een aantal mensen uit de meer perifere regio's zijn – dat we daar een grote discrepantie zien tussen mensen die in een drukke stadsomgeving wonen en meestal vragende partij zijn om die bebouwde kom om te vormen tot een zone 30 en mensen in perifere gebieden – meestal kijk ik dan naar de Limburgers maar ook naar de West-Vlamingen –, die meestal geen vragende partij zijn om dat van bovenaf op te leggen. Ik heb dat ook gedetecteerd in de vele overlegmomenten die we hebben met de lokale besturen en ook aan onze verkeersveiligheidsstafels. Daarom blijf ik vasthouden aan de bottom-upbenadering.

We blijven volop investeren in onze fietsinfrastructuur en we investeren ruim 280 miljoen euro in heel gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Ik hoop opnieuw dat we door al die maatregelen op termijn een kentering zullen zien. Als ik praat over 'op termijn', dan is dat liever vandaag dan morgen, maar ik denk dat we daar allemaal op dezelfde golflengte zitten.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, over de steps vroeg ik of er een sensibiliseringscampagne komt. U verwijst naar de website. Tja, dat wordt niet bekeken, denk ik. En kijken naar 'Kijk uit' doen jongeren zeker niet. Maar aan de VSV hebt u gevraagd om een campagne op te zetten. Mag ik weten wanneer die start, waar we die gaan zien, hoe groot die opgezet is, en wat de kostprijs daarvan is?

U zegt ook dat u overleg hebt gehad met Mobia. Dat is zeer goed, maar hebt u daar een charter laten ondertekenen, zodat u zeker bent dat zij info gaan geven over de gevaren en de gebruiken bij de aankoop van een step? Want ik vind dit een zeer vrijblijvend verhaal, maar ik hoop dat u dat kunt tegenspreken.

Wat betreft de verkeersongevallen zegt u dat elk cijfer hoger dan nul onaanvaardbaar is. Dat is waar, maar ik geloof niet dat we in de eerste jaren aan die nul zullen zitten. Ik wil toch ontkrachten dat ik zou denken dat alles opgelost zou zijn met enkel zone 30. Dat is het zeker niet. Ik zeg altijd dat het een en-enverhaal is. Maar een zone 30 in de bebouwde kom, of een zone 50 als er beveiligde fietspaden zijn – dat zegt u er bewust nooit bij – is een van de dingen, samen met venstertijden, samen met veilige fietspaden, samen met sensibilisering. U mag me dus niet laten zeggen dat het maar van één ding afhangt.

Toen ik vroeger studeerde, en ik had een mooi plan, en ik bleef maar gebuisd en gebuisd op de cijfers – zoals wij ook gebuisd en gebuisd blijven op die doden en ongevallen – dan zegden mijn ouders dat ik moest veranderen van methode: 'Je bent niet goed bezig. Je zit daar wel uren achter je bureau, je komt er niet af, maar het betert niet.' Ik vrees dat u een beetje in dat scenario zit. Maar ik hoop zo dat ik u volgend jaar kan feliciteren en dat de cijfers van de doden en de ongevallen naar beneden zijn geëvolueerd. Daarom vind ik het een beetje jammer dat u zegt dat u niet aan dat veiligheidsplan komt, dat het een bijbel is. Daar zou toch enige bijsturing moeten kunnen.

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



**Rita Moors (N-VA):** Minister, ik heb een bijkomende vraag in verband met ongevallen met bromfietsen. We kennen allemaal de opgefokte brommers van vroeger, toen er voor de politierechtbanken hoge boetes werden uitgesproken en rijbewijzen werden ingetrokken.

Nu is er blijkbaar iets nieuws op de markt, iets innovatiefs. Er zijn blijkbaar apps die je kunt downloaden waarmee je de begrenzer op de bromfiets kunt uitschakelen, en als je dan aangehouden wordt door de politie kun je er, door eenvoudig je motor uit te zetten, voor zorgen dat het omzeilen van die begrenzer niet meer detecteerbaar is. Dat is een methode die blijkbaar is komen overwaaien vanuit Nederland, en die blijkbaar bij de jongeren wel ingeburgerd is. Mijn vraag voor u, minister, is of u extra initiatieven plant om de sensibilisering wat aan te wakkeren om dergelijke praktijken tegen te gaan en zo toch een belangrijke gevaarlijke factor uit het verkeer te halen.

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

**Marius Meremans (N-VA):** Ik sluit een beetje aan bij wat de collega van Vooruit zei. Als we de juiste mensen willen bereiken, vanaf 16 jaar, moeten we kijken naar de juiste manier om die sensibiliseringscampagne toe te passen. Ik ben een zeur, ik weet het, maar die catchy filmpjes, die dingen, dat is wat de jeugd graag heeft en waar ze naar kijken. Als je dat honderdduizend keer herhaalt zullen ze dat op de duur wel onthouden. Ik hoop toch dat we daar voldoende budget en vooral voldoende creativiteit voor aan de dag leggen. *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

We kunnen een filmpje maken met de commissie! Stel je voor, zeg. Dat wordt lachen!

**De voorzitter:** Dank u voor de suggestie.

Mevrouw Ryheul heeft het woord.

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Bedankt, minister. Het zijn inderdaad opnieuw trieste cijfers over het aantal verkeersongevallen in de eerste 3 maanden van dit jaar; 111 mensen die het leven lieten op onze wegen en 22 procent meer letselongevallen. Als ik dan lees dat we er opnieuw niet zullen geraken, dat er geen structurele daling is, dan word ik daar eigenlijk wel moedeloos van. Want je zou inderdaad minder blij zijn met zo'n cijfers, minister.

Het is zo dat er heel wat middelen worden uitgetrokken om die infrastructuur te verbeteren en ik verwachtte van u eigenlijk al een antwoord in die zin, van een enerverhaal. U zegt namelijk dat de verkeersveiligheid een dubbele verantwoordelijkheid is, met enerzijds de overheid die moet zorgen voor de verkeersveilige infrastructuur en anderzijds een mindshift die er moet komen, namelijk dat iedereen die deelneemt aan het verkeer, die verpletterende en gedeelde verantwoordelijkheid heeft.

