

vergadering **C57**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 november 2022

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het terugdringen van het aantal verkeersdoden – 449 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verloop van personeelsleden bij De Lijn tijdens de eerste vijf jaar na aanwerving – 453 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over afleiding achter het stuur – 472 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur – 476 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik in het verkeer – 478 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur – 484 (2022-2023)	14
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsteams – 479 (2022-2023)	22
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ambitie van de minister om sneller in te grijpen in de verkeersinfrastructuur op plekken waar dodelijke ongevallen plaatsvonden – 515 (2022-2023)	28

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het terugdringen van het aantal verkeersdoden – 449 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): In de nieuwe onderzoeksreeks 'Dossier Verkeersdoden' gaat de krant De Morgen in gesprek met nabestaanden en daders van dodelijke verkeersongelukken.

In een recent gepubliceerd artikel van die reeks gaat de journaliste in gesprek met een doodrijder die dronken en afgeleid was en bovendien ook nog te snel reed op het moment van het ongeval. Het artikel kaart de systematiek achter al deze ongevallen aan: telkens opnieuw komen dezelfde structurele oorzaken naar voren. Onder andere het gevoel van straffeloosheid wordt als oorzaak van de vele dodelijke ongevallen aangeduid.

Vele chauffeurs betalen met plezier een boete om hun overtreding 'af te kopen'. Daar zou het rijbewijs met punten een oplossing kunnen bieden. Waar de meeste Europese landen al werken met een puntensysteem, blijven wij achter.

Minister, in de vergadering van deze Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 10 maart 2022 stelde u, naar aanleiding van mijn vraag om uitleg over bestuurders met een strafblad die een dodelijk ongeval veroorzaken: "Ik heb daarstraks al gezegd dat we een interfederale samenwerking hebben. Er zijn verschillende werkgroepen. Daar bekijken we hoe we inzake sanctioneringen en handhaving nog intenser kunnen samenwerken. Als het dan specifiek over het rijbewijs met punten of een ander veeleer progressief sanctiesysteem gaat: dat zal ook mee op tafel liggen, om te kijken hoe we daar verder rond kunnen samenwerken."

Minister, kunt u de recente evoluties binnen deze werkgroepen schetsen? Welke initiatieven nam u in deze zaak? Kaartte u de invoering van het rijbewijs met punten recent nog aan bij uw collega's? Op welke manier wilt u de invoering ervan bespoedigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Moors, ik dank u voor uw vraag.

U vraagt naar de evoluties van de werkgroepen. We hebben op meerdere vlakken overleg met de collega's, collega's van de andere gewesten, maar ook de federale collega. We hebben enerzijds onze periodieke interministeriële vergadering, waarbij we tal van items, mobiliteitsgerelateerd, maar uiteraard ook met het oog op verkeersveiligheid, bespreken. Anderzijds hebben we onze samenwerking binnen het Interfederaal Verkeersveiligheidsplan 'All for zero', met onder andere de regelgeving van de e-steps.

Op het periodieke interministeriële overleg wordt over de invoering van het rijbewijs met punten wel eens gesproken en dan krijgen wij de terugkoppeling door minister Gilkinet, die daar federaal voor bevoegd is. Een laatste keer hebben we dat onder andere besproken op de vergadering van 8 juni, toen specifiek naar aanleiding van het Vias-rapport (Vias institute) van mei 2022. Daarbij werd duidelijk gezegd dat een progressief sanctiesysteem met inbegrip van een puntensystemen een goede zaak zou zijn.

Momenteel verloopt de voorbereiding van een eventuele invoering van een rijbewijs met punten op het federale niveau. We kijken samen met u uit naar de mogelijke ontwerptesten daarrond, maar daarvoor moet ik verwijzen naar de federale collega's.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb geen bijkomende vraag. Ik dank u voor de uitleg. We volgen het op.

Het is niet bedoeling om een heksenjacht te organiseren en om snel snel een rijbewijs met puntensysteem in te voeren. Maar we zijn het er allemaal over eens dat een mentaliteitswijziging bij de bestuurders cruciaal is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. In dat opzicht is het goed dat we naar zo'n rijbewijs zouden kunnen gaan, maar enkel aan de hand van een goed uitgewerkt en doordacht systeem.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Voorzitter, minister, collega, dank u wel voor de vraagstelling. Voor Vooruit is het rijbewijs met punten ook zeer belangrijk. Collega Vandenbroucke legde dat in de Kamer al vele malen op tafel. Wij kunnen inderdaad enkel hopen dat wegpiraten die telkens opnieuw dezelfde overtredingen maken, daar ook treffelijk voor worden gesanctioneerd. Het rijbewijs met punten is daar ideaal voor.

Minister, ik heb een vraag voor u. Ik hoor dat er geregeld overleg is. Ook op 8 juni was er een overleg. Maar we zijn ondertussen alweer november. Wilt u mee aan de kar trekken om verdere stappen te zetten richting de invoering van dat systeem?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De vraag van collega Moors is een kans om nog eens de verschillende partijstandpunten daarover duidelijk uit te spreken. Wij zijn, als Open Vld, ook voorstander van dat rijbewijs met punten, maar dan op voorwaarde dat de lichtste overtredingen – de eerstegraads – niet worden meegeteld, net om het beeld van de heksenjacht te bannen. De overige overtredingen uiteraard wel, om het kostbare goed van de verkeersveiligheid structureel vooruit te helpen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ook cd&v pleit al meer dan dertig jaar voor het rijbewijs met punten. Dat vinden wij ook heel belangrijk. Het is zelfs nog door wijlen Jean-Luc Dehaene in een wet gegoten, die nooit uitgevoerd werd. We zijn dus zeer blij te zien dat dit nu weer in de pijplijn zit.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Onze partij is er alvast geen voorstander van om zomaar het rijbewijs met punten in te voeren. Ik denk dat daar ook weinig draagvlak voor is. Ik denk dat een goede handhaving veel belangrijker is. Wanneer een rijbewijs met punten ingevoerd zou worden, dan heeft dat veel meer voorbereiding nodig dan men nu laat uitschijnen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Net voor de tussenkomst van de heer Verheyden wilde ik zeggen: alle neuzen staan hier in dezelfde richting, en iedereen is er pleitbezorger van om snel werk te maken van dat rijbewijs met punten. Misschien moet

er nog wel wat gediscussieerd worden over de modaliteiten. Ik dacht dat aan Vlaamse zijde de neuzen in dezelfde richting stonden, maar ik hoor dat de heer Verheyden er geen voorstander van is. Ik ben het met u eens, mijnheer Verheyden, dat ook een goede handhaving vooropstaat. Wij vragen heel vaak aan de federale collega's om daar zeker werk van te maken. Wij zorgen, inzake handhaving, voor heel onze infrastructuur, voor de trajectcontroles op gewest- en autosnelwegen. Wat dat betreft zijn we daarin zeker bondgenoten.

Los daarvan ben ik zelf ook wel believer van het rijbewijs met punten. Mevrouw Mertens zei het al: het is iets dat eigenlijk al decennia meegaat op mogelijke vergaderdata. Er is een kaderdecreet, maar er zijn geen uitvoeringsbesluiten. Ik denk dat we echt moeten kijken hoe snel we daar wél werk van kunnen maken. Als we onze verkeersveiligheidsstatistieken zien en als we van politierechters en andere mensen die er rechtstreeks bij betrokken zijn horen dat er heel veel sprake is van recidive en van veelplegers, dan denk ik toch dat een rijbewijs met punten op dat vlak een oplossing zou kunnen zijn, zonder dat het daarom een heksenjacht moet worden, zoals de heer Keulen terecht zegt. En nogmaals, we bespreken dat zeker met de federale collega's.

Mevrouw Lambrecht, ik heb daarstraks al gezegd dat we het er in juni op ons interministerieel overleg nog over hebben gehad. Nog deze week is het ook met de andere kabinetten van de respectieve mobiliteitsministers besproken. We houden dat dossier dus wel degelijk warm, maar het ei moet gelegd worden op federaal niveau. Ik denk dus dat ieder van ons goed geplaatst is om daar op federaal niveau nog een pleidooi voor te houden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, er zijn verschillende factoren die uitwijzen dat we op het vlak van verkeersveiligheid toch nog een tandje bij moeten steken als we willen landen op de Vision Zero tegen 2050. Er moet dan nog van alles gebeuren, en wij denken inderdaad dat de invoering van het rijbewijs met punten een bijdrage tot een hogere verkeersveiligheid kan zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verloop van personeelsleden bij De Lijn tijdens de eerste vijf jaar na aanwerving – 453 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, De Lijn kampt met een tekort aan personeel, zeker in het bijzonder chauffeurs. Dat is een open deur intrappen. Het is niks nieuws. Dat heeft natuurlijk wel een grote impact op de dienstverlening. Dat hebben we deze week nog kunnen merken in Antwerpen, waar men noodgedwongen de tramfrequentie heeft moeten verlagen om het personeelstekort op te vangen. Voor de zoveelste keer, spijtig genoeg, werd de dienstverlening van ons openbaar vervoer afgebouwd.

Minister, uit cijfers van u blijkt dat het verloop van medewerkers bij De Lijn het hoogst is in de eerste vijf jaar na indiensttreding. Nadien daalt het aantal medewerkers dat een andere uitdaging zoekt aanzienlijk. Van de 808 medewerkers die werden aangeworven in 2020 waren er op 31 december 2020 nog 724 in dienst en een jaar later, op 31 december 2021 waren dat er nog 667 of iets meer dan 80 procent. Vooral buschauffeurs lijken De Lijn snel te verlaten. Van de 356 chauffeurs

die in 2021 werden aangeworven, waren er op 31 december van hetzelfde jaar nog slechts 298 in dienst. 1 op de 6 chauffeurs verlaat dus al na enkele maanden De Lijn en gaat op zoek naar een andere uitdaging.

Dat zoveel personeelsleden na enkele maanden De Lijn verlaten, is alarmerend en zorgwekkend. Het lijkt er alleszins op dat er vandaag de dag toch duidelijk iets misloopt met de aantrekkelijkheid van het beroep van buschauffeur. Ik denk dat vroeger buschauffeurs heel fier waren op hun job, maar vandaag lijkt dat steeds minder het geval te zijn.

Minister, welke conclusies trekt u uit het grote verloop bij de personeelsleden van De Lijn in de eerste jaren na hun aanwerving?

Hebt u zicht op de redenen waarom personeelsleden, en in het bijzonder buschauffeurs, beslissen om De Lijn vroegtijdig te verlaten? Zo ja, wat zijn die redenen en welke werkpunten kunnen daaraan gekoppeld worden? Als u daar geen zicht op hebt, zou het misschien goed zijn om dat te vragen in exitgesprekken als mensen vertrekken bij De Lijn.

Welke initiatieven gaat u nemen om het verloop te verminderen en ervoor te zorgen dat werknemers langer hun engagement bij De Lijn opnemen?

En tot slot, zeker niet onbelangrijk: hoe ziet u het zitten om de job van buschauffeur bij De Lijn opnieuw aantrekkelijk te maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, dank u wel voor de vraag. Vooraleer ik inga op uw detailvragen wil ik toch even vermelden dat de cijfers waar u naar verwijst inderdaad dateren uit het antwoord op een schriftelijke vraag die u mij in januari van dit jaar gesteld hebt. Ik heb er uiteraard ook de persartikels die u dienaangaande gelanceerd hebt, en die in mijn ogen vrij negatief naar buiten gebracht werden, op nageslagen. U zegt dat de cijfers die u hebt van januari dit jaar alle alarmbellen moeten laten afgaan. U zegt ook dat het personeelsverloop heel groot is en dat de cijfers moeten aantonen dat het beroep van buschauffeur aantrekkelijker gemaakt moet worden.

Nu, ik ben altijd voorstander van aantrekkelijke voorwaarden in eender welke beroepscategorie. Mevrouw Robeyns, uiteraard mag u wat dat betreft altijd suggesties aanreiken als u die hebt. Maar we moeten wel alles in zijn juiste context plaatsen. Dat wil ik hier toch heel duidelijk stellen. We hebben niet langer dan gisteren nog in de plenaire vergadering gezegd dat de arbeidskrapte die er vandaag in heel veel sectoren heerst uiteraard ook De Lijn, maar ook NMBS, TEC en de MIVB niet vreemd is. Al onze vervoersmaatschappijen kampen daar dus mee, ook de private partners, maar ik denk ook heel wat andere sectoren.

U vraagt me welke conclusies ik trek uit het grote verloop. Het verloop bij De Lijn, collega's, – moet ik op de eerste plaats benadrukken – is eerder aan de lage kant. Het schommelt gemiddeld rond 3 procent. In vergelijking met andere bedrijven, andere sectoren is dat eigenlijk laag. Het is wel correct om te stellen dat het verloop zich meer concentreert op de eerste jaren dat iemand in dienst is. Enerzijds is dat een maatschappelijke trend, anderzijds kan de onregelmatigere planning in de eerste jaren van tewerkstelling als chauffeur hier ook een rol in spelen. De Lijn maakt dat altijd bespreekbaar, zit in overleg met de diverse vakorganisaties om daar continu structureel een verbetering in te brengen en om de lasten beter te verdelen over de medewerkers met verschillende anciënniteit binnen het hele team.