Weet u waar ik ook moedeloos van word, en vooral heel boos, minister? Als ik lees dat de persoon die voor een groot deel verantwoordelijk is voor de statistieken, voor de trieste cijfers, namelijk de persoon die met een opgedreven wagen 6 feestvierders doodgereden heeft en 37 mensen verwondde, gewoon vrijgelaten wordt met een enkelband. Dat maakt mij echt boos. Naast sensibilisering blijft handhaving daarom ook een belangrijk instrument om ervoor te zorgen dat die mentaliteitswijzing er ook echt komt bij elke actieve weggebruiker. Daar ligt volgens mij ook nog een heel grote uitdaging. Ik weet dat handhaving niet uw bevoegdheid is, minister, maar ik wil toch nog eens oproepen om daar samen met uw federale collega's werk van te maken.

Wat de e-steps betreft is er inderdaad die indrukwekkende stijging van het aantal ongevallen. Er zijn strengere maatregelen nodig, en wat mij betreft kunnen die

niet streng genoeg zijn, want ik huiver, eerlijk gezegd, als ik zo'n ding – ik zeg liever 'onding' – voorbij zie razen. Ik ben absoluut geen fan. Ook artsen waar-schuwen voor meer en zwaardere ongevallen, met vaak ook heel lelijke breuken of gruwelijke gezichtsdrاما's. Ik heb die foto's gezien in HLN. Ik was er helemaal niet goed van. Chirurgen hebben heel veel werk om patiënten opnieuw een beetje te doen lijken op de foto die op hun identiteitskaart staat. Ik zou zeggen: sensibiliseer, sensibiliseer en sensibiliseer. Doe dat over de nieuwe regels, maar ook zodat iedere stepper zich ten volle bewust is van die gevaren. Mijn collega die net vertrokken is, Wim Verheyden, heeft u ook al het voorstel gedaan om bij de verkoop van elke step een handleiding mee te geven. Voor mijn part mogen er aan die handleiding ook nog een hele hoop getuigenissen en gruwelijke foto's toegevoegd worden, net zoals de foto's die je ziet op een sigarettenverpakking. Misschien ga ik nu wel te ver, maar ik vind wat er met die steps gebeurt, die ongevallen, vreselijk.

Ik volg uw redenering om die helm niet te verplichten.

**De voorzitter:** Kunt u afsluiten?

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Ik rond af, voorzitter, maar ik heb toch nog enkele bijkomende vragen.

Fysiek kan zo'n step 25 kilometer per uur. Deelt u de mening van de chirurgen om die snelheid toch te verlagen, van 25 naar 12, of nog wat minder? Zo ja, misschien kunt u dat proberen af te toetsen bij uw federale collega's.

Misschien kunnen ook deelstepbedrijven extra benaderd worden met de vraag om de helmdracht te promoten. Dat kan gebeuren via een opstartscherm, om er zo rond te sensibiliseren.

Welke initiatieven zult u nog nemen om ervoor te zorgen dat de e-step op zichzelf ook veiliger zou kunnen worden?

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

**Martine Fournier (cd&v):** Gisteren in de plenaire vergadering zei ik nog dat verkeersveiligheid en verkeersongevallen bijna wekelijks aan bod komen in onze commissie of in de plenaire vergadering, maar ik zal me moeten corrigeren, want het is ondertussen al twee keer per week: gisteren en vandaag. Het is ook wel terecht, want ik denk dat verkeersveiligheid een topprioriteit is, niet alleen voor u, maar zeker ook voor ons.

Als ik eerlijk mag zijn: het is niet gemakkelijk en het zal er ook niet gemakkelijker op worden, want het is eigenlijk een complex kluwen geworden. Ik heb hier eens opgeschreven wat er zich allemaal in het verkeer beweegt. Dat zijn bussen, auto's, vrachtwagens, bestelwagens, hoverboards, bromfietsen, motorfietsen, speedpedelecs, elektrische fietsen, ligfietsen, bakfietsen, cargobikes, gewone fietsen, e-steps en voetgangers – en dan ben ik er waarschijnlijk nog een paar vergeten. Ze moeten zich allemaal op ons openbaar domein bewegen en wij moeten er als overheid eigenlijk voor zorgen dat dat veilig kan gebeuren. Misschien is het goed, minister, om een visie uit te werken om te zien hoe we al die vervoersmodi, met hun verschillende eigenschappen, een plaats kunnen geven op de openbare weg. Maar daar werkt u waarschijnlijk ook wel aan.

Als laatste is er de verantwoordelijkheid van elke weggebruiker. Ik heb het al een paar keer gezegd in de commissie en in de plenaire vergadering, en ik kan het niet genoeg benadrukken: ik erger me meer en meer aan het gedrag van sommige weggebruikers. Het gaat niet alleen over de fietsers of de auto's, maar het gaat over meer en meer weggebruikers die zich redelijk agressief gedragen in het

verkeer. Dus, minister, ik doe nog eens oproep om niet meer alleen te sensibiliseren, maar om eventueel ook met uw federale collega af te spreken om meer handhaving te doen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Voor mij is verkeersveiligheid natuurlijk ook een heel belangrijk thema, vandaar dat ik ook even wil tussenkomen.

Vooraleer we de cijfers van de ongevallen en de overlijdens kunnen laten zakken, moeten we mijns inziens de oorzaak wel goed kennen. Om het dan te hebben over de vijftig overlijdens die dit jaar al gevallen zijn in Vlaanderen: dat zijn er natuurlijk vijftig te veel. Als ik de cijfers bekijk, merk ik wel dat er uiteenlopende oorzaken zijn voor die ongevallen. Ik vind dat algemene maatregelen nemen niet de oplossing is. We moeten inderdaad gerichte maatregelen nemen, zoals u ook al aangaf, minister. Waar het aan de infrastructuur of aan de snelheid ligt, moeten we samen met de lokale besturen bekijken wat we kunnen doen. Er zijn echter ook tal van andere oorzaken, die dan weer een andere aanpak vragen.