Wat uw tweede vraag betreft, mevrouw Robeyns, moet ik u meegeven dat De Lijn telkens exitgesprekken voert als een chauffeur of een medewerker beslist heeft

om De Lijn te verlaten. De werkorganisatie, uurregeling, vakantieregeling en het evenwicht tussen privé en het werk – de work-life balance – komen daarbij meestal als belangrijkste redenen naar voor voor vertrek. We weten natuurlijk, als we dan toch specifiek moeten verwijzen naar het Antwerpse, dat er ook vaak andere kapers op de kust zijn. Ik zeg nu maar: in Antwerpen is de haven van Antwerpen een zeer grote aantrekkingspool voor arbeidskrachten, en vaak wordt er wel eens personeel weggetrokken, onder meer ook bij De Lijn, omdat ze daar natuurlijk betere voorwaarden kunnen krijgen. Dat alles heeft weer te maken met de arbeidskrapte enerzijds en het feit dat men daar ook die 'war on talent' volop ziet gebeuren.

Wat uw derde vraag betreft neemt De Lijn wel initiatieven. Ik kan u meegeven dat De Lijn al verschillende initiatieven nam om het personeelsverloop tot een nog groter minimum te beperken. Dat doet ze enerzijds door het optimaliseren van het onboardingproces, anderzijds door het inzetten op de cultuur, en daarbij ook door voortdurend training te geven en ondersteuning van de teamcoaches, opdat iedereen zich toch maar zeer goed en comfortabel voelt binnen De Lijn. Als hij of zij zich niet comfortabel voelt, kunnen daar ook alle gesprekken rond gevoerd worden.

Alleszins zullen wij dat zelf – en dat hebben we zeker gedaan naar aanleiding van de recente problematiek in het Antwerpse – vanuit het kabinet continu blijven opvolgen. Ook de raad van bestuur van De Lijn doet dat, en we kijken ook telkens wanneer er bijkomende maatregelen nodig zijn.

Uw vierde vraag was: hoe zal men de job van buschauffeur opnieuw aantrekkelijk maken? Ik stel toch vast dat, als ik met chauffeurs of met medewerkers binnen De Lijn praat, ik daar altijd heel enthousiaste mensen zie, mensen die trots zijn op hun job, mensen die een sociaal engagement hebben, die blij zijn dat ze mensen kunnen helpen, mensen kunnen vervoeren om van de ene locatie naar de andere te gaan, en zodoende een heel belangrijke maatschappelijke rol hebben.

De Lijn wil sowieso haar chauffeurs zekerheid geven, en daarom starten chauffeurs meteen met een contract van onbepaalde duur. Ze starten dus niet met een proefperiode, maar onmiddellijk met een contract van onbepaalde duur. Zij krijgen een opleiding op maat, wanneer ze al in dienst zijn. En ze krijgen de kans om dicht bij huis aan het werk te gaan. Natuurlijk moet er bij een staking, als er 45 procent uitvalt, wel eens een herplanning gebeuren. Dat is voor niemand echt aangenaam. Maar opnieuw is daar het sociaal engagement om mensen toch op verplaatsing te kunnen brengen. Dat is opnieuw een belangrijk gegeven.

Ik heb ook al eerder, in de plenaire vergadering, gezegd dat er op de jobdagen die De Lijn recentelijk georganiseerd heeft, telkens heel veel interesse was voor een job bij De Lijn, en dat dat ook op zich aantoont dat buschauffeur worden bij De Lijn voor velen een aantrekkelijke job is, en dat daar velen naar kijken. Ik denk dat er al heel veel gedaan is om de job van buschauffeur aantrekkelijk te maken. Ik ben ook blij – en dat wil ik u zeker ook meegeven – als ik kijk naar de anciënniteit van de medewerkers bij De Lijn. Dat betekent dat vandaag ruim 60 procent van de medewerkers bij De Lijn een anciënniteit heeft van meer dan tien jaar. Ik denk dat dat toch ook een cijfer is dat voor zich spreekt. Ik kan u natuurlijk ook alle cijfers geven van mensen die een anciënniteit hebben van meer dan twintig jaar, van meer dan dertig jaar zelfs. U vindt al deze cijfers in het jaarverslag dat we hier in de commissie ook besproken hebben in juni van dit jaar.

Kortom: het is niet zo dat er als het ware een leegloop zou zijn, zoals sommige mensen het zouden willen doen uitschijnen, integendeel. We hebben natuurlijk, door de leeftijds piramide binnen De Lijn, een vergrijzingsproces, dat we overal wel zien. We hebben sowieso op jaarbasis telkens weer een vierhonderdtal nieuwe

medewerkers nodig. Daar werkt De Lijn ook aan. We zien ook dat dat gestaag wordt opgevuld. De krapte die we in Antwerpen hebben, daar heeft men misschien wat te laat op gereageerd. Maar we hebben daar ook onmiddellijk op ingespeeld en gezegd dat dit geen tweede keer kan. De maatregel die daar nu genomen is, is een tijdelijke maatregel, en men hoopt daar tegen januari alles weer op punt te hebben.

Dit gezegd zijnde, denk ik dat de persartikels niet helemaal conform de realiteit zijn, en ik hoop dan ook dat bij dezen een en ander rechtgezet kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, het verloop is inderdaad vooral in de eerste jaren groot. Dat heb ik ook willen benadrukken. Het klopt dat mensen na verloop van tijd in dienst blijven. Maar het is toch bijzonder zorgwekkend als mensen binnen het jaar al beslissen om De Lijn te verlaten.

Ik kreeg van chauffeurs de bevestiging – wat ik daarstraks ook heb gezegd – dat mensen vroeger fier waren om buschauffeur te zijn maar dat vandaag – spijtig genoeg en met alle respect voor het werk van buschauffeurs – die trots veel minder of niet meer aanwezig is. De belangrijkste reden daarvan is, naar ik hoorde – en u erkent dat wel, denk ik – het gebrek aan het zicht op een planning, de alsmaar grotere vraag naar flexibiliteit, de gesplitste roosters en de druk die dat met zich meebrengt op het bioritme en op het gezins- en het sociale leven. Het is belangrijk om daar, waar mogelijk, aandacht voor te hebben.

Ik heb begrepen – en dat is positief – dat er exitgesprekken zijn. Als ik de oorzaken hoor, dan komen die overeen met wat ik zeg. Zonder buschauffeurs zijn er natuurlijk ook geen bussen en geen trams.

Een tweede element dat ik wil aanhalen, is de gemiddelde leeftijd. Het blijkt ook uit de cijfers dat die jaar na jaar toeneemt. Ik herinner me nog, in het begin van de legislatuur en voor alle duidelijkheid voor uw tijd, dat uit een gesprek met de administrateur-generaal duidelijk bleek dat men de pensionering niet had zien aankomen en daar niet tijdig had op ingespeeld. Ik hoor u nu zeggen en toegeven dat dit in Antwerpen ook een stuk het geval is geweest. Op zich hebben wij dezelfde bezorgdheid. Ik wil niet per se negatief nieuws brengen, maar het is wel zo dat, als er geen buschauffeurs zijn, er geen bussen kunnen rijden. En als de werkdruk te hoog is, moeten we daar aandacht voor hebben en, waar nodig, maatregelen treffen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het voordeel, goede collega's en voorzitter, van vragen van de oppositie is dat ze altijd kansen voor de meerderheid zijn. Dat is ook zo in het bijzonder voor de minister en voor het uitvoerende orgaan.

Ik las het ook in het dagblad dat ons in Limburg zo dierbaar is, goede collega Robeyns, namelijk Het Belang van Limburg, en ik was verbaasd over de woordkeuze en vooral de adjectieven als 'absurd', eigenlijk paniekadjectieven. Het verhaal geldt vandaag voor alle sectoren, zoals bij de post, in het onderwijs, in de zorg, in de bouw, in het transport, bij de politie, de burgermedewerkers daar enzovoort. Men zou daar voor dat soort verloop kiezen, wat betreft de globale aantallen. Daarom is het goed dat er exitgesprekken zijn. Er kunnen soms specifieke factoren spelen; ik denk aan pesten op het werk. Het is goed om daar als werkgever van op de hoogte te zijn. 'L'embarras du choix' speelt vandaag, met een vergrijzende bevolking en een vergrijzende demografie, op de arbeidsmarkt. Mensen moeten ook langer werken, dus gaan de gemiddelden omhoog. Daar kun je al een stuk de verklaring in vinden.

Ik ken de sector van het openbaar vervoer heel goed. We zijn allemaal – samen met de chauffeurs, de pachters en De Lijn zelf – doordrongen van het principe 'de klant is koning', de reiziger is koning. Vandaag begint men bij ons in Lanaken bij De Heidebloem om 4 uur 's ochtends te rijden, men rijdt al om 4 uur de garage uit in het kader van het woon-werkverkeer. Ja, dat vraagt natuurlijk flexibiliteit van het personeel en daar staat ook meestal, terecht, een behoorlijke vergoeding tegenover. Ik denk dat de exitgesprekken heel erg goed zijn omdat je daaruit specifieke motieven kunt afleiden. Maar voor de rest moeten we zeggen dat De Lijn er, zelfs op een krappe arbeidsmarkt, in een technische sector, tot nog toe in geslaagd is – als het goed is moeten we het ook zeggen – om veel nieuwe krachten aan te trekken.

Wat het verloop betreft, ken ik de wereld van de aannemerij en de openbare werken ook heel goed. Vandaag hebben ze daar twee problemen: ze krijgen bouwmaterialen niet geleverd, maar ook medewerkers en bouwvakkers lopen weg omdat ze bij de concurrentie 5 euro meer kunnen verdienen, en daarmee komen plannings van openbare werken helemaal in de knoei. U zult dat ook in uw eigen gemeente al zijn tegengekomen.

Afgerond: ik denk, minister, dat u de vinger goed aan de pols heeft. Ik vind de koers van De Lijn daarin goed en ik vind de cijfers niet om te panikeren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, ik wil u danken voor het genuanceerde antwoord. Wat we daarover lezen, gaf misschien wat reden tot paniek die inderdaad, zoals collega Keulen zegt, niet nodig is. De Lijn doet hier wat nodig is.

Het is natuurlijk zo dat we in een tijd leven waarin vooral jonge mensen veel sneller van job wisselen dan, laten we maar zeggen, 'in mijn tijd' – maar nu begin ik echt als een oude persoon te klinken. Maar het is zo: de mensen namen een job aan en zaten daar tientallen jaren in. Dat gebeurt minder en minder. Zeker in een arbeidsmarkt waar er heel veel kansen zijn, gaan jongeren, al dan niet terecht, ook wel eens graag aan de andere kant piepen en nieuwe ervaringen opdoen. We kunnen daar alleen maar begrip voor opbrengen.

Maar wat ik natuurlijk wel spijtig vind, is dat De Lijn intussen heeft geïnvesteerd in de opleiding van die – meestal jongere – chauffeurs. Dat kost natuurlijk geld en middelen. Mijn vraag is of er, zoals weleens in de privésector gebeurt, in de arbeidsovereenkomst bepaalde clausules zijn opgenomen om dat toch op een of andere manier te recupereren of om hen toch nog meer aan zich te binden gedurende langere tijd. Misschien kan daar nog wat verder over worden nagedacht. Want die opleidingskosten zijn er toch ook. Diegenen die daarin slagen, die uiteindelijk kunnen voortwerken als chauffeur, hebben op die manier toch een extra rijbewijs in handen, waarvoor De Lijn dan in feite toch heeft betaald. Ik vind dat we moeten nadenken over wat er juridisch mogelijk is.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Er is door verschillende collega's en ook door de minister al wat gezegd over de woordkeuze van het oppositielid in kwestie, collega Robeyns, om dit probleem onder de aandacht te brengen. Ik denk dat je soms – en dat moet u ons gunnen, minister – als oppositielid iets harder moet roepen om gehoord te worden dan als minister.

De collega kaart wel twee zeer terechte problemen aan: enerzijds de werkomstandigheden en anderzijds dat De Lijn toch ook voldoende moet vooruitzien naar welke uitdagingen er op personeelsvlak op hen afkomen.

We weten dat De Lijn heel veel inspanningen doet om die werkomstandigheden zo optimaal mogelijk te maken, maar we weten ook dat er vanuit de Vlaamse overheid een steeds grotere vraag naar efficiëntie is om met nagenoeg constant blijvende middelen onder uw beleid en besparingen voordien toch meer te kunnen gaan doen. En dat zet natuurlijk ook druk op die chauffeurs. Het is dan ook zeer terecht dat we daar vandaag toch even bij stilstaan.

Er zijn twee vragen die ik u wil stellen. Ten eerste: gebeurt de opleiding op maat zeer frequent? Hebt u daar een zicht op binnen De Lijn? In welke mate worden er mensen gerekruteerd om ze dan zelf te leren om met de bus te rijden? Dat lijkt mij in een arbeidsmarkt met relatief veel laaggeschoolde werklozen, zeker in het Brusselse, toch een interessant pad.