Mijn vraag is dus, minister, of u misschien aan uw administratie of aan Vias kunt vragen om die vijftig dodelijke ongevallen in detail te bestuderen, zodat we echt de oorzaak kennen van die overlijdens.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik moet eerlijk zeggen, minister, dat ik uit uw antwoord niet veel meer heb geleerd dan uit uw antwoord van gisteren tijdens de plenaire vergadering. Op zich is dat wel normaal, zeker omdat u toen al hebt gezegd dat het geen zin heeft om op dezelfde nagel te blijven kloppen, aangezien u toch niet van mening zult veranderen.

Ik heb twee puntjes over de steps en de e-bikes. Ten eerste: het zijn natuurlijk vrij nieuwe vervoersmodi, dus is het bij wijze van spreken 'normaal' dat die statistieken vrij snel stijgen, samen met het snel stijgende gebruik. Zeker wat betreft e-bikes, denk ik dat die opmerking belangrijk is. Wat betreft de e-steps zijn er volgens mij nu extra maatregelen genomen. Dat zijn belangrijke maatregelen en die zullen moeten bewijzen dat ze effect hebben. Als dat niet zo is, zullen we serieus moeten nadenken over de vraag of we de e-steps wel in ons verkeer willen.

Als het gaat over sensibiliseren, kunnen we enerzijds kijken naar de eigenaars van e-steps. Het lijkt er immers op dat de meeste collega's ervan uitgaan dat de meeste ongevallen gebeuren op steps die eigendom zijn van de gebruiker, maar er zijn natuurlijk ook heel veel strooisteps. Ik heb zelf zo'n app, en om te sensibiliseren zou er wel voor gezorgd kunnen worden dat er nog even een waarschuwing op het scherm komt wanneer die wordt ontgrendeld.

Wat betreft het handhaven van de snelheid, collega Meremans, zouden we ook kunnen zeggen dat een verhuurder die zijn steps manipuleert of sneller laat rijden, een strenge sanctie krijgt en die steps niet meer mag aanbieden. Ik denk dus dat er met de verhuurders nog wel wat stappen vooruit te zetten zijn.

In het algemeen, minister, maakt u zo graag een karikatuur van de toch wel interessante voorstellen die we doen. Als we spreken over het gewicht van wagens – naar aanleiding van een studie van Vias, collega, dat naar de oorzaken van die ongevallen is gaan kijken en aantoont dat het gewicht van wagens een doorslaggevende factor is voor overlijdens en zware blessures –, dan vraagt de minister of we elektrische wagens uit de markt willen prijzen. Nee, natuurlijk niet, want al onze wagens moeten elektrisch worden, maar er is wel een heel groot verschil tussen een elektrische wagen van 2 ton en een van 750 kilo.

Wat betreft de zone 30, is het heel duidelijk dat wij geen vragende partij zijn om de mensen tussen alle dorpen in Vlaanderen met een slakkengangetje van 30 kilometer per uur te laten rijden. Het enige wat wij vragen is: zeg tegen gemeenten dat de basis 30 is en dat ze zelf moeten beslissen waar ze 50 invoeren. Dat is ook autonomie van de gemeenten, en daarmee zetten we een onwaarschijnlijke stap vooruit. Zo verplichten we iedereen immers om er vandaag over na te denken, in plaats van dat nog over tien jaar te spreiden en stapje per stapje vooruit te gaan. Ik vind het ongelooflijk jammer dat daar steeds een karikatuur van wordt gemaakt en ik vind het stilaan naar slechte wil neigen.

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

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

Mijnheer Bex, u zei dat u niet op dezelfde nagel zou blijven kloppen, maar u doet het tegelijkertijd dan toch weer wel. Ik vind het een beetje een vreemde gewaarwording. (*Gelach*)

Maar wat dat betreft blijf ik herhalen dat ik niemand ga verplichten. De lokale besturen zullen hun autonomie ten volle kunnen benutten. Ik blijf ook herhalen dat ik geen enkele burgemeester, noch een schepen ken die verkeersveiligheid niet hoog in het vaandel voert en die niet weet welk snelheidsregime hij waar het best zou opleggen. We hebben er desalniettemin die handvatten voor aangereikt. En we willen volop inzetten op die zelfverklarende wegen. Daar is de infrastructuur van dien aard dat de weggebruiker erop kan vertrouwen dat de weg zo is ingericht dat hij weet welke snelheid hij daar moet hanteren. Het zal niet het geval zijn dat we overall zeggen dat het 30 km per uur moet zijn.

Mevrouw Lambrecht, u vergelijkt ons verkeersveiligheidsplan met een plan dat u zou gebruiken in een examenperiode. Wel, ik denk dat men in een examenperiode een plan opmaakt om te slagen in het examen. Wij hebben een verkeersveiligheidsplan opgemaakt tot 2025 met 37 concrete maatregelen en met heel wat KPI's. We hebben daarbij ook het engagement opgenomen om elk semester een voortgangsrapportage op te maken. Dat gebeurt op basis van de monitoring. We gaan het maatregelenpakket dat we hebben opgenomen in het verkeersveiligheidsplan, indien het nodig is, verder concretiseren, uitwerken en vertalen, met telkens de specificering van de middelen die we gaan inzetten om een versnelling hoger te kunnen schakelen. Het is dus geen sec en strikt plan waar niks aan gewijzigd wordt. Neen, het is een plan dat continu wordt gemonitord en bijgestuurd en waar heel gericht middelen aan worden gekoppeld om welbepaalde doelstellingen effectief te kunnen halen. Dat wou ik toch nog eens te meer opnieuw benadrukken. We blijven continu monitoren en bijsturen, maar de basis is natuurlijk wel ons verkeersveiligheidsplan.

Mijnheer Meremans, een filmpje maken vind ik sowieso een goed idee van u. Ik kan u meegeven dat ik met de andere collega-ministers van Mobiliteit – dus de gewestelijke, maar ook de federale – een beperkt filmpje heb opgemaakt toen de nieuwe regelgeving onderling beklonken was. Er is bij ons geen ziekenwagen aan te pas moeten komen. Ik hoop dat dat er ook niet aan te pas moet komen op het moment dat jullie hier een, waarschijnlijk veel gewaagder, filmpje gaan maken. Alleszins, hoe we het ook draaien of keren, we moeten daar nog wel de nodige campagnes aan geven. Wat er tot nu toe gebeurt, is sowieso die regelgeving meegeven op websites en in het programma 'Kijk uit'. U kunt zeggen dat 16-jarigen daar niet naar kijken, maar het is alleszins de bedoeling om op een breed vlak de regelgeving in beeld te brengen. Op het moment dat het werd goedgekeurd in de Kamer, is er heel wat media-aandacht aan gegeven. We zullen er op moeten hameren dat dat ook blijft gebeuren.

Mevrouw Moors, de laakbare praktijken van de apps kende u al. Ik kende ze nog niet. Ik heb ook niet een dergelijke app, maar mijn medewerker zegt me hier dat hij die intussen al wel kende. Ik weet niet of jullie die gebruiken, maar ik denk dat we aan zoiets alle aandacht moeten geven. Het kan en mag uiteraard niet de bedoeling zijn dat men de regelgeving die we opleggen door tal van vernuftige applicaties kunnen omzeilen en zodoende ook de handhaving omzeilen. Dat nemen we zeker mee, dat mag zeker niet de bedoeling zijn.

Tegelijkertijd weten we dat heel wat deelstepbedrijven – de heer Bex had het over de 'stroomsteps' die her en der staan – er automatisch een kastje bij hebben waar enerzijds de instructies worden aangeboden en anderzijds ook het verhaal dat men daar een helm bij kan dragen. Men kan zelfs een helm onmiddellijk uit het kastje halen. Ook daar blijven we heel gericht sensibiliseringscampagnes opzetten, zowel voor het gebruik van de e-steps, mevrouw Lambrecht, als voor het gebruik van de helm. We willen dat ten eerste aanbevelen, maar anderzijds zeggen we ook telkens opnieuw dat we de modal shift willen van 40/60 en 50/50 in de stedelijke kernen. Dan willen we ook niet de gebruiker van de duurzame vervoersmodi – of dat nu fiets, e-fiets of e-step is, tot 25 km per uur – de verplichting opleggen om een helm te dragen. Die is er bij de speedpedelec uiteraard wel. Maar we willen de duurzame verplaatsingen niet ontmoedigen. Ik verwijs daarvoor naar wat Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond zeggen. We willen maximaal sensibiliseren, maar we willen niet culpabiliseren. We gaan dus geen verplichting opleggen om een helm te dragen.

Iemand vroeg nog of we de snelheid van de steps kunnen verlagen. Ik weet niet meer juist wie de vraag gesteld heeft. Mevrouw Ryheul? Maar dat zit momenteel allemaal in dezelfde categorie, dat is maximum 25 kilometer per uur. Dat zit in al de systemen, en daar is het op dit ogenblik ook op afgeklopt. Nogmaals: iedereen moet de nodige verantwoordelijkheid nemen en de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen.

Ten slotte: de ruimte is in Vlaanderen vaak beperkt, mevrouw Fournier. Iedereen apart een plaats geven is niet altijd mogelijk. We zullen het zo dadelijk nog hebben over de Kangoo Bikes die u ook vernoemde. We moeten daar natuurlijk omzichtig mee omgaan, maar ook hier speelt de hoffelijkheid in het verkeer en het gedrag van de weggebruiker. Rekening houden met elkaar is nog altijd de boodschap, denk ik. Wij kunnen hier blijven een boekje opendoen en boompjes opzetten over wat we nog allemaal extra kunnen doen rond verkeersveiligheid en dat is uiteraard ook onze plicht. Ik heb ook absoluut geen probleem met de vraagstelling en het feit dat we daar iedere week opnieuw over praten, maar finaal is en blijft het ook een heel belangrijke verantwoordelijkheid van elke weggebruiker. Ik blijf bevestigen dat het een en-en-en-verhaal is.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, u zegt dat wij op dezelfde nagel kloppen. Ja, u doet dat ook. Waarom zouden wij dat dan ook niet mogen? U blijft maar herhalen 'overall 30'. Collega Bex vroeg u net om niet meer in karikaturen te praten. U doet het weer. Het is alsof u ons wilt provoceren. Ik heb geen antwoord op mijn vraag: wanneer start de campagne van de VSV, waar gaan we die zien? Hoe groot is die, en welk budget heeft die? Dat was mijn vraag. Ik kan niet antwoorden. De mensen vragen mij of er een campagne komt. Ik hoorde vandaag dat er een BOB-campagne komt. Dat is fantastisch, dat kan ik zeggen. Is het iets van de grootte van een BOB-campagne wat er komt, of niet? Of is het iets vrijblijvends, zoals we gezegd hebben: 'Het staat op de website, de kinderen van 16 jaar gaan wel naar 'Kijk uit' kijken, de kinderen van 16 jaar gaan wel weten dat er in de Kamer een filmpje is, nadat het goedgekeurd is'. Sorry, maar kinderen van 16 jaar, die bekijken dat niet. Die gaan enkel een grote affiche zien of, zoals de collega zegt,

als het te zien krijgen vooraleer ze moeten inloggen op de app. Ik ben niet gerustgesteld op het vlak van sensibilisering.