Ten tweede: wat ik wel eens heb gehoord bij een werkbezoek aan een busbedrijf, is dat er verschillende loonschalen bestaan naarmate je met een bus voor De Lijn rijdt of met een bus die bijvoorbeeld langere ritten naar het buitenland maakt. In welke mate is de problematiek die collega Robeyns hier schetst een gevolg van het feit dat mensen die een opleiding hebben gevolgd bij De Lijn vervolgens de kans hebben om meer te gaan verdienen als buschauffeur? Blijkt dat uit die exitcijfers? Kunt u daar iets meer over zeggen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): We gaan zeker de raad van de andere oppositieleden meenemen, dat je af en toe eens goed moet roepen om bij de minister gehoor te krijgen. Wij nemen die raad als partij zeker mee. Dank u wel voor de suggestie. (*Opmerkingen van Stijn Bex*)

Alle gekheid op een stokje, minister, ik heb gisteren ook al gezegd dat het voor de chauffeurs van De Lijn die gisteren meegestaakt hebben over veel meer ging dan alleen koopkracht. Het ging ook over de arbeidsomstandigheden. Daarover hoor ik ook allerlei alarmerende situaties. Misschien is het wel eens interessant om te bekijken of het grote verloop van de chauffeurs zich vooral situeert in de grote en middelgrote steden en de daarbij horende routes, eerder dan in de rurale gebieden. Het onveiligheidsgevoel zou dan misschien wel eens een invloed kunnen hebben op hun beslissing. Ik kan me voorstellen dat oudere chauffeurs die situatie hebben zien evolueren in de loop der jaren, maar nieuwe chauffeurs worden ineens met die toestanden geconfronteerd. Dat kan natuurlijk vaak wurgend werken. Vandaar ook dat ze sneller vertrekken.

Ik heb van buschauffeurs vernomen dat er vroeger een regel bestond dat, wanneer iemand in dienst kwam, hij verplicht werd om gedurende een periode van vier tot vijf jaar te blijven. Als men dan vertrok, dan moest men zijn opleidingsvergoeding volledig terugbetalen. Dat nam af met de jaren. Uit het antwoord op een schriftelijke vraag die ik onlangs heb gesteld, blijkt dat die regel nog bestaat, maar de kost van een opleiding bedraagt ondertussen 10.000 euro. Dat is toch niet min. De regel bestaat nog, en men moet nog gedeeltelijk de opleidingskost terugbetalen, maar dat neemt dus nog verder af, en na drie jaar moet men niets meer terugbetalen. Misschien moet dat wel eens bekeken worden, of die regels niet kunnen worden aangescherpt. Het zijn vooral de oudere chauffeurs, mensen met een lange anciënniteit, die het slachtoffer zijn van het feit dat jongere chauffeurs veel sneller uitstromen. Daardoor verhoogt bij hen ook de werkdruk. Dat is misschien een interessante piste om eens te bekijken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt, minister, voor de antwoorden, en collega Robeyns voor de vraag. Ik zal niet ingaan op de woordkeuze in de kranten, want ik lees niet elke dag Het Belang van Limburg, maar wel op de inhoud, omdat ik

denk dat die relevant is. Ook al kunnen we vergelijken met andere bedrijven en met andere overheidsinstellingen en zien we dat er geen grotere uitval is dan elders, dan nog blijft het belangrijk. Ik hamer altijd op de kwaliteit van de dienstverlening. Dat weet u, dat heb ik gisteren nog eens herhaald. Daarvoor zijn voldoende en goed opgeleide chauffeurs en begeleiders op de bussen en trams natuurlijk cruciaal. Daarom is het zeker belangrijk om ten eerste te zorgen voor voldoende instroom, en ten tweede te zorgen dat die mensen tevreden zijn en blijven werken voor De Lijn en in het belang van de reizigers. Dat is echt niet onbelangrijk om te weten, en om een en ander in perspectief te plaatsen.

Ik denk dat het interessant zou zijn om in te zetten op de exitinterviews, zoals u zelf ook aangaf. Dat is heel belangrijk. Andere overheden en bedrijven doen dat ook om daaruit te leren. Ik denk dat dat cruciaal is.

Daarnaast vraag ik me af of er recent, of in de afgelopen tijd, nog personeelsbevestigingen zijn geweest, en hoe we die in dat kader kunnen inpassen. Ik denk dat ook een bevestiging van het personeel wel een interessant gegeven is en heel veel interessante documentatie kan bieden.

Ten derde vraag ik me ook af of het mogelijk is te onderzoeken – dat kan uit de exitinterviews komen – naar waar de mensen vertrekken, als ze ontslag nemen uit hun job bij De Lijn. Gaan ze in de privésector werken of komen ze bij andere overheden terecht? Als ze in de privésector terechtkomen, is dat dan opnieuw in de bus- of autocarwereld, zoals bij de eigen onderaannemers voor leerlingenvervoer of andere onderaannemers? Ik vermoed dat De Lijn niet de enige is die de krapte op de arbeidsmarkt voelt. Het zou interessant zijn om al die dingen in kaart te brengen. Ik hoef daar uiteraard vandaag nog geen antwoord op, maar ik vind wel dat De Lijn daar aandacht voor moet hebben. Volgens mij heeft ze dat ook wel, maar ik denk dat u zeker mag aandringen om daar verder onderzoek naar te doen en de vinger aan de pols te houden.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, u verwees daarnet inderdaad naar het jaarrapport van De Lijn dat we hier in juni besproken hebben. Ik herinner me dat, toen het over het verloop van het personeel ging, de heer Sauwens en mevrouw Schoubs zeiden dat er een probleem was bij startende vrouwelijke chauffeurs. Het verloop was er hoog, mede inderdaad door een onveiligheidsgevoel, maar ook door een probleem aan sanitaire voorzieningen, zeker op lange ritten. Is er al iets aan gedaan om dat obstakel te overwinnen? Dat lijkt me niet zo moeilijk. Als ik in Brussel rondloop, zie ik trouwens veel meer vrouwelijke chauffeurs bij de MIVB dan dat ik er in Vlaanderen zie bij De Lijn. Ik heb niet de cijfers om dat te staven, het is maar een gevoel. Het lijkt me niet zo moeilijk om dat obstakel te kunnen overwinnen. Werd daar al iets aan gedaan? Als we dat probleem voor de vrouwelijke chauffeur – toch de helft van de bevolking – simpel kunnen oplossen door meer sanitaire voorzieningen te treffen, dan vind ik dat we dat absoluut moeten doen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vele vragen. Ik heb hier niet de juiste ratio van vrouwelijke versus mannelijke chauffeurs bij me. Ik wil toch even teruggaan op wat ik in het begin gezegd heb. Als we kijken naar het hele verloop van het personeel bij De Lijn, dan is dat 3 procent. Als we dat vergelijken met tal van andere sectoren is dat laag. Dat benadruk ik toch eerst. Als we ook specifiek kijken naar de cijfers van 2021, waar mevrouw Robeyns naar verwezen heeft: in 2021 zijn er inderdaad 523 nieuwe mensen aangeworven; daarvan hebben een zeventigtal in de loop van dat jaar gezocht naar een andere uitdaging. Waar ligt dat aan? Is er meer nood aan flexibiliteit? Is er nood aan een betere work-lifebalance? Of is het zoals mevrouw Brouwers gezegd heeft: heel veel jonge mensen proeven eens van het een en gaan dan weer naar het ander?

Bovendien is er de attractiviteit van De Lijn. Ik heb dat daarstraks al geschetst, maar ik wil dat toch nog even opnieuw benadrukken. Je kunt binnen De Lijn beginnen zonder dat je het nodige rijbewijs hebt, het rijbewijs D om chauffeur of tramchauffeur te worden. Je kunt dat rijbewijs verwerven terwijl je al in dienst, al loontrekkende bent. Je volgt je opleiding. De Lijn heeft haar eigen VDAB-afdeling waarbij ze rijopleiding geeft. Je kunt je opleiding volledig volgen. Je wordt al betaald. Dan heb je dat rijbewijs en er is geen clause dat je dan bijvoorbeeld minstens vijf jaar in dienst moet zijn of dat je als je na twee, drie maanden dat je dat rijbewijs hebt, de 'boîte' verlaat, een vergoeding moet betalen. Dat is er niet. In die zin is het al een zeer attractieve werkgever.

Daarnaast hebben we de krapte op de arbeidsmarkt, een logistieke sector, de krapte bij de vrachtwagenchauffeurs, de krapte bij tal van andere sectoren – bij de toeristische sector misschien iets minder. Ook bij de pachters is er een enorme krapte. Er heerst dus een enorm grote krapte op de arbeidsmarkt, zeker voor eenieder met een rijbewijs D. Ik praat ook met de mensen van de private busmaatschappijen, in de logistieke sector. Overall hoor je hetzelfde: vind maar voldoende mensen die onmiddellijk beschikbaar zijn, onmiddellijk een rijbewijs D hebben en die onmiddellijk dat werk willen uitvoeren en, zoals collega Keulen aangeeft, 's morgens heel vroeg vertrekken voor reguliere ritten of voor leerlingenvervoer. Het is geen nine-to-fivejob. Het is een job die heel wat andere uren heeft. Ondanks dat alles is er eigenlijk over de verschillende jaren maar een gemiddeld verloop van 3 procent.

Men kan dan een pleidooi houden voor nog meer flexibiliteit. Collega's, wat hebben we de laatste jaren allemaal enorm geleerd? Het verhaal van het telewerk, enzovoort. Een buschauffeur kan natuurlijk niet gaan telewerken. Mevrouw Robeyns heeft zelfs gezegd: zonder chauffeur geen bussen die rijden. Dat klopt, maar zodanig veel flexibiliteit aan de dag leggen dat we allemaal kunnen gaan telewerken bij De Lijn, kan natuurlijk niet. Een aantal mensen in de administratie kunnen dat wel. Een chauffeur kan dat natuurlijk niet. Als we dat dan allemaal samen in één verhaal brengen, dan is dat verloop, dat vertrek bij De Lijn eigenlijk zeer laag.

Er waren vragen of we konden overwegen iets te voorzien inzake terugbetaling van de opleiding. Ik denk dat we dan de attractiviteit van De Lijn net naar beneden zullen halen. Dat moeten we dus juist niet doen.

Andere collega's vragen of de werkdruk te hoog is. Het zijn vroege uren. Ik hoor ook dat er misschien wat minder vrouwelijke chauffeurs zijn. Ik zie in mijn provincie wel veel vrouwelijke chauffeurs. Misschien is dat ook een beetje regiogebonden, dat weet ik niet. Ik krijg hier nog wat cijfers uit dat jaarverslag. 15 procent van de chauffeurs zijn vandaag vrouwelijk. Ik heb niet meteen gehoord dat er een uitstroom van vrouwelijke chauffeurs zou zijn vanwege sanitaire problemen en andere. Ik wil dat zeker nog eens navragen, maar ik zie niet dat dat een reden zou zijn om te vertrekken bij De Lijn.

Ik denk dat het veranderen van job heel erg speelt, dat men van andere dingen wil proeven. En zeker als men jonge kinderen heeft, is het niet altijd attractief om 's morgens om 4 of 5 uur en 's avonds na schooltijd ritten te moeten rijden. Dat begrijp ik natuurlijk. Iedereen kiest daar voor zijn eigen verhaal.

De Lijn leert heel veel uit de exitinterviews en probeert zoveel mogelijk in te gaan op de noden, bekommernissen of verzuchtingen die men heeft.

Een aantal mensen worden inderdaad weggekocht door bijvoorbeeld de petrochemiesector of de haven van Antwerpen. Ook daar zit men met een krapte en ook daar probeert men andere mensen te verleiden met tal van attractieve lonen of

andere elementen om die jobs ingevuld te krijgen. Maar als ik dat allemaal bij elkaar neem, dan lijkt een percentage van 3 procent me eerder laag.

Ik refereer aan het persbericht. Ik lees dat er dringend moet worden geschakeld, dat het beroep van chauffeur dringend aantrekkelijker moet worden gemaakt. Ik sta altijd open voor suggesties van eenieder. Ik heb hier niet direct gehoord welke suggesties er op tafel zouden worden gelegd om die job nog aantrekkelijker te maken. Maar ik sta open voor alles.

Uit de cijfers die op tafel liggen, zie ik toch dat het verloop relatief laag is. Ik hoop uiteraard dat dat zo blijft. Wanneer er zieken zijn en mensen die vertrekken, zorgt dat soms voor een aantal problemen. Het probleem in Antwerpen is een tijdelijk probleem. Men wil de reiziger centraal stellen en het aanbod her en der wat verschuiven. Soms betekent dit dat een tram niet om de acht maar om de twaalf minuten komt. In vele regio's hebben we de luxe niet om te praten over enkele minuten tijdsverloop. Ik zie sommigen al met de ogen rollen, maar dat is nu eenmaal zo. Dit is een tijdelijke maatregel, waarbij De Lijn alles op alles zet om dat tegen januari te hebben weggewerkt. Ik hoop alleszins dat ze daarin slaagt, zodat we weer een optimaal aanbod hebben en de reiziger weer te allen tijde de ritten kan hebben waar hij of zij om vraagt.

Kortom, we blijven alles nauwgezet opvolgen. Het is goed dat we het debat hebben gevoerd en dat we alles duidelijk hebben kunnen stellen. We kunnen alleszins zeggen dat De Lijn nog altijd een attractieve werkgever is. Heel veel mensen tonen interesse om te rijden met de bus of om een job als technisch of administratief personeelslid in te vullen. Het verloop is al bij al zeer laag in vergelijking met andere sectoren.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, uiteraard is het positief dat De Lijn attractief is en dat ze op een zo laagdrempelig mogelijke manier de toegang voor werknemers tot het bedrijf mogelijk wil maken. Maar we moeten natuurlijk waakzaam blijven voor die uitstroom. Als de instroom laagdrempelig is, moeten we ook de uitstroom bewaken. Ik vind het positief dat in de commissie globaal genomen iedereen daar heel bezorgd over is, ook over het welzijn van de buschauffeur – op nummer één – en, op twee, ook over de dienstverlening aan de reiziger die daaraan verbonden is.