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Lambrecht, het is de Vlaamse Stichting Verkeerskunde die een overeenkomst heeft met De Lijn. Dat is een parlementaire instelling, u kunt ze te allen tijde ook bevragen. Zij krijgen een subsidie van 8,3 miljoen euro op jaarbasis, en ze kan daarmee de volledige verkeersveiligheids-campagnekalender vastleggen. Wij hebben hen gevraagd om ook een campagne op te zetten rond de e-steps, net zoals we dat ook al gedaan hebben voor lachgas en voor tal van andere elementen. Ik weet nu niet heel precies hoeveel budget ze voor e-steps gaan gebruiken, maar we hebben het wel gevraagd, en zij zullen dat mee opnemen in hun kalender, hebben ze mij verzekerd. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde tekent dat uit, en wij hebben hen nu gevraagd om daar een campagne voor op te zetten.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Wij geven miljoenen euro's aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde voor campagnes, en u kunt mij niet antwoorden hoe die campagne eruitziet? Sta mij toe om dat vreemd te vinden, minister. Ik zou als minister gerustgesteld willen worden dat die campagne heel erg zichtbaar gaat zijn, onder andere voor de jongeren.

**De voorzitter:** De minister zegt dat het creatieve gedeelte nog in voorbereiding is. Maar we kunnen de stichting altijd uitnodigen in de commissie.

Mevrouw Moors heeft het woord.

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u voor uw antwoorden. Hoewel we hier in Vlaanderen van verkeersveiligheid een topprioriteit maken, hebben we inderdaad moeten vaststellen dat de ongevallencijfers niet goed zijn. Ik denk dat er verschillende factoren zijn die uitwijzen dat we, wat betreft de verkeersveiligheid, nog een tandje bij moeten steken. Ik ben alleszins blij om te horen dat u aandacht gaat geven aan de problematiek van het automatisch uitschakelen van de snelheidsbegrenzers bij bromfietsen.

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

**Marius Meremans (N-VA):** We moeten de campagne voor een stuk overlaten aan de kenners en aan – hoe zal ik het zeggen – de mensen die ervaring hebben met verkeerskunde. Het is niet aan de commissie of aan de minister om te zeggen wat je moet doen. De mensen op het terrein of die daarmee bezig zijn, weten wel hoe dat het best gebeurt. Wij moeten gewoon controleren en erop toezien. Wij kijken er wel naar uit.

Wat betreft de snelheid: wat de collega van het Vlaams Belang aanhaalde, heb ik ook overwogen. Ik heb al eens overdacht of het niet goed zou zijn om de snelheid van de e-step te verlagen. Maar toen heeft men mij gezegd om zo uniform mogelijk te werken. Want je hebt een bromfiets klasse A, dat is ook 25 kilometer per uur. Zodra je begint te schuiven, wordt het op het vlak van handhaving heel erg moeilijk. Mijn eerste idee was ook om de snelheid te verlagen, maar dan krijg je verschillende elementen. Misschien moeten we proberen om zo weinig mogelijk verschil te maken en ervoor te zorgen dat het vrij duidelijk is voor de gebruikers.

We hebben het al vaak gehad over de zone 30. Ik volg daarin ook het standpunt van de minister. Eerlijk gezegd doe ik niks anders dan zones 30 invoeren in mijn eigen stad, en ik zie dat overal. De vraag is wat je wilt verkrijgen. Iedereen wil een

veilige stad, een veilige omgeving. Zeker rond scholen is de snelheid al verlaagd. Iedereen is daarmee bezig, maar je moet natuurlijk kijken waar het het meest logisch is. Daar moet je ook de vrijheid laten aan het lokale bestuur. Ik zou dat daarin inderdaad toch niet wijzigen. Dat blijft mijn mening, dezelfde als die van de minister.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, ik heb in uw antwoord helaas geen nieuwe initiatieven gehoord om de verkeersveiligheid in Vlaanderen bij te sturen en te verbeteren. Zoals verwacht verwees u opnieuw naar het verkeersveiligheidsplan en de 37 maatregelen die moeten zorgen voor de 0 verkeersdoden. U houdt vast aan uw actieplan. Dat is uw volste recht. U zegt dat het plan continu gemonitord en bijgestuurd wordt. Misschien kunnen we daar ook per trimester inzage in krijgen. Ik geloof eerlijk gezegd niet in de daling van 25 procent tegen 2025 ten opzichte van 2019. Laat ons zeggen dat we die tegen het einde van uw legislatuur als mobiliteitsminister niet zullen halen. Maar u hebt nog twee beleidsjaren om dat waar te maken. Het liefst van al zien we uiteraard met z'n allen onmiddellijk geen dodelijke slachtoffers meer. Dat is onze en ook uw dagdagelijkse ambitie. We hebben hier de afgelopen maanden elke vorm van mobiliteit – collega Fournier, ik had het lijstje ook genoteerd, ik zal het niet meer herhalen – en ook de verontrustende nieuwe gevaren uitvoerig aangekaart en besproken.

Minister, zet ten volle in op het en-enverhaal van sensibilisering en handhaving. Ga aan de slag met onze bekommernissen en verras ons met betere verkeersveiligheidscijfers, die ons bij de nieuwe publicatie van de verkeersbarometer hopelijk wel blij zullen maken.

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

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaamse beleid rond fietslogistiek – 2984 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject fietslogistiek – 3037 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, fietslogistiek is een heel interessant middel om de 'last mile' van pakjes volledig duurzaam te maken en wint steeds meer terrein, vooral in Brussel. Ingeschat wordt dat 25 procent van alle goederen op deze manier geleverd kan worden op Brussels grondgebied. De shift naar fietslogistiek komt steden ten goede op het vlak van CO<sub>2</sub>, bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en efficiëntie. Onderzoek in Londen toont aan dat een cargofiets ongeveer tien kleine pakketten per uur kan leveren en een reguliere bestelwagen slechts zes.

Natuurlijk zijn er vandaag ook uitdagingen. Zo bepaalt de wetgeving dat het onderstel dat achteraan de fiets gemonteerd wordt en waarop de goederen worden vervoerd, maximaal 1 meter breed mag zijn. De standaardbreedte van palletten is echter 1,20 meter. Terwijl Brussel wel al langer kansen biedt aan bredere aanhangwagens, start Vlaanderen nu pas met een pilootproject. Bond Beter Leefmilieu stelt zich echter vragen over de manier waarop Vlaanderen dat pilootproject op poten zet. De lijst voorwaarden waaraan cargofietsbedrijven moeten voldoen, is erg lang

en de vergunningsverplichting maakt het voor lokale zelfstandigen zo goed als onmogelijk om eigen leveringen met een cargofiets met aanhangwagens van 1,20 meter te verdelen. De vergunning beperkt bovendien het operationeel gebied van de fietskoerier tot één hoofdgemeente en de omliggende buurgemeenten. Dit beperkt de ontwikkeling van cargofietsprojecten in grote delen van Vlaanderen. Daarenboven is het aantal vergunningen per bedrijf beperkt tot maximaal drie vergunningen van elk maximaal vijf fietsen met aanhangwagens van 1,20 meter. En dan zijn er nog zorgen over de administratieve procedure die nog niet uitgewerkt is in het ontwerpbesluit.

Door een zo strikt pilootproject uit te werken, riskeert Vlaanderen de commerciële ontwikkeling van deze sector te fnuiken en te zorgen voor een valse start. Van een liberale minister die telkens zegt dat ze iedereen – en dus ook steden en gemeenten – wil laten doen, zou men meer inspanningen en minder hinderpalen verwachten om deze duurzame economie op snelheid te brengen.

Ik heb een aantal vragen, minister.

Hoe staat u tegenover de analyse van Bond Beter Leefmilieu van het pilootproject voor cargofietsen met grotere aanhangwagens?

Waarom maakt de Vlaamse Regering de voorwaarden waaraan cargofietsbedrijven moeten voldoen zo streng? Vreest u niet dat op die manier het pilootproject een valse start zal kennen?

Waarom kunnen enkel geregistreerde transportbedrijven een speciale vergunning aanvragen om met de bredere aanhangwagens van 1,20 meter breed rond te rijden? Waarom maakt u het zo voor lokale zelfstandigen bijna onmogelijk om deel te nemen?

Waarom koos u ervoor om het operationele gebied van de vergunde fietskoeriers te beperken tot één hoofdgemeente en de omliggende buurgemeenten? Vreest u niet dat dit de ontwikkeling van cargofietsprojecten in grote delen van Vlaanderen zal beperken? Hoe staat u tegenover het voorstel van Bond Beter Leefmilieu om het operationele gebied te koppelen aan de vervoerregio?

Waarom wordt het aantal vergunningen per bedrijf beperkt? Vreest u niet dat dit de ontplooiing van het pilootproject tot duurzame, winstgevende initiatieven zal fnuiken?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de administratieve procedure, de aanvraagprocedure en de doorlooptijd zo efficiënt mogelijk zullen zijn zodat zoveel mogelijk geïnteresseerden kunnen deelnemen aan dit proefproject?

Welke timing stelt u voorop voor dit proefproject en de evaluatie ervan?

Brussel gaat nog een stap verder met het project Cairgo bike. Met een intensief begeleidingsproces en een aankoopsubsidie wil men kmo's en geïnteresseerde spelers ondersteunen. Bedrijven kunnen 50 procent van hun investering terugbetaald krijgen. De maximale premie is 4000 euro per cargofiets en 2000 euro per aanhangwagen, voor een maximumbedrag van 12.000 euro per jaar. Overweegt u een gelijkaardige subsidie en begeleidingsproces in Vlaanderen om zo fietslogistiek te promoten?

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega Lambrecht, ik zal niet proberen om mijn vraag even snel naar voren te brengen als u hebt gedaan. Ik wil trouwens graag mijn bewondering daarvoor uiten.



Maar mijn vraag ligt wel in dezelfde lijn als die van collega Lambrecht, minister. En ik wil toch even in herinnering brengen dat de Vlaamse Regering die duurzame stadslogistiek als zeer belangrijk naar voren heeft geschoven in haar regeerakkoord en dat ze de emissievrije distributie wilde stimuleren met als bedoeling om vanaf 2025 in de stadskernen emissievrij te rijden voor belevering.

Het is dan wel interessant om te zien dat er volgens het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in steden heel veel potentieel is voor die cargobikes. 25 procent van alle goederen en 50 procent van de lichte goederen zou in de stad met een bakfiets kunnen worden geleverd. Het is dus heel belangrijk om daarrond projecten op te zetten. De collega heeft al uitgebreid verwezen naar wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest allemaal doet. Er zijn zeer interessante dingen bij. Ik neem aan dat u daar ook al weleens naar hebt gekeken.

Nu hebben we in Vlaanderen inderdaad dat proefproject inzake fietslogistiek, waar een maximale afwijking van die maximale breedte op fietsaanhangwagens en bakfietsen wordt toegestaan. Het is inderdaad zo dat nogal wat organisaties en betrokkenen zeggen dat Vlaanderen daar toch wel heel strenge regels oplegt. De Bond Beter Leefmilieu, de Inspectie van Financiën en vandaag ook de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in zijn advies zeggen dat het veel te streng wordt gemaakt. Zo moet je bijvoorbeeld een speciale vergunning hebben of een geregistreerd transportbedrijf zijn. Een kleine zelfstandige zal dus geen gebruik kunnen maken van de uitzonderingsregeling.

De Inspectie van Financiën roept ook op om het type onderneming dat mag meedoen te evalueren. Want nu kan maar één type onderneming, een transportonderneming, deelnemen. En de Inspectie van Financiën zegt eigenlijk ook dat Vlaanderen nu vraagt om een serienummer van de fietsaanhanger te vermelden bij de vergunningsaanvraag. Dat betekent dat een bedrijf eerst moet investeren en dan moet hopen op een vergunning. De Inspectie van Financiën pleit voor de omgekeerde volgorde.

In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geldt enkel een registratieplicht voor die bredere fietsen. Volgens de informatie die ik heb kunnen verkrijgen, leidt dat daar toch niet tot problemen.