We zullen dit samen verder mee opvolgen. De rapportering van die exitgesprekken is belangrijk. Naar aanleiding van het jaarverslag kunnen we daar binnenkort of volgend jaar misschien op terugkomen.

De voorzitter: Absoluut.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over afleiding achter het stuur – 472 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur – 476 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik in het verkeer – 478 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur – 484 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, collega's, uit een grootschalige steekproef van het verkeersinstituut Vias blijkt dat er steeds vaker gescrold en geswipet wordt achter het stuur.

Vias observeerde gedurende 2 maanden bestuurders op 161 verschillende plaatsen op verschillende momenten van de dag en van de week. Daaruit blijkt dat het om verontrustende aantallen gaat. Ik zal ze niet allemaal opsommen, maar bestuurders van bestelwagens en vrachtwagens zijn nog meer met elektronische apparaten bezig dan bestuurders van personenwagens. Bestuurders gebruiken op de autosnelweg ook vaker hun smartphone dan in de bebouwde kom. Wellicht speelt daar een vals gevoel van veiligheid omdat er daar minder of geen actieve weggebruikers zijn.

Uit het onderzoek blijkt ook dat bestuurders hun smartphone steeds vaker gebruiken om berichtjes te lezen of te scrollen, in plaats van te bellen. Dat is nog gevaarlijker omdat de aandacht op de weg daardoor nog minder is. Het is een probleem dat we al langer kennen.

Er is al heel wat gedaan rond sensibilisering. Vias is van mening dat enkel inzetten op sensibilisering niet volstaat en stelt voor om slimme camera's te gebruiken om de pakkans te verhogen. Minister, u hebt op mijn vraag die ik op 12 mei 2022 stelde, geantwoord dat "ANPR-camera's die wij langs onze gewestwegen hebben staan en die worden gebruikt door het AWW, (...) niet de functionaliteit (hebben) om ook op afleiding te controleren." We zijn, met andere woorden, heel veel geld aan het steken in camera's, maar die zijn eigenlijk niet in staat om dit probleem mee te verhelpen, terwijl er ook types van camera's bestaan waarmee dat wel zou kunnen. U hebt toen ook gezegd dat, omdat het gaat om een overtreding van de derde graad, dit niet kan worden opgenomen in de GAS-wetgeving. Ik wil u hierover graag de volgende vragen stellen.

Hoe reageert u op dit onderzoek van Vias?

Hoe evalueert u de sensibiliseringscampagnes om afleiding achter het stuur door gsm-gebruik tegen te gaan?

Bent u het eens met de stelling van Vias dat inzetten op sensibilisering niet langer volstaat, en dat het nodig is om de pakkans te verhogen?

Op welke manier wilt u de pakkans verhogen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, de collega heeft zojuist heel wat cijfers vermeld, ik ga ze niet allemaal herhalen. Maar inderdaad: afleiding door gsm's achter het stuur blijft een zeer groot probleem. Dat heeft het onderzoek van Vias nog eens aangetoond. Het gebruik van de gsm blijft een grote hinder in het verkeer, dat zegt u zelf. Vias schat dat er door gsm-gebruik achter het stuur minstens 50 doden op de wegen vielen en niet minder dan 4500 gewonden. Er moet een alarmbel bij ons afgaan. Ik ga onmiddellijk over naar mijn vragen, minister.

Wat vindt u van de resultaten van dit onderzoek van Vias?

Welke extra maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat bestuurders zich bewust worden van het gevaar van gsm'en achter het stuur?

Uit de steekproef van Vias blijkt dat het probleem zich vaker stelt bij bestuurders van bestelwagens en vrachtwagenchauffeurs. Plant u extra sensibilisering van deze bestuurders?

Vias pleit voor een camerasysteem dat gsm-gebruik achter het stuur kan opsporen om zo de pakkans te verhogen. Hoeveel van dergelijke camerasystemen bevinden zich vandaag reeds langs de wegen? Hebt u daar zicht op per provincie? Plant u een uitrol van meer dergelijke camerasystemen langs gewestwegen? Zo ja, waar en wanneer mogen we die camera's verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): De situatie is al heel goed geschetst, denk ik. Twee jaar geleden heeft Vias al aan de alarmbel getrokken over het gsm-gebruik achter het stuur. Collega en Kamerlid Jef Van den Bergh heeft daarvoor ook een wetsvoorstel gedaan, dat in januari van dit jaar goedgekeurd werd door de Kamer. De wegcode is aangepast om al die elektrische toestellen met schermen achter het stuur te verbieden. Ook de graad van overtreding werd verhoogd. Zoals de collega's al aangehaald hebben, zien we dat bij autobestuurders ongeveer 2 procent van de bestuurders zijn gsm gebruikt, 4 procent bij bestuurders van bestelwagens, en zelfs 6 procent bij bestuurders van vrachtwagens.

Het blijkt niet heel duidelijk uit mijn vraag, maar ik had het eigenlijk meer over het gsm-gebruik in het verkeer, want ook voetgangers manipuleren vaak hun gsm en zijn daarbij niet oplettend, waardoor er een grotere kans is tot ongevallen. Dit gebeurt ook bij fietsers. Er wordt zelfs vaak gefilmd op de fiets. Dat wordt dan op social media gepost, omdat mensen zelfs niet stilstaan bij het feit dat het verboden is. Dat is zeker ook een heel gevaarlijke toestand.

Van mijn kant ook, minister, heb ik dezelfde vragen. Welke conclusies trekt u uit dit onderzoek? Welke maatregelen werden al genomen? Hoe zult u deze evalueren? Volstaat sensibilisering, of moeten we toch wat strenger optreden? Maar nu is ook het voorstel gekomen van de Federale Regering om die ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) in te schakelen in een proefproject. Wilt u naar aanleiding van dit onderzoek nog verdere stappen zetten in het sensibiliseren van de bevolking? Zult u ook concrete acties ondernemen, specifiek naar bestuurders van bestelwagens of van vrachtwagens?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, als je als laatste aan de beurt mag komen, is er natuurlijk al heel veel gezegd. Maar ik wil nog even duiden dat uit de cijfers blijkt

dat bij de bestuurder die een tekst of een nummer intypt, het risicofactor maal twaalf gaat. Dus die risicofactor verhoogt met factor twaalf als men afgeleid wordt door het gebruik van een gsm. Dat is alarmerend, vandaar ook mijn vragen, minister. Hoe reageert u op de cijfers van Vias? Welke initiatieven zult u nemen om het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer te ontmoedigen, ten voordele van de verkeersveiligheid? En tot slot: welke stappen hebt u reeds gezet ten aanzien van de technologische mogelijkheden om afleiding te kunnen vaststellen met automatisch werkende toestellen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor deze vragen. Het zijn veel dezelfde vragen. Ik zal ze ook allemaal in blokken beantwoorden. Het zijn ook allemaal heel terechte vragen. We weten natuurlijk allemaal dat afleiding een van de drie killers is in het verkeer. Er wordt heel veel gevraagd aan mij wat we gaan doen of wat we ervan vinden, maar eigenlijk moeten we gewoon elke burger, iedereen die zich verplaatst in het verkeer, sensibiliseren. En zoals terecht gesteld is, geldt dat niet alleen voor een bestuurder van het gemotoriseerd verkeer, maar ook voor een voetganger, een fietser, elke actieve weggebruiker, kortom iedereen die zich in het verkeer begeeft. Die moet oplettend zijn, en die moet bezig zijn met wat hij op dat moment doet, met name zich verplaatsen, op een veilige manier, rekening houdend met de anderen, en het liefst van al ook altijd oogcontact hebbend met de anderen, in plaats van continu op gsm of welke apparatuur ook te zitten.

Wat dat betreft: als men mij vraag wat ik vind van dat onderzoek van Vias, dan weten we allemaal dat afleiding een groot probleem is, een grote bedreiging voor de verkeersveiligheid. In dat opzicht is 2 procent van de afgeleide bestuurders sowieso 2 procent te veel. Gelukkig betekent dat ook wel dat er heel veel wel alert bezig zijn, en zorgen dat ze wel met het oog op de weg bezig zijn, of met het oog op de medegebruikers. Dat komt alleszins op de eerste plaats.

Het Vias-onderzoek moet gekaderd worden in een groter Europees onderzoek, waarin ook een aantal key performance indicators (KPI's) zijn opgenomen en waar alles aan gerelateerd zal worden. De finale rapportering zullen we nog wat later krijgen, en dan zullen er specifieke aanbevelingen en conclusies zijn. Dan kunnen we kijken naar wat andere landen, en uiteraard ook de andere gewesten in België, daar specifiek aan zullen koppelen, zoals ook voorzien in de 'All for zero'-visie van ons interfederaal verkeersveiligheidsplan.

Een aantal collega's vragen me wat er tot nu toe al gedaan is, en om een duiding te geven rond de sensibiliseringscampagnes en werken die al gebeuren.

U weet dat er heel wat sensibiliseringscampagnes lopende zijn. In augustus 2019 werd een eerste keer gesensibiliseerd met het concept 'automodus'. Dat was een bewuste keuze om de autobestuurder erop te attenderen dat afleiding in het verkeer absoluut moet worden gemeden. De bedoeling was om de smartphone buiten handbereik te houden, de 'niet storen'-functie in te schakelen of het toestel gewoon op 'stil' te zetten. Deze campagne scoorde redelijk goed wat betreft bereik, met 62 procent van de doelgroep. Dat is althans wat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ons daaromtrent meedeelt.

In 2021 is deze campagne nog eens herhaald. Toen was er een score qua bereik van 66 procent. Dat is dus een stijging, en die wordt als positief geëvalueerd.

In mei 2022 heeft men de insteek wat veranderd. De campagne legde meer de focus op 'negeer je gsm'. Ik denk dat u zich die borden nog wel herinnert die langs onze gewestwegen stonden: 'negeer je baas' of 'negeer je lief' werden gebruikt om te teasen, en om daar meer aandacht voor te vragen. In plaats van 'automodus'

gebruikt men in Nederland 'MONO-campagne'. Dat heb ik vorige week zelf nog gezien. Dan moet je toch ook even kijken, want wat bedoelt men met MONO? Niet iedereen is daar onmiddellijk goed mee vertrouwd. Daarom hebben we het met die laatste campagne iets directer gedaan met 'negeer je gsm'. Daarmee bleek het bereik 74 procent te zijn. Dat is dus een hoger percentage. Die campagne scoorde dus qua duidelijkheid en geloofwaardigheid hoger dan andere. In de postevaluatie van deze laatste campagne bleek zelfs dat er een bereik was van 81 procent. Dat is toch positief.

We plannen in de toekomst nog nieuwe sensibiliseringscampagnes. We blijven daar dus zeker op inzetten.

Naast de grootschalige campagnes is het natuurlijk ook belangrijk om in te zetten op educatieve aspecten. Ook dat doen we. Ik verwijs daarbij onder andere naar het terugkommoment, waarbij voor nieuwe bestuurders gefocust wordt op het gebruik van de smartphone en van afleiding tout court. Er worden daar een aantal praktijkoefeningen gedaan – ik heb ze zelf ook ooit al eens gedaan – waarbij je, terwijl je aan het rijden bent, gebeld wordt. Je wordt op dat moment automatisch geconfronteerd met bijvoorbeeld een hevige regenstraal, en dan zie je meteen hoe snel je afgeleid bent, en dat je reflexen dan een pak minder zijn. Daarop wordt dus bij het terugkommoment volop ingezet.

Verder hebben we begin dit jaar in samenwerking met de Boerenbond het project 'verkeersveiligheid op landelijke wegen' opgezet. Jongeren proberen we te bereiken via de verkeersweken in het secundair onderwijs. We hebben specifieke maatregelen genomen voor de koerier- en bezorgbedrijven. Ook daar is er een aangepast opleidingspakket. Dan hebben we ook nog het project Truckveilig. Ik ga daar niet overal in detail op ingaan, maar ook op educatief vlak zetten we dus in op tal van facetten.

Jullie vragen ook allemaal naar de handhaving, collega's. Handhaving en het vergroten van de pakkans is sowieso een heel belangrijk aspect. Alleen met sensibilisering en met educatieve maatregelen zullen we er niet geraken.

Een aantal collega's hebben al gezegd dat de wetgeving al wat verstrengd is, in die zin dat de sanctie voor afleiding verhoogd is van de tweede naar de derde graad, en dat men daar via de aanpassing van de federale regelgeving nog meer op wil inzetten. Dat is op zich een goede zaak.

Maar ook de pakkans moet vergroot worden. De heer Bex verwijst daarvoor terecht naar de eerdere vragen die jullie daaromtrent gesteld hebben. We moeten de pakkans verhogen, en daarvoor moeten we kijken hoe we daar massaal met camerasystemen op willen inzetten. Mijn federale collega, Georges Gilkinet, gaat daar ook volop werk van maken. Hij is daarmee bezig. We stoten daar natuurlijk telkens ook wel op het probleem van de privacywetgeving. Dat weten jullie ook wel, denk ik. Maar ik kan de initiatieven die federaal collega Gilkinet neemt om dat camerasysteem te faciliteren alleen maar toejuichen. Ik hoop dat men daar heel snel resultaat in kan boeken, zodat men de overtredingen op basis van artikel 8.4 van de wegcode met een specifiek camerasysteem effectief kan detecteren en zodoende de handhaving kan verhogen.

Wat betreft de specifieke camera's die wij hebben staan, is het van belang dat er meer dan voldoende spelers op de markt komen die niet alleen een eigen camerasysteem met die specifieke functies op de markt brengen. U weet dat we volop inzetten op die trajectcontroles, op de camerasystemen die we hebben. We hopen dan ook dat er een aparte beeldverwerkingsmodule komt die wij dan kunnen integreren op onze trajectcontroles, zodat we onmiddellijk een en-enverhaal hebben, waarbij we gelijktijdig kunnen focussen op handhaving van snelheid – die andere grote killer – maar ook op opleiding.

Maar eerst moet er natuurlijk een cruciaal element worden ingevuld, en dat is dat sluitend wettelijk kader, waar die privacykwestie nog speelt. Ik hoop dat we daar snel meer duidelijkheid krijgen en dat we die bijkomende tools dan effectief aan onze camera's kunnen koppelen. Ik ben daar alleszins voorstander van en wil u wat dat betreft zeker geruststellen. Zodra het wettelijke kader sluitend is en die beeldverwerkingsmodules apart kunnen worden geënt op onze bestaande camera's en toestellen zullen we zeker niet nalaten om dat te doen. Want het vergroten van de pakkans, de handhaving, is nu eenmaal het sluitstuk inzake ons verkeersveiligheidsbeleid. We kijken wat dat betreft naar onze federale collega's, maar ik hoop dat we daar zeer snel een doorbraak in kunnen verwachten.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Collega's, ik denk dat we inzake afleiding een beetje hetzelfde zien als wat we inzake snelheid hebben gezien. We weten van allebei dat ze bijzonder nefast zijn voor de verkeersveiligheid. En bij snelheid hebben we ook geprobeerd om dat met sensibiliseren aan te pakken. Minister, ik denk niet dat u mij zult tegenspreken dat een liberale minister twintig jaar geleden niet zo enthousiast zou zijn geworden over snelheidscamera's als u dat vandaag bent. Ik vind dat een goede zaak, dat is een goede evolutie. Wat afleiding betreft, denk ik dat we voor hetzelfde staan. Ik juich ook toe dat u de moed hebt om dat te zeggen. Ik hoop dat alle collega's dat hier zullen doen, ook de collega's die daarnet hebben gezegd dat ze het niet goed weten wat het rijbewijs met punten betreft, maar dat ze handhaving wel heel belangrijk vinden. Ik ben dan ook heel benieuwd naar de visie, ook van het Vlaams Belang, op deze problematiek.

Maar wij geloven inderdaad echt dat je ook moet controleren op die afleiding en daar moet handhaven. Het probleem van de privacy is een probleem dat moet worden opgelost. We moeten niet weten wat de mensen in hun auto doen, we moeten weten of ze worden afgeleid door gsm-gebruik. Dat is wat er moet worden gecontroleerd. En de technologie – dat laat ik mij alleszins vertellen – laat het ook toe om alleen dat te gaan controleren. We moeten daar voldoende wettelijke waarborgen voor voorzien. Maar we moeten ook durven te zeggen dat wie vandaag nog met zijn gsm in de hand achter het stuur zit, eigenlijk ongeoorloofd gedrag vertoont en dat we dat als samenleving niet meer tolereren.

Minister, wat betreft de technische camera's die Vlaanderen al installeert, gaat de technische uitleg mijn petje te boven. Maar dat is vaak zo met technische uitleg, ik ben daar niet zo sterk in. We moeten vermijden dat, op het moment dat de federale overheid de mogelijkheid zou bieden om dit te gaan controleren, we dan nog moeten beginnen met onze camerasystemen te updaten om op zoek te gaan naar nieuwe systemen. Als ik u goed heb begrepen, hebt u mij in mei gezegd dat het eigenlijk niet kan en zegt u vandaag dat u hoopt dat het in de toekomst wel zal kunnen. Werkt u dan aan een concreet plan om dat uit te rollen? Hoe krijgt dat vorm?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, bedankt voor de info. Het is inderdaad het beruchte en-en-verhaal: aan de sensibilisering doet u genoeg, aan de educatieve aspecten doet u genoeg, maar aan de handhaving stroopt het door het federale door het ontbreken van een sluitend wettelijk kader. U hebt dat uitgelegd.

Ik ga iets korter zijn dan de collega, want eigenlijk zeg ik in het kort wat hij in het lang gezegd heeft, maar ik heb begrepen dat u zegt dat u dat bij de trajectcontroles zult proberen te integreren. Ik heb eigenlijk exact dezelfde vraag. Gaat u nu al proactief kijken of die zaken misschien mogelijk zijn tegen dat dat wettelijk kader

er is, dat dat nieuwe bij manier van spreken een maand later al geïntegreerd kan worden in de bestaande trajectcontroles?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Zoals u zegt, minister, is het een en-enverhaal: én sensibilisering én educatieve maatregelen én handhaving. Ook in de rijopleiding is het belangrijk dat daar al op gehamerd wordt.

Het is ook heel fijn om te horen dat bij dat terugkommoment echt ingezet wordt op de specifieke situaties waarbij er regen valt wanneer ze de gsm in de hand hebben. Het lijkt me de beste manier om echt te doen inzien dat het heel gevaarlijk is. Ik merk ook dat alle genomen acties voor een heel breed publiek zijn, dus gericht op alle doelgroepen. Daar zitten we dus zeker ook heel goed. Dat is fijn om te horen. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoorden. Veel is al gezegd.

Vorige week heeft in de media gestaan dat er een nieuw proefproject komt dat slimme camera's zou inzetten om gsm'ende automobilisten te betrappen. Drie jaar geleden was er ook al een dergelijk proefproject. Maar nu zouden ze een stap verder gaan en zouden de betrachte bestuurders ook echt beboet kunnen worden. Vorige week zou dan de laatste hand gelegd zijn aan de nieuwe overeenkomst tussen Vias en de Federale Regering. Het proefproject zou worden uitgerold in één Brusselse, twee Vlaamse en twee Waalse gemeenten. Ik weet niet of u meer informatie hebt over welke gemeenten daarvoor in aanmerking komen. Ik heb van u wel begrepen dat u dergelijk project ook wel zou willen inzetten in Vlaanderen, met name dan door een bijkomende module te laten plaatsen in die trajectcontroles. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, ik wil gewoon aansluitend dit zeggen. Een ervaren politieman – ik heb het al vaker herhaald – zei mij: 'Marino, drie vierde tot 80 procent van de ongevallen zouden niet plaatsvinden als iedereen in het verkeer zijn manieren hield.' Het ging dan over snelheid, over alcohol, drank en drugs – en drugs wordt erger dan alcohol en drank – en over afleiding. Minister, burgerzin, de eigen verantwoordelijkheid van de overtreder, kan inderdaad niet genoeg benadrukt worden. De pakkans vergroten door middel van de technologie is volgens mij een stap die u zonder aarzelen moet zetten. Men wordt nooit beloond voor het leed dat men voorkomt. Slachtoffers die op die manier niet moeten vallen, dat zal u misschien nooit ergens ten goede worden aangerekend, maar de samenleving kan er alleen maar beter van worden. Daarom doen we aan politiek.

Ten tweede, en dat heb ik nog geen van de collega's horen zeggen, is er ook de economische schade. Iedereen kent toch het fenomeen aan verkeerslichten, aan kruispunten, maar ook files die weer aantrekken, waar, zelfs al staat het verkeerslicht op groen of geraakt een file weer vlot, rijvakken nog altijd geblokkeerd staan omdat degene die daar aan de kop staat, helemaal afgeleid is en misschien bezig is met mails te beantwoorden of met zijn sociale media of weet ik veel. Maar als je je ogen de kost geeft, is dat iedere dag toch een fenomeen in het verkeer.

Ik ben expert files ten oosten van de Zenne, de E314 en de E40. U kent die ook heel goed, minister. Je ziet het elke dag gebeuren dat mensen helemaal gefocust zijn op die iPhone of zelfs op een iPad terwijl een file weer vlot trekt of de verkeerslichten al weer op groen gesprongen zijn en de betrokkene mentaal nog helemaal in andere werelden, in andere oorden vertoeft. De economische schade

daar voorkom je er ook mee. Dat zijn allemaal redenen om inderdaad door te gaan: na sensibilisering ook via technologie de pakkans vergroten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, iedereen weet wel dat gsm-gebruik in de wagen niet kan. Wie betrapt wordt, moet op de blaren zitten. In dat verband kunnen we trouwens ook verwijzen naar de vragen van collega Ryheul in het verleden rond onder ander het plaatsen van slimme camera's die gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren. Dus ja, wie gsm't weet dat hij tegen de lamp kan lopen. Die handhaving moet gebeuren. Ik hoop dat dat een duidelijk antwoord is op de vraag van de collega.

Maar camera's plaatsen om een heksenjacht te openen, daar zijn we geen voorstander van. Wat is afleiding? Mag men in de wagen de kinderen nog een standje geven wanneer ze het 'uithangen'? Dan is men ook afgeleid. Mag men z'n radiozender nog wisselen in de wagen? Want dan is men ook afgeleid. Waar begint het en waar houdt het op? Wanneer men camera's gaat plaatsen om camera's te plaatsen om zoveel mogelijk boetes te kunnen uitschrijven, om er een financieel model van te maken, dan zijn we daar geen voorstander van. Als men dat doet, ook daar, moet er een goed uitgewerkt kader zijn, zodanig dat er geen misverstanden ontstaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen en suggesties. We zijn het er allemaal over eens: de drie killers kennen we, we moeten volop inzetten in de strijd ertegen. We kunnen blijven sensibiliseren. We kunnen tal van educatieve maatregelen nemen, maar we moeten ook blijven handhaven als we echt een kentering willen krijgen in de cijfers voor verkeersveiligheid.

Collega Keulen had het daarstraks over economische schade. De economische schade is ook door Vias ooit gecalculeerd. Wat is de economische schade van al onze verkeersongevallen? Wel, dat komt neer op net geen 3 procent van het bbp, zeg maar ruim 13 miljard euro. Dat is nu wel op nationaal niveau. 13 miljard euro zijn de kosten van al onze ongevallen. Dat zijn dodelijke ongevallen, ongevallen met zwaar lichamelijk letsel enzovoort. Dat is het financiële cijfer, maar daarnaast is er – ook weer opnieuw – het lichamelijk leed, het menselijk leed, mensen die kinderen verliezen, ouders verliezen, broers of zussen verliezen, collega's verliezen. We moeten alles op alles zetten om een kentering te kunnen krijgen in die statistieken.

Dan is handhaving een heel belangrijk aspect. Misschien was het twintig jaar niet aangewezen om camera's te plaatsen. Ik ben alleszins wel een believer, mijnheer Bex, om camera's te plaatsen. U weet dat wij heel wat extra trajectcontroles geplaatst hebben langs onze gewestwegen. Tegelijk ben ik blij dat ik zie dat heel wat lokale besturen ook inzetten op de GAS-boetes, dat heel wat lokale besturen ook overgaan tot het handhaven in de zone 30, de zone 50, waar vroeger niet geverbaliseerd werd en waarbij we nu door de depenalisering ook aan de lokale besturen de mogelijkheid geven om de handhavingstools enorm te verhogen. Dan gaat het heel vaak over snelheid.

Maar de afleiding is en blijft ook een heel groot probleem en we horen en zien het ook allemaal continu. Hoe vaak zie je niet langs je iemand rijden die op de gsm bezig is. Soms ziet men zelfs vrachtwagenchauffeurs met tablets een film afspelen. We moeten daar iets aan doen. Zolang de mindshift of de burgerzin niet bij eenieder van dien aard is dat dat absoluut 'not done' is en dat je daardoor niet alleen jezelf maar ook andere mensen in gevaar brengt, moeten we inzetten op het verhogen van de pakkans.

Daaromtrent wil ik zeker nog even wat verduidelijken. Ik denk dat ik inzake het technische aspect niet voldoende duidelijk geweest ben. Wat moet er nu gebeuren om die pakkans te verhogen? Enerzijds – ik denk dat dat wel duidelijk is – wordt op dit moment op federaal niveau het inzetten van de camera's om de inbreuken op artikel 8.4 van de wegcode te kunnen beboeten, verder uitgerold. Er zijn op dit moment een aantal proefprojecten lopende. Maar los daarvan moet de federale regelgeving, de camerawetgeving aangepast worden. Daar speelt nog altijd het issue van de privacywetgeving. Dat is één.