De collega heeft al verwezen naar de geografische geldigheid en naar het feit dat het aantal vergunningen wordt beperkt tot drie per bedrijf. Dat zijn toch zeer strenge voorwaarden. Ik vraag mij af waarom een in se liberale minister zo streng is inzake de voorwaarden.

Minister, hoever staat u met uw ambitie om vanaf 2025 in de stadskernen alleen nog emissievrij te laten leveren? Welke rol hebben cargofietsen daar volgens u in?

Bent u bereid om verder te gaan dan dit proefproject? Hebt u bijvoorbeeld al eens gekeken naar wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest doet om cargobikes bij particulieren en professionals te stimuleren?

Bent u bereid om rekening te houden met de opmerkingen die ik daarnet heb geschetst om het proefproject aanzienlijk te vereenvoudigen, zowel wat betreft de geografische regio als de voorwaarde dat enkel geregistreerde transportbedrijven mogen meedoen, als die administratieve procedure die zou moeten worden omgedraaid, als de barrière van het aantal vergunningen en van het aantal fietsen per vergunning, als de verbreding tot 120 centimeter die niet alleen zou moeten gelden voor de aanhangwagen, maar ook voor de volledige bakfiets zelf? Want die dingen zijn soms ook uit één stuk, waardoor het niet zo eenvoudig is om dat op te delen. Dat zijn allemaal dingen die volgens ons en volgens vele anderen te ingewikkeld zijn en die dit proefproject een gemiste kans dreigen te laten worden.

Bent u bereid om all the way het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te volgen en, in plaats van al die voorwaarden op te leggen, gewoon te zeggen dat het voldoende is dat men zich registreert, zodat we dat kunnen monitoren en kunnen weten wat er gebeurt met de bakfietsen die wat breder zijn? Dat is eigenlijk zeer regelluw. Ik zou dat doen als liberale minister, en trouwens ook als groene minister.

Hoe wilt u vermijden dat intergewestelijke leveringen tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen onmogelijk worden gemaakt? Iemand die zich in Brussel heeft geregistreerd met zo'n bredere fiets, kan die volgens u ook in Vlaanderen rijden? Of moet die een Vlaamse vergunning aanvragen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dat waren heel wat vragen, waarvoor dank. We willen uiteraard sowieso een verduurzaming van onze mobiliteit. Ik ben persoonlijk tevreden dat we vandaag al heel wat cargofietsen zien rondrijden, weliswaar cargofietsen die minder dan 1 meter breed zijn en waaromtrent ook geen proefproject nodig is. Alleszins heeft men federaal de regelgeving aangepast. Men heeft artikel 82, ten vierde, van de wegcode aangepast. Men heeft daar de mogelijkheid gecreëerd om proefprojecten op te zetten om ook cargofietsen voor goederenpallets te kunnen invoeren, tot een maximale breedte van 1,20 meter.

We hebben inderdaad een voorontwerp van besluit – want zover zijn we op dit ogenblik nog maar – ter goedkeuring voorgelegd, met als doel de procedure te doorlopen en tot adviezen te komen. We hebben nu inderdaad intussen de adviezen van de MORA gekregen. Die gaf in eerste instantie al in juni 2021 een advies over het verzameldecreet waarin we de mogelijkheid hebben gecreëerd om hier verder mee te gaan. Ik heb vanmorgen al opdracht gegeven aan de administratie om maximaal rekening te houden met die adviezen, omdat daar sowieso wel een aantal heel terechte bedenkingen in staan, zeker als het gaat over de vergunningsaspecten en over de vraag hoe zal worden geëvalueerd, om het jaar of in kortere perioden. Dat lijkt me sowieso iets dat we zeker moeten meenemen.

Het voorontwerp van besluit zal worden aangepast. Dat zal terugkomen. Desgevallend worden daar opnieuw adviezen over ingewonnen, maar we willen alleszins wel zo snel mogelijk met die proefprojecten van start kunnen gaan om ervoor te zorgen dat dat goederentransport, dat palletvervoer tot 1,20 meter ook kan gebeuren binnen de stedelijke kernen.

Ik ga het daarbij laten. Ik denk niet dat ik op elke individuele vraag moet ingaan. Dit is immers een voorontwerp van besluit. Het zal alleszins worden bijgestuurd. Ik neem zeker de bekommernissen mee die ik hier in de commissie hoor, maar ook deze die ik van de MORA heb gekregen, en ik vraag aan de administratie om zo snel mogelijk bij te sturen wat dat betreft. Uiteraard moet het veiligheidsaspect ook wel gehandhaafd blijven. Ik verwijs naar de vorige vraag. De ruimte is beperkt, en bredere fietsen kunnen natuurlijk in conflict komen met andere fietsen. De wegcode zegt op dit ogenblik dat die cargofietsen, waar het 50 kilometer per uur is, kunnen kiezen tussen het fietspad en de straat. We moeten daar dus natuurlijk ook de veiligheidsaspecten voor ogen houden. Dat is ook de bedoeling van dat proefproject. Nadien kunnen we dat evalueren, om dan ook te kunnen bepalen wat de juiste locatie zal zijn voor die brede cargofietsen.

Dit wordt dus vervolgd, maar we nemen uw bedenkingen zeker mee ter harte.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, dank u wel. Het verheugt mij te zien dat u kijkt naar wat experts zeggen, in dezen de MORA en zo. Ik denk dat dat heel wijs is. Anders botsen we opnieuw op muren. U kunt nu dus inderdaad niet antwoorden

op al die vragen. Ik hoop op heel veel bijsturingen op basis van de vragen die we hebben gesteld, maar ik vraag mij gewoon af hoe wij nu zullen weten hoe er wordt bijgestuurd. Als commissielid vraag je dat dan, en u hebt goede wil, maar hoe kunnen wij nu weten wanneer dat is bijgestuurd en of wij tevreden kunnen zijn?

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

**Stijn Bex (Groen):** Als ik het goed begrijp, is het daarvoor wachten op het ontwerpbesluit. Dan zullen we dat kunnen lezen en zullen we daar eventueel ook nog vragen over kunnen stellen.