Ten tweede is er het technische element. De camera's die wij nu geplaatst hebben, waren gefocust op snelheid. Die hebben op dit ogenblik niet de functionaliteit om ook te filmen wat allemaal in de auto zelf gebeurt, of er daar al dan niet sprake is van afleiding. Wij zijn dus sowieso vragende partij – ik verwacht ook dat de technologische vooruitgang en ook de spelers op de markt zich daar gaan enten – dat er straks veel meer spelers zijn die niet een camera op de markt brengen die tot nu toe gebruikt is door Vias in een aantal proefprojecten, een camera die alleen datgene meet wat gebeurt in de auto, of er daar afleiding is, gebruik van gsm, enzovoort. Wij willen dat dat een functionaliteit is die bijkomend geïnstalleerd kan worden op onze bestaande camera's die nu al de snelheid meten. Zodra dat er is, willen we dat zeker en masse uitrollen bij onze bestaande camera's.

Die bestaande camera's van ons zijn bovendien allemaal gelinkt op basis van het protocolakkoord dat we met de federale overheid hebben op het AMS-systeem (Automatic Number Plate Recognition Management System). Dat AMS-systeem wordt uitgelezen door de gewestelijke verwerkingscentra. De gewestelijke verwerkingscentra zitten bij de federale politie. De federale politie leest dus onze camera's uit, op dit ogenblik alleen voor snelheid, en koppelt daar de boetes aan. Als er dus straks de mogelijkheid is om die bijkomende functionaliteit op de ANPR-camera's te zetten, om daar ook de functionaliteit 'afleiding' te zetten, dan is het ook nog bijkomend nodig dat het AMS ook de functionaliteit krijgt om afleiding te kunnen uitlezen en zodoende pv's te op te maken voor afleiding en voor snelheid, of voor beide samen – hopelijk moet dat niet veel vastgesteld worden. Er moet dus een dubbele techniciteit gebeuren. Het moet op onze camera's technisch aangepast worden, maar het moet ook op dat ANPR-managementsysteem technisch aangepast worden, zodat er ook effectief een pv kan volgen. Dat is het technische. Ik weet dat dat vrij complex lijkt, maar dat even ter verduidelijking.

Ik hoop dus ten eerste dat het straks op de markt is, dat we het kunnen integreren als de wetgeving aangepast is. En ten tweede hoop ik dat het AMS ook snel zorgt dat zij het ook mee kunnen uitlezen. Dat is dus wat nog moet gebeuren. Daarom ben ik dus vragende partij aan de federale overheid om ervoor te zorgen dat de regelgeving aangepast is en dat het AMS-systeem ook aangepast is, zodat wij er dan ook zeker snel voor kunnen zorgen dat die bijkomende tools er komen.

Maar burgerzin is en blijft natuurlijk het belangrijkste. Het zou inderdaad bij iedereen van dien aard moeten zijn: rijden en gsm'en of appen of wat dan ook is absoluut 'not done'. Hou je aan de regels. Autorijden is een werkwoord, zoals we vaak zeggen. En een werkwoord is: focus daarop, wees alleen bezig met rijden, of dat nu met de fiets is of als voetganger of met een gemotoriseerd voertuig. Dat is op zich en blijft een heel belangrijk aspect. We zullen moeten blijven hameren op de burgerzin en de verantwoordelijkheidszin.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, voorzitter. De collega-vraagstellers zullen mij verbeteren maar ik denk niet dat iemand het hier had over de autoradio luider of stiller zetten, de kinderen een standje geven of ergens krabben wanneer het jeukt, maar dat het hier, voor alle duidelijkheid, effectief gaat over smartphonegebruik

en dat we dat ook alleen maar willen vaststellen met die camera's die inderdaad in de auto zouden kunnen filmen.

Minister, ik hoor u uitleggen hoe complex het allemaal nog wordt voordat die camera's, die er nu al staan, ook zullen kunnen wat u vandaag zegt dat ze eigenlijk zouden moeten kunnen. U hoopt dat ze dat snel zullen kunnen, maar ik denk dat u toch niet gewoon op de fabrikanten mag wachten, wachten tot zij zelf een toestel of een applicatie op de markt zullen brengen die dat toelaten. Ik hoop toch dat u zelf ook al initiatieven neemt om, bijvoorbeeld bij nieuwe bestellingen van camera's, dat al effectief te vragen. U staat regelmatig in de krant met de nieuwe trajectcontroles die u laat installeren. Die dingen worden toch nog altijd besteld. Kunnen wij als overheid niet zelf opleggen of aanmoedigen dat bedrijven dergelijke dingen ontwikkelen? Er bestaat zelfs een term voor wanneer de overheid zelf innovatie stimuleert, maar die ontgaat mij nu. Ik denk dat dit daar een mooi voorbeeld van zou kunnen zijn. Blijf alsjeblieft niet gewoon wachten tot het komt aanwaaien maar neem zelf initiatief.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, voorzitter. Minister, 50 doden per jaar, 4500 gewonden: het is goed dat we hier met de commissie op één lijn staan om u aan te moedigen om inderdaad niet zomaar af te wachten maar misschien proactief toch al alle stappen te zetten die u kunt zetten. Zo kunt u, zodra die wetgeving sluitend en in orde is, onmiddellijk in actie schieten en dan moeten we niet zeggen dat we niet weten of die camera's dat kunnen uitlezen enzovoort. U kunt dat, volgens mij, het best al voorbereiden en klaar staan. Zodra het kan, kunt u het implementeren en is het elke dag minder gewonden en misschien wel minder doden. Dus ik vraag u om heel proactief te zijn, minister, dank u.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Wat mij betreft is alles gezegd door de collega's, dus heb ik geen verdere vragen, dank u.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u voorzitter. Als we weten dat het risico op een ongeval voor een persoon die een tekst leest of een nummer intikt op zijn gsm, verhoogt met een factor twaalf, denk ik dat het inderdaad een heel goede zaak is voor de verkeersveiligheid om het gsm-gebruik achter het stuur te counteren met controles, maar natuurlijk met respect voor de privacy.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsteams – 479 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het fietsteam werd in 2010 opgericht onder toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits. Het team bracht alle betrokken actoren uit verschillende overheden samen en stelde onder andere een meerjaren-investeringsplan op. Zo moest het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) beter uitgevoerd worden, enzovoort.

In juli 2020 vroeg ik u een stand van zaken over dit dossier. U liet toen weten dat het team niet meer samenkwam, maar u had bewust gekozen voor een nieuwe

netwerkorganisatie waarin de lokale besturen, de provincies en de Vlaamse overheid vertegenwoordigd zijn. De externe procescoördinator zou alles aansturen om een boost te geven en om inzake het fietsbeleid en het fietsgebruik een schaa sprong te maken.

Ondertussen zijn we twee jaar verder. De fietsmiddelen zijn er, ze worden vastgelegd, maar toch willen we dat het sneller gaat en dat er meer fietspaden in het straatbeeld te zien zijn. In september 2021 hadden we het in deze commissie over de kritiek van Fietzersbond en ik haalde toen de mogelijke oplossingen via het nieuwe fietsteam aan.

In de commissie van juni 2022 kregen we een reeks specifieke vragen over het fietsteam. U zei toen: "Tegelijkertijd onderzoekt het departement hoe ze het fietsteam binnen het departement intern kan versterken, en daar is echt wel nood aan." U beloofde extra mensen en capaciteit om de kerntaken rond het fietsbeleid op een volwaardige manier in te vullen. De versterking van het fietsteam binnen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) maakt het volgens u ook mogelijk dat er nog andere taken zullen worden opgenomen, zoals de fietsdata die er vandaag nog niet zijn.

In oktober 2022 kwam dit opnieuw aan bod in de commissie. Tot mijn grote verbazing zei u dat er slechts twee ambtenaren bezig zijn met het fietsbeleid. Ik vind dit nog steeds verbazingwekkend. De versnippering blijft precies aanhouden. U zei daarover: "Die twee mensen vind ik ook veel te weinig. Ze werken wel samen met de andere entiteiten, ze komen regelmatig samen, maar ze zouden meer een regierol moeten kunnen opnemen. Ik zit zelf altijd op mijn honger als het gaat over de data van onze fietssnelwegen." Minister, kortom, na twee jaar nieuwe werking is er eigenlijk te weinig personeel om te spreken van een goede werking van de fietsteams of de procescoördinatie. Er is meer en meer aandacht voor fietsdata, wat een goede zaak is, maar die data moeten opgevolgd of geëvalueerd worden. Daarom, minister, heb ik de volgende vragen voor u.

Hoe komt het dat de administratie er niet in slaagt om voldoende te focussen op de fietscoördinatie?

Hoe wilt u dit proces verbeteren? Tegen welke timing?

Overweegt u om de steun van de provincies in te roepen om alsnog een goede coördinatie op te zetten?

Welke stappen zijn er nu reeds gezet rond de dataverzameling van het fietsbeleid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank, mevrouw Fournier, voor uw vragen. Alles wat fietsen aangaat blijft een heel belangrijk aspect. U weet dat wij volop investeren in onze fietsinfrastructuur. Dat is sowieso een van onze baselines, als wij het hebben over ons beleid. Het gaat dan telkens over de fiets, over verkeersveiligheid en over duurzaamheid. Wat dat betreft zijn al uw vragen heel terecht.

U weet dat wij al in het begin van de legislatuur, toen we met onze beleidsnota kwamen, bedenkingen kregen. Ik kijk naar het verleden, naar 2007 met de aanstelling van een fietsmanager, naar 2010 met de aanduiding van een fietsteam. Dat heeft niet geleid tot een versnelling hoger schakelen inzake het hele fietsbeleid en het fietsinvesteringsbeleid.

Inzake fietsinvesteringsbeleid hebben we nu wel degelijk een versnelling hoger geschakeld. Het fietsteam zoals dat in 2010 bestond, is niet meer samengekomen. Daar hebt u naar verwezen in uw vraag. Vandaag is er binnen het beleidsdomein

Mobiliteit en Openbare Werken een regierol ten aanzien van de andere entiteiten binnen het hele beleidsdomein. In het kader daarvan hebben we gezegd dat zij de trekker moeten zijn van alles wat met fietsdata en met fietsbeleid als dusdanig te maken heeft.

In het verleden zaten er in de fietscel – ik zal het zo noemen want het woordje ‘fietsteam’ wordt soms door elkaar gebruikt, we zeggen ook wel het fietsteam bij MOW – initieel maar twee personen, maar dat is recent en op mijn vraag, uitgebreid met vier personen.

U verwijst ook naar het verhaal van De Grote Versnelling. We moesten daar eigenlijk, bij aanvang van deze legislatuur, het onderscheid maken tussen enerzijds een kortetermijnmaatregel, en anderzijds een strategische langetermijnmaatregel. Als we het hebben over de strategische langetermijnmaatregel, dan hebben we het over het uitbreiden, het versterken van de regierol, en het zorgen dat er meer wordt ingezet op fietsbeleid en fietsinvesteringsbeleid. De kortetermijnmaatregel was toen met het oog op de organisatie van het Wereldkampioenschap (WK). Dat was onder andere het verhaal van De Grote Versnelling, of de Tour de Force, zoals dat initieel werd benoemd. Dat was het kortetermijnverhaal, maar daaromtrent hebben we het hier ook al gehad.

Bij De Grote Versnelling is sowieso ook heel veel gedebatteerd over alles wat bijkomende fietsstimulerings-elementen aangaat, maar het gaat niet over het fietsbeleid, het capteren van data, het verhaal van fietsinvesteringsbeleid, het prioriteren van tal van dingen ... Dat is waar het Departement MOW met hun huidig uitgebreid en versterkt fietsbeleid sowieso volop op moet inzetten, uiteraard in samenspraak met alle mensen die met de fiets bezig zijn bij de andere entiteiten, want zowel bij het Agentschap Wegen en Verkeer, als bij Lantis en bij De Werkvennootschap zitten heel wat fietsmanagers – om het dan zo maar uit te drukken – die met heel veel fietsknowhow bezig zijn, en uiteraard ook op regelmatige tijdstippen overleg plegen met het Departement MOW als dusdanig. Kortom, we hebben een heel uitgebreid team bij de verschillende entiteiten, maar daarnaast hebben we de regierol bij het Departement MOW om de data en dergelijke te capteren.

Dan kom ik bij uw derde vraag, mevrouw Fournier, de vraag wat betreft de steun van de provincies om een goede coördinatie op te zetten. U hebt wellicht ook kennis genomen van het recente auditrapport rond fietssnelwegen, waarbij ook heel duidelijk wordt aangegeven dat er een meer coherente werking moet zijn. De provincies hebben één rol inzake fietssnelwegen, maar daarnaast – dat heb ik ook al heel vaak gezegd in de commissie – hebben ook onder meer De Werkvennootschap en Lantis een zeer belangrijke rol inzake de uitrol van het fietssnelwegen-netwerk, maar ook De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer. Kortom: ook die vier entiteiten zijn bezig met de uitrol van tal van fietssnelwegenprojecten. Om zonder meer te zeggen, neem dat daar weg en hevel dat over naar de provincies ... ik denk dat dat een minder goed idee is. Een goede samenwerking en het versterken van die regierol bij het Departement MOW, dat is wel een goede zaak, en wat dat betreft hebben we dan ook een samenwerking met de provincies. Er werd een samenwerking afgesproken, en een charter dat ook sowieso loopt tot eind 2024, om nog meer in te zetten op een versnelde uitrol van dat fietssnelwegennetwerk.

Wat betreft het databeleid: ook op dat vlak zijn heel wat stappen gezet, en wat mij betreft mag dat nog fors sneller gaan, of een versnelling hoger schakelen. Alleszins hebben wij enerzijds het geoloket fiets, waar heel wat in wordt opgenomen, en waar men heel wat informatie terugvindt over het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Daarnaast is er ook het verhaal van MoMo, het Monitoring Mobiliteitsbeleid, waarbij ook het fietsbeleid wordt gemonitord via tal van indicatoren.

Kortom, wat dat betreft zijn we ook volop bezig met het meer in beeld brengen van alle mogelijke fietsdata. Ook de provincies doen dat. En we gaan dat ook zelf nog veel meer samenbrengen op één groot platform, opdat er een veel duidelijker beeld zou zijn van wat er allemaal is aan fietsdata.

Ik heb er mij de voorbije periode zelf vaak aan geërgerd dat we niet alle fietsdata op een coherente en goede wijze ontsloten hebben. We hebben de website van het fietssnelwegennetwerk, maar we hebben daarnaast het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, we hebben daarnaast de indicatoren van het gebruik van de fiets en dergelijke meer. Daar moet dus nog veel meer op ingezet worden, en ik ben alleszins blij dat we nu met dat geoloket fiets, alsook met dat MoMo-project, straks toekomstgericht veel meer data ter beschikking hebben, zodat we daar ook veel meer lessen uit kunnen trekken, kunnen monitoren en kunnen bijsturen. En daarnaast is er nog ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), ons investeringsplan waarbij we de fietsinfrastructuurprojecten plannen, maar ook de prioriteringen vastleggen. Al die gegevens samen zorgen ervoor dat we toch versterkt, met heel veel data, toekomstgericht, aan de slag kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid en ook positief antwoord. Er wordt inderdaad meer en meer ingezet op het verzamelen van data naar aanleiding van verkeersongevallen en zeker ook van fietsongevallen. Dat is een goede zaak. We hebben het er ook al verschillende keren over gehad in de commissie. Vroeger werd daar bijna geen aandacht aan besteed. U, minister, hebt al talrijke initiatieven genomen om die data op te vragen en te analyseren.

Recent werd ook beslist om de oorzaak van ongevallen meteen mee te nemen in het proces-verbaal. Dat komt straks ook aan bod in de vraag van collega Verheyden, dus ik zal hier niet verder over uitweiden.

Minister, hoe meer data, hoe beter. Maar er is natuurlijk personeel nodig om dit allemaal te verwerken.

Ik kom tot het tweede puntje: er is inderdaad heel veel budget voor fietsinfrastructuur. We hebben dat ook al vaak gezegd in deze commissie: 335 miljoen euro is een enorm en nooit gezien bedrag. We appreciëren dat. Maar, minister, het zou de verkeersveiligheid echt ten goede komen indien we al die verzamelde data sneller zouden kunnen analyseren en snel en efficiënt aanpassingen zouden kunnen doen aan de infrastructuur. Zo zouden we onze verkeersveiligheid, waarvoor iedereen in deze commissie iedere week opnieuw hard strijdt, kunnen verhogen en onze grote budgetten voor fietsinfrastructuur echt efficiënt kunnen inzetten voor de veiligheid.

Minister, initieel had ik in mijn vraag gezegd dat er in de regierol maar twee ambtenaren zouden worden aangesteld. Maar ik heb nu uit uw antwoord begrepen dat het vier bijkomende zijn. Of zijn het er vier in het totaal? Dat is een heel praktisch vraagje.

Het is een goede zaak dat er meer mensen worden gezet op het analyseren van die data, op die regierol. We kunnen daar alleen maar tevreden mee zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel voor de zeer goede vraag, collega.

Ik wil benadrukken dat er nog nooit zoveel budget is geweest voor fietsbeleid. We zijn daar allemaal heel blij mee. Maar we moeten er ook voor zorgen dat dat budget tot meer en betere fietspaden en meer verkeersveiligheid leidt. Daarom is het

inderdaad een heel goede zaak – meten is weten – dat we data hebben: waar is het gevaarlijk, waar zijn die zwarte punten, wat moet er gebeuren? Maar om die data te hebben, is er voldoende personeel nodig. Of de minister nu zegt of het er twee, vier of zes zijn, ik kan niet inschatten of dat voldoende is.

Minister, ik vraag u met aandrang om heel goed in te schatten of die data kunnen worden gebruikt en of er een goede coördinatie is van en naar de verschillende diensten, zodat de verwerking van die data tot een sneller optreden op zeer gevaarlijke punten kan leiden. Voor dat laatste verwijs ik naar de vraag om uitleg die straks komt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik ben alleszins blij dat we met onze vragen – niet alleen die van mij, maar die van alle collega's – uw ergernis voldoende hebben kunnen voeden om ervoor te zorgen dat er nu aan betere data zal worden gewerkt.

Uiteraard is het positief dat het team van fietsambtenaren wordt versterkt. Uit uw lichaamstaal begreep ik dat het in totaal vier mensen zijn, in plaats van twee vroeger, dus dat het een verdubbeling is van het aantal mensen die daarop zullen werken.

Het is mij wel nog wat onduidelijk wat die mensen precies zullen doen. Want als ik hoor wat de collega's hier allemaal zeggen, dan zal vier volgens mij nog altijd veel te weinig zijn. Vanuit welke vaststelling precies hebt u dat aantal verdubbeld? Is dat om te kunnen garanderen dat de middelen die u voorziet voor fietsinfrastructuur, effectief worden gebruikt? Is dat om data te verzamelen? Wat zullen die mensen precies moeten doen? Vanaf wanneer zijn zij in dienst getreden? Wanneer zullen we die resultaten zien? Dat zijn toch nog wat vragen waarmee ik blijf zitten. Ik kan mij niet inbeelden dat ze alles wat hier vandaag al is gezegd geweest, zullen moeten doen. Het lijkt me dan ook belangrijk om te preciseren wat wij op dat vlak mogen verwachten.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, minister, ook voor uw antwoord, en de collega, voor de vraag.

Als ik het goed begrijp – dat is ook nog een bijkomende vraag, in die zin –, snap ik dus wel dat je die vier mensen daar hebt om de data te verzamelen. Dat is misschien essentieel. Maar natuurlijk – de handen aan de ploeg – is het essentieel om voldoende personeel te hebben bij de uitwerking. Er is enorm veel geld voorzien, maar het is vooral bij de uitvoerende organisaties dat het eigenlijk moet gebeuren. Ik denk aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken: dat daar de tekeningen worden gemaakt, dat daar sneller aan kan worden gewerkt, dat daar ook gewerkt wordt met de lokale besturen, om werkelijk ook tot realisaties op het terrein te kunnen overgaan. Dus dat was mijn vraag ook, een beetje aansluitend bij de heer Bex. Als het is voor de data, dan kan ik daar wel inkomen. Maar langs de andere kant lijkt het mij wel essentieel dat we niet opnieuw een organisatie hebben – weer een –, terwijl er toch al voldoende manieren zijn om die infrastructuur te verbeteren. Laat ons werkelijk ook op het terrein mensen nu aan het werk zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Dat geeft mij de gelegenheid om nog een en ander te verduidelijken.

Het klopt inderdaad dat er nu bij het Departement MOW twee personen extra zijn gekomen. Daar zitten nu vier personen die op dat fietsteam zitten. En zoals ik daarstraks al gezegd heb, is bij het Departement MOW echt die regierol geplaatst. Zij hebben de regierol inzake het algemene mobiliteitsbeleid tout court. Als we dan specifiek kijken naar fiets, daar hebben we nu vier mensen. Moeten die vier mensen nu, enerzijds, dat hele geoloket gaan voeden, en, anderzijds, dat MoMo-project gaan voeden en dergelijke meer, moeten die alle gegevens gaan capteren, zowel bij provincies, bij lokale besturen als bij al die andere entiteiten? Dan kom ik met die vier mensen uiteraard nooit toe.

Het is ook niet zo, als ik mijn volledige entiteit MOW bekijk, dat ik dan maar vier mensen heb, want dan moet ik opnieuw zeggen: zowel bij het Agentschap Wegen en Verkeer, in de verschillende provinciale entiteiten, als bij De Vlaamse Waterweg, Lantis en De Werkvennootschap zitten mensen die met fietsen bezig zijn. We hebben daar dus heel wat meer mensen die specifiek bezig zijn met fietsen. Maar het is wel belangrijk dat er iemand aan het stuur zit, de coördinatie op zich neemt, de regisseur is voor alles wat met fietsbeleid te maken heeft.

Ik had daar in het verleden inderdaad regelmatig ergernissen over. Er worden hier heel veel terechte en heel veel goede vragen gesteld, ook heel veel schriftelijke vragen, waarbij er soms heel interessante informatie naar voren komt, maar waarbij ik me eraan stoorde dat we die informatie niet gewoon continu online ter beschikking hebben. Dat is dus waar we volop op willen werken. En dat is specifiek mijn vraag naar het departement toe: zorg dat we goed werkende data hebben. Maar die moeten van overal komen en het is nu niet dat die vier mensen dat hele geoloket of heel dat MoMo-project moeten gaan sturen. Zij doen meer dan dat, zij tekenen mee het beleid uit rond alles wat fiets aangaat. Dat, uiteraard, door ook continu in overleg te zijn met alle andere entiteiten, maar ook met Fietsersbond, ook met Fietsberaad, kortom met eenieder die met fietsen bezig is. Zo moet je dat bekijken. Toekomstgericht hoop ik dat we zo snel mogelijk alle mogelijke data hebben en dat we die ook, privacygerelateerd, kunnen ontsluiten voor anderen.

Mevrouw Fournier, u vroeg dan ook specifiek naar de ongevallen, om die ook mee te bekijken. Ongevallen zit natuurlijk bij het team verkeersveiligheid, maar daar moet een goede wisselwerking zijn. Dus het is zeker niet zo dat die vier mensen alles moeten doen, en ook de fietsongevallen moeten analyseren. Neen, die fietsongevallen zitten bij de verkeersveiligheidscel. Maar er moet wel een heel goede coördinatie en sturing zijn, en dat zal dat versterkt fietsteam – dat nu bestaat uit vier mensen en dat een regierol op zich moet nemen – dan ook verder moeten gaan doen.

Nu, we zijn er vandaag de dag nog niet volledig. We zijn ook bezig met het uitwerken van die governancestructuur, en dat is waar we volop op willen inzetten. Dat is iets anders dan die fietsversnelling of die Grote Versnelling die we destijds hadden en waar de heer Meremans naar verwees. We moeten er intern, binnen de regierol van MOW, binnen dat MCB-project (Management Comité Beleidsdomein MOW) dat zij hebben uitgerold, nu echt voor zorgen om een versterkt team te hebben dat toekomstgericht blijft waken over, enerzijds, het op peil houden van investeringen, en anderzijds, het monitoren van hoe het zit met meer fietsgebruik, maar ook over alles rond verkeersveiligheid en dergelijke. Er moet als het ware één 'Boîte Fiets' zijn die alles aanstuurt, regisseert en ook blijft monitoren. Dat is eigenlijk waar we volop op moeten gaan inzetten.

Mevrouw Lambrecht, ik moet misschien ook nog even melden dat ik in Flanders Technology and Innovation (FTI), waarbij we specifiek voor mobiliteit nog meer inzetten op datatechnologie, op dat Vlaams Datenbedrijf waarmee we nog meer data willen capteren, een verhaal zie om nog meer gestuurd te kunnen werken en zodoende te bekijken waar we kunnen bijsturen. Dat geldt voor het hele

mobilitéitsbeleid, maar ook voor het fietsbeleid. Dat is een paar weken geleden nog in de pers gekomen. Daarmee kan ons fietsteam ook verder aan de slag gaan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, wij zijn heel tevreden met uw inzet voor het verzamelen en analyseren van data. Dat is heel belangrijk. Het klinkt misschien als een cliché, maar: 'Meten is weten!'

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ambitie van de minister om sneller in te grijpen in de verkeersinfrastructuur op plekken waar dodelijke ongevallen plaatsvonden – 515 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u wilt voortaan sneller ingrijpen op plekken waar zware ongevallen met fietsers of voetgangers gebeuren. Dat moet gebeuren door het proces-verbaal (pv) na een ongeval op te vragen. Op die manier hoopt u meteen de infrastructuur bij te sturen door kleine dingen aan de weg te veranderen. Praktisch komt het erop neer dat men na een dodelijk ongeval aan de hand van het pv meteen een team ter plaatse zal laten gaan om te bekijken hoe snel de infrastructuur kan worden aangepast.

Indien de oorzaak van het ongeval te wijten is aan drugs, alcohol of snelheid, wilt u samenwerken met de gouverneurs en burgemeesters om in de buurt van de plaats waar het ongeval is gebeurd, beter en gericht verkeercontroles uit te voeren en te gaan controleren.

Volgens verkeersspecialisten zou men door deze maatregelen de lijst met zwarte punten kunnen inkorten, maar dan moet er wel effectief gereageerd worden na dodelijke ongevallen. Er wordt verwacht dat daarin het grootste probleem zal zitten.

Minister, uw beleid bestaat erin om het aantal ongevallen met fietsers drastisch terug te dringen. We hebben het er net nog over gehad. Waarom rolt u dan pas nu deze plannen uit?

Hoe wilt u burgemeesters en gouverneurs aanzetten om mee te werken aan deze plannen?