Ik ben alleszins tevreden, minister, met uw antwoord dat u dit grondig wilt aanpassen of laten aanpassen op basis van de kritiek die er is gekomen. Ik wil toch echt een pleidooi houden om zo weinig mogelijk restricties op te leggen. Ik zou u een beetje kunnen parafraseren: ik ken geen enkel bedrijf dat leveringen doet en dat de bedoeling heeft om zijn personeel of de weggebruikers in onveilige situaties te brengen met van die fietsen. Ik denk dat bedrijven die daarmee bezig zijn, daar juist zeer veel aandacht voor gaan hebben. In die zin denk ik dat zo'n registratieplicht, zodat we goed weten wie daarmee bezig is en wat de ervaringen zijn, zodat we al die ervaringen kunnen meenemen in een evaluatiemoment, op dit moment moet volstaan. Ik zou daar niet te veel beperkingen en administratieve overlast aan koppelen.

Dan is er nog de plaats van die fietsen op de weg. U weet dat Brussel grotendeels zone 30 is en dat het een uitzondering is om 50 kilometer per uur te rijden. Daar nemen zulke fietsen niet meer plaats in dan een bestelwagen die eenzelfde volume kan vervoeren. Ik zou daar dus echt voor durven te gaan – dan gaat het trouwens ook veel sneller klaar zijn en kunnen we er sneller mee starten – om een zo simpel mogelijk besluit te maken, zodat mensen die daarmee aan de slag willen gaan, dat met zoveel mogelijk vrijheid kunnen doen. En dan moeten we goed opvolgen en goed evalueren, om te zien of daar eventueel moet worden bijgestuurd.

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

**Martine Fournier (cd&v):** Ik wil mij heel kort aansluiten, omdat ik het een heel interessante vraag en een heel interessant proefproject vind. Het kwam hier al verschillende keren aan bod. Als we voor die 'last mile' het leveren van pakjes met de fiets kunnen inzetten, denk ik dat dat echt een heel goede evolutie is. We hebben het in de commissie en in de plenaire vergadering ook al een paar keer gehad over de 'camionettisering'. Als we dat kunnen opvangen met dergelijke fietsen, is dat een goede zaak.

Collega Bex, ik hoor u heel vaak verwijzen naar Brussel. Het siert u ook dat u uw stad zo in de kijker zet, maar ik denk dat we Vlaanderen niet altijd kunnen vergelijken met Brussel. Brussel is een echt stedelijk gebied en in Vlaanderen hebben we toch wel veel meer landelijke gebieden. Maar het siert u dat u altijd ten volle voor uw stad gaat.

Minister, ik hoor dat het proefproject nog maar in de beginfase zit en dat er nog aanpassingen zullen worden gedaan. Dat is een goede zaak, maar we mogen het wel, zoals de collega's zeggen, niet te complex maken. Ik heb daar nog een klein vraagje bij. Ik denk dat de lokale besturen daar ook een belangrijke actor zijn. Op welke manier gaat u hen bij dergelijke projecten betrekken?

**De voorzitter:** De heer Bex wou zichzelf nog even aanvullen.

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ik had ook gevraagd hoe het stond met de ambitie om de stadskernen in 2025 emissievrij te bedienen. Daar hebt u niet op geantwoord. Dat staat wat los van die fietsen.

Collega Fournier, ik heb gewoon willen zeggen dat het niet echt mijn verwachting is dat er transportbedrijven met een bakfiets van Menen naar Roeselare gaan rijden over een weg waar je 70 kilometer per uur mag rijden. In die zin denk ik dat Vlaanderen wel meer op Brussel lijkt. In steden kan dat wel. Mensen gaan dat niet doen op landelijke wegen. *(Opmerkingen)*

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen. Zoals ik daarstraks al zei: dit was een ontwerpbesluit Vlaamse Regering. De bedoeling is dit nu aan te passen. Het moet dan ook nog naar de Raad van State. Ik heb er absoluut geen probleem mee om de commissie hier te verwittigen op het moment dat de aangepaste versie er is en die naar de Raad van State kan vertrekken. Jullie kunnen dat natuurlijk ook zien via de agenda van de Vlaamse Regering.

Alleszins ben ik het ermee eens – en ik denk dat we het er allemaal over eens zijn – dat we geen Kafka moeten hebben. We moeten altijd wel wat schipperen tussen de ene instantie en de andere instantie, maar ik denk dat er hier terechte bedenkingen zijn over veel te veel strikte regels en dat we dat dus moeten aanpassen.

Wat betreft de emissievrije stedelijke logistiek: mijn oprechte excuses dat ik die vraag inderdaad over het hoofd had gezien, maar er is een studie in de markt geplaatst die zo snel mogelijk opgestart zal zijn, en intussen is ook het overleg met de diverse stakeholders lopende. Ook dat loopt verder.

Mevrouw Fournier, uw bedenking is terecht als u praat over het verschil tussen meer perifere gebieden enerzijds en de meer stedelijke context anderzijds. We nemen alleszins ook die bedenkingen mee.

We willen volop gaan voor die duurzame logistiek en wat dat betreft is opnieuw dat overleg met die stakeholders van essentieel belang. Wordt alleszins vervolgd.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Het is een mooi verhaal hier, dat het aangepast zal worden. Het zou eigenlijk niet wijs zijn om daarmee door te gaan in de vorm die het nu heeft. Als u het ons wilt laten weten, zou ons dat opzoekingswerk besparen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Als de studie in de markt geplaatst is en het overleg met de stakeholders loopt, dan wens ik u veel werkkraft en goede moed om tegen 2025 de ambitie in het Vlaams regeerakkoord gerealiseerd te krijgen. Ik vermoed, eerlijk gezegd, dat het niet zal lukken.

Maar ik wou u wel vragen of het mogelijk is om wat meer informatie over die studie en dat overleg met de stakeholders te bezorgen. Doe ik dat in een schriftelijke vraag? *(Instemming van minister Lydia Peeters)*

Oké.

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