Zijn de plannen doorgesproken met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Beschikt het agentschap over voldoende mankracht of personeel om de controles uit te voeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mijnheer Verheyden, voor uw vragen. Dat geeft mij hier de kans om het een en ander te verduidelijken.

Als het over uw eerste vraag gaat, moet ik toch eventjes wat nuances aanbrengen. U vraagt waarom we nu pas deze plannen uitrollen om het aantal ongevallen met fietsers of het aantal dodelijke ongevallen tout court drastisch terug te schroeven. Ik denk dat we vanaf de eerste dag dat we hier zitten, alles op alles hebben gezet om in de verkeersveiligheid een kentering te brengen. We hebben het daarover

daarstraks al gehad. Vanuit mijn vorig leven als burgemeester weet ik dat wij op de gewestwegen ooit koploper inzake dodelijke ongevallen waren. Dat is zeker geen titel om blij van te worden, absoluut niet, maar we hebben dat cijfer door heel wat infrastructurele maatregelen onmiddellijk heel drastisch kunnen terugdraaien.

Ik blijf altijd herhalen dat de verkeersveiligheid enerzijds met de infrastructuur heeft te maken en anderzijds met het gedrag. Ook daar moeten we continu aan blijven werken.

Wat mensen, en ook mij, stoort, is dat daar waar ongevallen zijn gebeurd, de nabestaanden voorbijkomen en zien dat daar niets is veranderd. Nog meer wraakroepend is het wanneer mensen daar dan voorbijkomen en vaststellen dat daar opnieuw ongevallen zijn gebeurd. Dat is iets wat we absoluut niet kunnen tolereren.

Wat hebben we dan ook gezegd? Het moet allemaal sneller gaan. We moeten intenser gaan samenwerken en we moeten alles vlotter monitoren. Die drie kernwoorden – 'sneller', 'samen' en 'alert' – staan voor de nieuwe bestuurlijke aanpak die vervat zit in Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Dat MIA-verhaal hebben we in het begin van de legislatuur gelanceerd. We willen daardoor tot een snellere uitvoering van tal van infrastructuurprojecten komen. Dat is één. Ik denk dat we wat dat betreft ook al heel wat hebben gerealiseerd. Het zijn dan vaak niet de grote werken. Als er ergens een dodelijk ongeval is geweest, is het heel vaak de vraag of we daar snel iets kunnen doen. Dan wordt er gezegd dat dat niet kan omdat er nog rioleringswerken of nog dit of dat moeten gebeuren of dat men nog moet vergaderen of overleggen. Dat is iets wat mij enorm stoort. Daarom hebben we gezegd dat we onmiddellijk ter plaatse gaan en zullen kijken wat we kunnen veranderen met kleine ingrepen. Dat hoeven niet heel grote, heel kostelijke zaken te zijn; je kunt vaak al met kleine maatregelen het een en ander doen.

Recent is dit in een stroomversnelling terechtgekomen naar aanleiding van het gesprek dat we met de gouverneur van West-Vlaanderen hadden. We zagen dat daar een stijging inzake het aantal dodelijke fietsongevallen was. De gouverneur heeft zijn aanpak geduid. Op Vlaams niveau zijn wij niet bij machte om alle pv's zonder meer op te vragen en te analyseren, maar dat kan wel via de gouverneurs en de verbindingssambtenaren. Dat willen we nu specifiek doen, met de gouverneurs, de Federale Politie en de verbindingssambtenaar. We willen heel snel een beknopte analyse maken. Heeft het ongeval met dodelijke afloop te maken met de infrastructuur? Dan moeten we snel schakelen en kijken of we in die infrastructuur snel een verbetering kunnen aanbrenge. Is dat ongeval eerder aan het gedrag te wijten? Dan kunnen we snel op die specifieke locatie inzetten op campagnes of sensibilisering of wat dan ook om te voorkomen dat daar opnieuw ongevallen zullen gebeuren.

Dat is het opzet van dat hele systeem. We hebben dat besproken met de andere gouverneurs, we hebben het ook al te berde gebracht op onze verkeersveiligheidstafels. Ik moet zeggen: iedereen beoogt daar hetzelfde. Iedereen wil zo snel mogelijk een daling in de verkeersveiligheidsstatistieken. Aan alles wat daaraan kan bijdragen, kunnen we alleen maar gezamenlijk de schouders zetten. Door intens samen te werken met alle stakeholders, hoop ik dat we dat heel snel zullen kunnen uitrollen om betere cijfers te kunnen krijgen.

Hebben we dat al besproken met het Agentschap Wegen en Verkeer en hebben we voldoende personeel? We hebben dat al besproken met het Agentschap Wegen en Verkeer. Zij zijn zeker bondgenoot. We denken er specifiek aan om een soort raamcontract in de markt te plaatsen, waarbij we heel snel een team ter plaatse kunnen sturen om – ik zeg maar iets – extra verlichting of een verkeersremmend element aan te brengen. Het gaat over welke bijkomende elementen die men snel

kan doen om op specifieke, welbepaalde locaties te gaan. We moeten daarop inzetten om alleszins te voorkomen dat er op locaties waar iets is gebeurd, opnieuw iets gebeurt. Dat is waar we snel op willen schakelen. Dat is niet zozeer een probleem van personeel. De administrateur-generaal heeft me laten weten dat zij daar volop aan wil meewerken. Het gaat over middelen, personeel en externen waarmee we er gezamenlijk voor moeten zorgen dat we snel kunnen overgaan tot actie en dat we veilige infrastructuur hebben. Als het te wijten is aan het gedrag, dan moeten we onmiddellijk doelgericht een campagne opzetten. Als het een locatie is die uitnodigt om snelheid te maken of waar men meermaals vaststelt dat er alcohol of drugs in het spel is, moeten we daar campagnematig snel op inzetten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Inderdaad, minister, u hebt heel wat vragen beantwoord. U hebt heel wat verduidelijkt. Mijn eerste vraag was zeker niet als kritiek voor u bedoeld. Ik weet dat u volop inzet op veiligheid. Daar staan we trouwens allemaal achter, want elk verkeersongeval is er een te veel. Elk slachtoffer in het verkeer is er een te veel. Laat daar geen misverstand over bestaan. Ik vond het een beetje vreemd dat u pas nu, eigenlijk op het einde van deze legislatuur, met die plannen naar voren komt, terwijl u toch al heel wat plannen hebt uitgerold. Dit is vrij laat.

Inderdaad, wat de mankracht en het personeel betreft: MOW heeft natuurlijk heel wat meer te doen dan ter plaatse te gaan kijken. Het beleidsdomein bevat heel wat meer dan dit. We hebben heel wat teams nodig rond andere zaken. Vandaar mijn vragen over mankracht en personeel.

We wensen u met deze maatregel alle succes toe. Ik heb geen bijkomende vragen. Het was duidelijk en we hopen dat dit inderdaad leidt tot betere resultaten.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, als het goed is zeggen we het ook. Dat heb ik altijd al willen doen. Dit vind ik een zeer goede maatregel. Het is echt superbelangrijk dat, wanneer er op een bepaalde plek een ongeval gebeurt, er onmiddellijk wordt gekeken wat we daar op korte termijn kunnen aan doen.

Ik heb twee bedenkingen. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat men snel een lapmiddel gaat toepassen dat men nadien uit het oog verliest. Maar dat is niet uw bedoeling. Ten tweede, de grens die getrokken wordt bij een dodelijk ongeval is natuurlijk nogal arbitrair. Bij een ernstig letselongeval kan de situatie misschien even gevaarlijk of zelfs gevaarlijker zijn, dan wanneer het ongeval leidt tot een dode. In dat opzicht vraag ik me af hoe naar zulke situaties wordt gekeken en hoe u daarnaar kijkt.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, voorzitter. Minister, u hebt ook van Vooruit volle steun voor wat u hier wilt doen: snel ingrijpen op plekken waar dodelijke ongevallen gebeuren. Dat kan maar goed zijn en tot wijsheid voor de toekomst leiden. Maar ik had ook twee vragen. U hebt de eerste al beantwoord. Het heeft ons gerust gesteld dat het niet tot personeelsproblemen zou leiden. Ten tweede, je hebt de dodelijke ongevallen maar ook de zeer zware ongevallen. Misschien kan die categorie ook meegenomen worden, zoals collega Bex hier ook zei.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Deze vraag sluit, zoals ik daarnet ook al zei, volledig aan bij mijn vorige vraag om uitleg. Dus ook onze fractie staat zeker heel positief

tegenover dit initiatief. Ik ben er zeker van, minister, dat u vooral uit West-Vlaanderen de volle medewerking zal krijgen van onze gouverneur.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik maak misschien nog een kleine zijsprong. Dit gaat over punten waar ongevallen gebeurd zijn. In het regeerakkoord stond ook dat u werk ging maken van het in kaart brengen van zogenaamde grijze punten, plekken waar nog geen ongeval is gebeurd, maar waar data wel zouden aantonen dat er ongevallen zouden kunnen gebeuren. Ik denk dat u daarvoor ging samenwerken met TomTom, of toch ging samenwerken met de privésector, om die op te sporen met gps-data. Ik zou graag willen weten hoever het daarmee staat en of er al punten in kaart zijn gebracht en of er al aanpassingen zijn kunnen gebeuren aan de infrastructuur.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Ik keer misschien nog even terug naar ons MIA-verhaal van in het begin, waarbij onze kernwoorden 'samen', 'sneller' en 'alert' zijn, maar waarbij we zeker ook inzetten op die proactieve aanpak. Ik wil dit eerst even benadrukken.

We hebben in het kader van MIA verschillende elementen uitgerold. We hebben enerzijds het verhaal van onze camera's, onze drones, om die grijze punten te detecteren en te kijken hoe we proactief kunnen overgaan tot actie en niet wachten op ongevallen. Dat is het eerste: niet alleen camera's en drones maar ook het verhaal van de burgerplatformen die we in een aantal regio's moeten hebben. Het verhaal van MIA is natuurlijk om daar kennis uit te vergaren en die straks Vlaanderenbreed uit te rollen.

Ten tweede is er de terechte bedenking om niet alleen dat cijfer van die dodelijke ongevallen naar beneden te brengen, want we willen ook het aantal ongevallen met lichamelijke letsels doen dalen. Ik kom dan even terug op het globale verhaal. Wij hebben ook nog altijd onze dynamische lijsten van gevaarlijke punten, die jaarlijks opgesteld worden, altijd met een terugblik naar de voorbije drie jaren, met de score 5-3-1: 5 voor dodelijke ongevallen, 3 voor zwaar lichamenlijk letsel en 1 voor licht lichamenlijk letsel. Met een score van 15 kom je automatisch op die lijst van dynamische punten terecht, waar we ook werk van maken om die heel snel terug te downsizen, heel snel terug een analyse te maken van waar het is, wat de oorzaak is, en hoe we daar snel een antwoord op kunnen bieden. Ik heb die cijfers, van wat we nu al specifiek weggewerkt hebben van de lijst van vorig jaar, hier nu niet bij me. Ik dacht dat het rond drie vierde was of zoiets, of twee derde. Ik weet het niet meer juist van buiten. Maar we werken daar ook snel die punten op die dynamische lijsten weg. Daar zitten vooral die lichamenlijke letsels in.

Jullie weten ook uit de statistieken dat er 314 dodelijke ongevallen op jaarbasis waren in 2019 en in 2021 ongeveer hetzelfde cijfer. Maar 300 locaties onmiddellijk analyseren en tot in detail, via het pv en ter plaatse, gaan verhelpen, is niet behapbaar. Die lichamenlijke letsels of die andere locaties waar ongevallen gebeuren, blijven we aanpakken via die dynamische lijsten, omdat het anders wel een enorme extra workload gaat zijn. Daarom zijn we het naast elkaar aan het uitrollen, wat het wat moeilijk maakt. Zoals we het nu besproken hebben, voor de specifieke focus op die dodelijke ongevallen, hebben we sowieso een team klaarstaan om dat nu te gaan analyseren. We hebben binnenkort die opstart ervan, met alle mogelijke mensen van AWV, van de provincies en van MOW, om dat ook echt te gaan faciliteren en daar de versnelde uitrol aan te geven.

Het is dus een en-en-verhaal: én de dynamische lijsten die we snel wegwerken én het verhaal van de proactieve aanpak van de grijze punten met de vroegtijdige

detectie door burgerplatformen en met de camera's, en dan uiteraard dit nieuwe verhaal om nog een versnelling hoger te schakelen.

Uiteraard wil ik jullie ook danken voor de positieve woorden. Het doet ook deugd als we af en toe positieve commentaren krijgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, voorzitter. Minister, we blijven positief en we wensen u uiteraard alle succes toe, maar sta me toch toe om me zorgen te maken over de eventuele workload. Vorig jaar zijn er 21.213 ongevallen gebeurd in het Vlaamse Gewest, 92 procent daarvan op gemeente- en gewestwegen. Waarschijnlijk zullen de gemeenten daarvan het overgrote deel omvatten. Maar het gaat toch over 58 ongevallen per dag. Ik denk dat die teams hun handen vol gaan hebben en ik hoop effectief dat ze die workload aankunnen en dat men dat effectief ook, hoewel het toch wel geen geringe getallen zijn, snel kan aanpakken. We wensen u daar alle succes bij. Maar sta me toe om daar toch met enige bezorgdheid naar te kijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.